



Оформление международных железнодорожных перевозок грузов между Россией и странами Европы

К.В. Холопов

1. Общие положения

Поставки товаров из России в Европу и в обратном направлении осуществляются всеми видами транспорта. Железнодорожному транспорту в этом уделена далеко не последняя роль. Однако российские экспортеры утверждают, что именно железнодорожный транспорт доставляет им многие неудобства в контрактной работе. И проблема здесь не только в высоком уровне тарифов и монопольном положении ОАО «Российские железные дороги». Отечественные экспортеры вынуждены заключать контракты на поставку товаров на базисных условиях DAF «Поставлено на границе», что не только им неудобно, но и не выгодно. Контракты на поставку товаров на базисных условиях DAF (по Инкотермс 2000) объясняется не экономическими и организационными причинами, а проблемами правового характера. Все дело в том, что Россия находится в одной железнодорожной правовой системе, именуемой СМГС, а страны Восточной, Центральной и Западной Европы – в другой, именуемой ЦИМ-КОТИФ. Поэтому встает насущный вопрос оформления перевозок, так как железнодорожные документы подтверждают выполнение экспортерами своих контрактных обязанностей при базисном условии поставки DAF.

Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) является ведомственным международным нормативным актом, заключенным в целях организации перевозок грузов в прямом международном железнодорожном сообщении. СМГС было заключено в рамках деятельности и под эгидой Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД) 1 ноября 1951 года. В настоящее время действует редакция СМГС с изменениями и дополнениями по состоянию на 1 июля 2006 года.

Соглашение заключено министерствами, ведающими национальными железными дорогами. Участниками Соглашения в настоящее время¹ являются следующие государства: Азербайджан, Албания, Беларусь, Болгария, Венгрия, Вьетнам, Грузия, Иран, Казахстан, Китай, КНДР, Кыргызстан, Латвия, Литва, Молдова, Монголия, Польша, Российская Федерация, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан, Украина, Эстония. Интересы национальных железных дорог представляют компетентные министерства, ведающие ими. В Российской Федерации сегодня это Министерство транспорта (Минтранс России).

Кроме СМГС в мире существует множество многосторонних и двусторонних международных соглашений, сфера регламентации и регулирования которых имеет отношение к договору международной железнодорожной перевозки. Однако географическое положение России и сфера ее транспортно-экономических интересов указывает на необходимость рассмотрения Конвенции о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ).²

Указанная Конвенция, первой редакцией которой принято считать Бернскую конвенцию 1890 года,³ путем многократных изменений и пересмотров, приобрела сегодняшний вид в результате вступления в силу с 1 июля 2006 года «Вильнюсского Протокола об изменениях Конвенции от 3 июня 1999 года». Последняя редакция Конвенции стала итогом деятельности Международного комитета железнодорожного права⁴, который на протяжении многих лет разрабатывал и согласовывал корректуры и дополнения в текст КОТИФ от 9 мая 1980 года.

В настоящее время участниками Конвенции (в редакции Вильнюсского протокола) являются 39 государств Европы, Азии и Африки: Австрия, Албания, Алжир, Бельгия, Болгария,



Босния и Герцеговина, Великобритания и Северная Ирландия, Венгрия, Германия, Греция, Дания, Ирак, Иран, Ирландия, Испания, Италия, Ливан, Литва, Лихтенштейн, Люксембург, Македония, Марокко, Монако, Нидерланды, Норвегия, Польша, Португалия, Румыния, Сирия, Словакия, Словения, Тунис, Турция, Финляндия, Франция, Хорватия, Чехия, Швеция, Швейцария. С 2005 года Украина участвует в КОТИФ отдельными участками железных дорог колеи 1435 мм, которые имеют выходы на железные дороги Польши, Словакии, Венгрии и Румынии.

Следует обратить внимание на то, что ряд государств одновременно участвует и в СМГС – Албания, Болгария, Иран, Литва, Польша. Положения КОТИФ, как и положения СМГС, не устанавливают запретов на участие государств-участников и их национальных железных дорог в других международных соглашениях, касающихся регламентации и правил международных железнодорожных перевозок. Россия пока в Конвенции КОТИФ не участвует.

Конвенция является официальным международным договором, требующим ратификации для официального присоединения к нему. В отличие от СМГС, которое является межведомственным международным договором, в котором участвуют национальные железные дороги стран-участниц, страны-участницы КОТИФ составляют «Межправительственную организацию» (ОТИФ) – юридическое лицо – со штаб-квартирой в г. Берн (Швейцария).

Конвенция содержит ряд Единых Правил, предписания которых являются основными регуляторами отношений, связанных с международной железнодорожной перевозкой. Эти Правила оформлены как приложения к КОТИФ. Приложение В – Единые Правила к договору о международных перевозках грузов железнодорожным транспортом – имеют аббревиатуру ЦИМ. Поэтому принято указывать, что международные железнодорожные перевозки грузов в Европе осуществляются в соответствии с ЦИМ-КОТИФ.

Наличие на евроазиатском пространстве двух правовых систем в области железнодорожного транспорта не отменяет, но затрудняет реализацию международных перевозок гру-

зов между зонами СМГС и ЦИМ-КОТИФ, то есть между Россией и Европой. Объемы внешнеторговых и транзитных перевозок из года в год растут, что объясняется, помимо прочего, экологическими преимуществами железнодорожного транспорта по отношению к транспорту автомобильному. Существует много проблем, связанных с параллельным существованием двух альтернативных железнодорожных правовых систем, из которых остановимся на трёх основных.

Первая проблема носит формальный характер. СМГС и ЦИМ не являются преемственными системами. Их невозможно объединить в одну систему, так как они построены по различным правовым принципам и правилам. Кроме того, в отличие от ЦИМ-КОТИФ, СМГС имеет обязательную силу для железных дорог, участвующих в Соглашении, а также для отправителей и получателей стран-участниц СМГС. Но даже формально объединить эти две системы невозможно. Принципиальные различия между СМГС и Едиными Правилами проявляются во многом. Они касаются вопросов применения нормативных актов, квалификации и условий договора перевозки, правового положения получателя, правил оплаты услуг по договору, приема и выдачи груза, исчисления размеров и пределов ответственности железной дороги (перевозчика), правил предъявления претензий и исков и др. На сегодняшний день процесс унификации рассматриваемых нормативных актов затруднен, так как непонятно, на какие компромиссы готовы пойти организации, ведающие их разработкой (ОСЖД и ОТИФ).

Вторая проблема, как правило, занимает железнодорожные администрации государств. Неготовые к изменениям, или необладающие возможностями изменения положений применяемых ими нормативных актов, они всё больше говорят о сближении двух правовых систем. На наш взгляд, это пока нереально. Хотя попытки к этому уже предпринимались. Взять, хотя бы, соглашение о международных железнодорожных грузовых перевозках между Россией, Белоруссией и Германией транзитом по территории Польши. Соглашение, заключенное соответствующими национальными железными дорогами 21 января 1998 года, и вступившее в силу с 1 сентября 1998 года, утвердило Международный железнодорожный грузовой



тариф Россия, Белоруссия, Германия (ГБРТ). ГБРТ предусматривал, что на территории России и Белоруссии будет действовать для целей регулирования договора перевозки СМГС, а на территории Польши и Германии ЦИМ-КОТИФ.

Данный документ так и не начал применяться на практике, и уже в 2003 году Россия и Германия заявили о необходимости реформировать соглашение. Все дело в том, что ГБРТ не создал нового правового режима, который бы позволил заключать прямые договоры перевозки между нашими странами. Не была выработана также и единая железнодорожная накладная.

Существует и третья проблема, заставляющая искать формальные пути легитимного оформления перевозок между зонами СМГС и ЦИМ-КОТИФ. В настоящее время наша страна пока не готова присоединиться к КОТИФ.⁵ Российские железные дороги не граничат с железными дорогами государств, которые участвуют только в КОТИФ. Литва, Латвия и Эстония одновременно участвуют и в том и в другом международном договоре, а с Финляндией Россия заключила двустороннее межправительственное соглашение о прямом международном железнодорожном сообщении.⁶ Соседство со странами, железные дороги которых в сообщении с Россией применяют положения СМГС, не стимулирует активной деятельности к формированию единого международного правового поля в сфере железнодорожных перевозок грузов. Кроме того, функционеры железнодорожной отрасли понимают, что изменение международных норм должно повлечь за собой приведение их в соответствие с внутренними нормами и правилами. Это будет означать коренную переработку и устава железнодорожного транспорта, и правил перевозок, и иных подзаконных актов, в том числе ведомственного характера. Не секрет, что СМГС всегда строился на основе и в соответствии с принципами и нормами российского (советского) железнодорожного права.

В этой ситуации оформление международных перевозок между двумя правовыми системами может реализовываться двумя способами. Или через систему переоформления перевозочных документов (накладных) на пограничных станциях СМГС - ЦИМ, или путем создания и внедрения единого документа, кото-

рый будет признан обеими правовыми системами. Сегодня возможны и имеют силу оба указанных подхода.

2. Переоформление железнодорожных перевозочных документов при перевозках грузов в сообщениях СМГС-СИМ и СИМ-СМГС

Система переоформления перевозочных документов, функционирующая с момента параллельного существования СМГС и КОТИФ, основана на следующем. Какая-либо, чаще транзитная, национальная железная дорога принимает груз, оформленный по накладной одной правовой системы, затем оформляет на груз накладную в рамках нормативного акта другой правовой системы, и отправляет груз к конечной станции назначения, прилагая первоначальную накладную к вновь оформленной.

Данная система базируется на нескольких принципах:

- железная дорога, переоформляющая накладные, должна иметь на это формальное право, то есть должна быть участницей и СМГС, и ЦИМ-КОТИФ;
- перевозка должна переоформляться на границах двух правовых систем, вернее на пограничных станциях, когда хотя бы одна национальная железная дорога теряет право продолжить перевозку из-за того, договор перевозки уходит из ее юрисдикции;
- каждый из двух перевозочных документов – первоначальный и вновь оформленный – должен покрывать перевозку в соответствующей правовой зоне;
- должен существовать нормативный документ, определяющий порядок переоформления документов и переотправки грузов;
- переоформление документов должно быть возмездным: за эту операцию должен взиматься сбор, соответствующий уровню расходов на пограничной станции переоформления накладных.

Национальные железные дороги и конкретные станции переоформления накладных определяются генеральными потоками международных перевозок грузов, которые концентрируются на основных направлениях внешнеторговых и транзитных сообщений. При перевоз-



ках грузов между зонами СМГС и ЦИМ в переоформлении документов принимают участие Литовские железные дороги,⁷ Польские Государственные железные дороги, Железные дороги Словацкой Республики, Румынские железные дороги и Венгерские железные дороги.

Эти национальные железные дороги участвуют в СМГС и ЦИМ-КОТИФ, за исключением Румынских железных дорог⁸. Порядок переоформления накладных СМГС на накладные ЦИМ (перевозка в направлении «Восток-Запад») и накладных ЦИМ на накладные СМГС (перевозка в направлении «Запад-Восток») установлен Международным железнодорожным транзитным тарифом (МТТ)⁹, который разрабатывается и утверждается Организацией сотрудничества железных дорог (г. Варшава, Польша).¹⁰

По состоянию на 1 января 2008 года в МТТ участвуют национальные железные дороги Азербайджана, Белоруссии, Грузии, Казахстана, Киргизии, Латвии, Литвы, Молдовы, Монголии, Российской Федерации, Таджикистана, Узбекистана, Украины, Чешской Республики, Эстонии.

Литовские железные дороги участвуют в СМГС, в ЦИМ-КОТИФ и в МТТ. Польские железные дороги участвуют в СМГС и ЦИМ-КОТИФ. Формально вышедшие из МТТ Польские железные дороги дали согласие полностью придерживаться правил переоформления накладных по МТТ. Поэтому МТТ содержат положения о переоформлении накладных на Польских железных дорогах. Словацкие железные дороги являются участниками ЦИМ-КОТИФ, но не участвуют де-юре в СМГС, и вышли из МТТ. Однако в трехстороннем соглашении между Россией, Украиной и Словакией установлен порядок переоформления накладных при перевозках грузов в направлениях «Восток-Запад» и «Запад-Восток».¹¹ Он полностью соответствует тем правилам, которые определены в МТТ.

Направление «Восток-Запад». Перевозка из страны СМГС, например России, в страну ЦИМ-КОТИФ оформляется по перевозочным документам СМГС:

□ до первой входной пограничной станции Польских, Словацких, Венгерских или Румынских железных дорог, если груз следует транзитом через указанные национальные железные дороги;¹²

□ до станции Шяштокай Литовских железных дорог, если груз следует транзитом по Литовским и Польским железным дорогам через пограничный переход Моцкава (Литовские железные дороги)/Тракишки (Польские железные дороги);

□ до станции Драугисте Литовских железных дорог, если груз следует транзитом по Литовским железным дорогам и далее при участии международной переправы Клайпеда (Литовские железные дороги)/Мукран (Германские железные дороги).

На указанных станциях поименованных железных дорог производится переоформление накладных СМГС на накладные ЦИМ для переправки грузов в страну окончательного назначения¹³. Переоформляющая документы станция отправляет груз до станции окончательного назначения по перевозочным документам ЦИМ, в точности перенося все данные первоначальной накладной СМГС во вновь составленную накладную. Накладная СМГС прилагается к новой накладной ЦИМ. По требованию грузоотправителя, указанного в накладной СМГС, станция переоформления высылает в его адрес подлинник дубликата накладной ЦИМ.

Платежи за перевозку груза по накладной СМГС взимаются с отправителя на станции отправления, а за перевозку груза по накладной ЦИМ – с получателя на станции назначения.¹⁴ Допускается также оплата провозных платежей и дополнительных сборов через экспедиторские организации. МТТ предусматривает право экспедитора (экспедиторской организации) участвовать в процедуре переоформления накладных в рамках получения ими прав и обязанностей по поручению от имени отправителя или получателя. В этом случае экспедитор указывается в накладной в качестве отправителя или получателя. Участие экспедитора от имени отправителя или получателя в процедуре переоформления накладных имеет смысл, когда экспедитор является плательщиком провозных платежей и иных сборов от имени отправителя или получателя.

Процедуру переоформления накладных можно квалифицировать следующим образом. Отправитель из страны СМГС указаниями в соответствующих графах накладной выражает желание закончить исполнение договора перевозки груза по нормам СМГС на поиме-



нованной станции. Далее отправитель просит соответствующую транзитную железную дорогу в лице начальника станции вступить с ним в договорные отношения по перевозке груза, но уже по нормам ЦИМ. Отправитель груза по СМГС остается отправителем груза по ЦИМ, станцией отправления по ЦИМ становится станция переоформления накладной. Первым (договорным) перевозчиком по ЦИМ становится транзитная железная дорога, переоформившая накладную СМГС на накладную ЦИМ.

Направление «Запад-Восток». Процедура переоформления накладных при перевозках грузов из стран, применяющих только ЦИМ, в страны, применяющие только СМГС, аналогична той, которая предусмотрена на направлении «Восток-Запад». Переоформление документов осуществляется на транзитных железных дорогах в порядке, предусмотренном МТТ. Разница состоит лишь в том, что переоформление накладных производится на выходных пограничных станциях Польских, Словацких, Венгерских, Румынских¹⁵ и Литовских железных дорог, а также на тех конкретных станциях Литовских и Польских железных дорог, которые были поименованы в процедурах переоформления накладных по направлению перевозок «Восток-Запад». Это те же самые станции транзитных железных дорог, которые осуществляют переоформление накладных СМГС на накладные ЦИМ.

Направляя груз в страну СМГС, отправитель страны ЦИМ-КОТИФ заключает первый (по счету) договор перевозки от станции отправления до станции переоформления накладной ЦИМ на накладную СМГС. Получателем груза по накладной ЦИМ является начальник последней выходной пограничной станции транзитной железной дороги. Он от имени отправителя (или его экспедитора) заключает с железной дорогой, применяющей только СМГС, договор перевозки по нормам этого соглашения. Сторонами этого (второго) договора перевозки является отправитель груза страны ЦИМ и первая (по счету) национальная железная дорога страны СМГС. Ответственность за уплату провозных платежей и иных сборов по первому договору перевозки (по накладной ЦИМ) лежит на отправителе груза страны ЦИМ, а ответственность за уплату провозных платежей и иных сборов по второму договору пере-

возки (по накладной СМГС) – на получателя груза страны СМГС. Эта ответственность возлагается на экспедиторов отправителя и получателя, если именно они поименованы в качестве отправителя груза по накладной ЦИМ и получателя груза по накладной СМГС. По требованию грузоотправителя, указанного в накладной ЦИМ, станция переоформления высылает в его адрес подлинник дубликата накладной СМГС (пункт 8 §41).

В целом можно констатировать, что предписания МТТ определяют условия для перевозки грузов между странами, принадлежащими к разным системам международного железнодорожного права, с переоформлением накладной транзитной железной дорогой, применяющей обе правовые системы.¹⁶ Положения МТТ дают квалификацию правовой процедуры переоформления перевозочных документов: «Переоформление по указанию отправителя в накладной перевозочных документов одной системы на перевозочные документы другой системы международного транспортного права транзитной железной дорогой, применяющей обе эти правовые системы, создает непосредственную связь и взаимную зависимость между двумя перевозочными документами, что придает данной перевозке некоторые признаки перевозки по прямой накладной»¹⁷.

Во-первых, не все из указанных транзитных железных дорог не являются участниками СМГС. Словацкие железные дороги, хотя и применяют правила и условия СМГС, формально в Соглашении не участвуют. Не являются участниками СМГС также Румынские железные дороги, хотя и применяют Соглашение на отдельных приграничных маршрутах.

Во-вторых, правила МТТ, регламентирующие процедуры переоформления накладных на Польских, Словацких, Румынских и Венгерских железных дорогах, могут быть оспорены по формальным признакам: все перечисленные национальные железные дороги уже не являются участницами МТТ.

В третьих, следует осторожно относиться к утверждению о том, что переоформление накладных «... создает непосредственную связь и взаимную зависимость между двумя перевозочными документами». Можно признать связь между данными и сведениями,



переносимыми из накладной СМГС в накладную ЦИМ и из накладной ЦИМ в накладную СМГС существует, если данные и сведения переносятся в точности с указанными в МТТ правилами. Но правовой зависимости между двумя документами нет. Хотя бы потому, что оформление новой накладной означает заключение нового договора, которое подразумевает свободу сторон, то есть соблюдения принципа свободы договора. Остается, например, непонятным, как повлияет частичная утрата груза, происшедшая в рамках одной правовой железнодорожной системы, на мотивацию оформления новой «чистой» накладной с аналогичными сведениями для железной дороги другой правовой системы.

В четвертых, нельзя согласиться с тем, что переоформление накладных «... придает данной перевозке некоторые признаки перевозки по прямой накладной». В рамках перевозок грузов между железными дорогами разных правовых систем оформляются две различные накладные, каждая из которых является документом, подтверждающим наличие своего договора перевозки. Стороны (отправитель и перевозчик) и субъекты (получатели) по каждому из этих договоров различные. Поэтому признаков договора перевозки по прямой накладной нет.

Всё это предполагает формирование другой системы правовых отношений, дающей возможность осуществления перевозок между странами СМГС и ЦИМ-КОТИФ на более формальных основаниях.

3. Оформление перевозок грузов по накладной ЦИМ/СМГС

Комитетом Организации сотрудничества железных дорог и Генеральным секретариатом Международного комитета по железнодорожному транспорту в мае 2006 года были приняты согласованные решения, касающиеся одновременного внесения изменений и дополнений в тексты, соответственно, СМГС и Единых Правил (ЦИМ). Эти изменения, вступившие в действие с 1 сентября 2006 года, связаны с введением в оборот накладной ЦИМ/СМГС, которая призвана упростить процедуры перевозок грузов между двумя системами международного железнодорожного права.

Введенными в силу изменениями и дополнениями к упомянутым выше международным нормативным актам установлено Руководство по накладной ЦИМ/СМГС.¹⁸ Целью Руководства является представление образца накладной, а также правила по её заполнению и применению. Применение накладной представляет собой альтернативу системе¹⁹ перевозки грузов между зонами СМГС и ЦИМ-КОТИФ с переоформлением накладных. Следует отметить, что оба способа оформления перевозок являются допустимыми и легитимными. При перевозках грузов из стран СМГС в страны ЦИМ-КОТИФ и в обратном направлении «... может применяться накладная ЦИМ/СМГС».

Сама накладная ЦИМ/СМГС, согласно определению «... является подтверждением заключения договоров перевозки по ЦИМ и СМГС в сообщении между государствами, применяющими ЦИМ и СМГС». Договоров перевозки всё равно остается два. Но они оформляются по одному перевозочному документу, содержание и функции которого соответствуют регламентации и правилам СМГС и ЦИМ. Содержание накладной ЦИМ/СМГС не затрагивает никаких норм, регулирующих договор перевозки по указанным международным соглашениям.

Руководство по накладной ЦИМ/СМГС действует для перевозчиков, отправителей и получателей в странах ЦИМ-КОТИФ²⁰ и для железных дорог, отправителей и получателей в странах СМГС²¹ в рамках договорных отношений по перевозке грузов:

- которые, с одной стороны, регулируются ЦИМ, а с другой стороны, – СМГС и;
- которые оформляются и предъявляются к перевозке по накладной ЦИМ/СМГС и;
- которые реализуются перевозчиками ЦИМ и железными дорогами СМГС, указанными в документе, и;
- которые в месте переотправки остаются в ведении одного из перевозчиков ЦИМ или железной дороги СМГС.

Место переотправки – это место изменения режима правового регулирования перевозок по ЦИМ и СМГС. Полный список мест переотправки приведен в Приложении 3 к Руководству. Место переотправки одновременно также является:



□ в сообщении «ЦИМ – СМГС» - местом доставки груза, согласно ЦИМ, и станцией отправления груза, согласно СМГС;

□ в сообщении «СМГС – ЦИМ» - станцией назначения груза согласно СМГС и местом приёма груза к перевозке согласно ЦИМ.

Правовой режим договорных отношений по накладной ЦИМ/СМГС соответствует правовому режиму договорных отношений по процедуре переоформления накладных. И в том и в другом режиме заключаются и реализуются два договора перевозки – один по нормам ЦИМ, другой по нормам СМГС. Накладная ЦИМ/СМГС в сфере действия ЦИМ применяется как накладная ЦИМ, а в сфере действия СМГС – как накладная СМГС.²²

При оформлении договоров перевозки по накладной ЦИМ/СМГС стороны договоров перевозки определяются следующим образом.

При перевозках грузов из государств, применяющих ЦИМ, в государства, применяющие СМГС, отправитель является одновременно получателем по договору перевозки, согласно ЦИМ, и отправителем по договору перевозки, согласно СМГС. Последний перевозчик по договору перевозки ЦИМ уполномочен и обязан действовать в интересах отправителя в соответствии с его указаниями на месте переотправки.

При перевозках грузов из государств, применяющих СМГС, в государства, применяющие ЦИМ, отправитель является одновременно получателем по договору перевозки, согласно СМГС, и отправителем по договору перевозки, согласно ЦИМ. Последняя железная дорога по договору перевозки СМГС уполномочена и обязана действовать в интересах отправителя в соответствии с его указаниями на месте переотправки.

Положения об ответственности Единых Правил (ЦИМ) и СМГС не меняются в результате применения накладной ЦИМ/СМГС.

Оплата расходов по договорам перевозки по накладным ЦИМ/СМГС при отсутствии особых договоренностей между отправителем и перевозчиком (железной дорогой) осуществляется следующим образом:

□ в направлении «ЦИМ – СМГС» - рас-

ходы по договору перевозки ЦИМ оплачиваются отправителем, а по договору перевозки СМГС – получателем или в соответствии с иным порядком, установленным СМГС или внутренними правилами.

□ в направлении «СМГС - ЦИМ» - расходы по договору перевозки СМГС оплачиваются отправителем или в соответствии с иным порядком, установленным СМГС или внутренними правилами, а по договору перевозки ЦИМ – получателем.

По правилам СМГС и по правилам ЦИМ, накладная ЦИМ/СМГС может существовать и как бумажная накладная, и как электронная накладная.

Сведения в накладной ЦИМ/СМГС заполняются на следующих языках:

□ графы, касающиеся как договора перевозки по ЦИМ, так и по СМГС: русский и немецкий, либо английский, либо французский,

□ графы, относящиеся только к договору перевозки по ЦИМ: немецкий, либо английский, либо французский,

□ графы, относящиеся только к договору перевозки по СМГС: русский.

Форма накладной приведена в Приложении 5 к Руководству. Накладная состоит из 6 пронумерованных листов формата А4 (статья 19). Лист 1 накладной – Оригинал накладной – вручается получателю груза. Лист 2 накладной – Дорожная ведомость – предназначен железной дороге СМГС или перевозчику ЦИМ. Лист 3 СМГС, он же – лист 5 ЦИМ, является Дубликатом накладной, который вручается отправителю груза. Лист 4 – Лист выдачи груза – в сообщении «СМГС – ЦИМ» не используется, а в сообщении «ЦИМ – СМГС» - предназначен железной дороге назначения. Лист 5 СМГС, он же – лист 3 ЦИМ, является Листом уведомления о прибытии груза / Таможня. В сообщении «СМГС – ЦИМ» этот лист предназначен перевозчику назначения и/или таможне, а в сообщении «ЦИМ – СМГС» - получателю или таможне. Лист 6 – Лист уведомления об отправке груза – в сообщении «СМГС – ЦИМ» не используется, а в сообщении «ЦИМ - СМГС» получателем листа является перевозчик отправления.



4. Итоги и выводы

При перевозках грузов между зонами СМГС и ЦИМ-КОТИФ существуют две альтернативные процедуры оформления перевозок между двумя системами международного железнодорожного права – одна с переоформлением накладных, другая - с оформлением одной накладной на весь путь следования. Несмотря на видимые отличия процедур по форме, они весьма схожи по сути. Принципиальное различие только одно. В одном варианте есть переоформление накладных, в другом его нет, так как перевозка осуществляется по единой накладной. При этом переоформление накладных и переезда грузов по накладным ЦИМ/СМГС осуществляются, как правило, на одних и тех же пограничных станциях на границах зон СМГС и ЦИМ-КОТИФ.

Детальный анализ процедур оформления перевозок грузов между зонами СМГС и ЦИМ-КОТИФ позволяет сделать следующие выводы.

1. Оба способа оформления перевозок легитимны, и отправитель может сделать добровольный выбор между ними.

2. Содержание обеих процедур не зависит от того, перевозятся ли грузы в бесперегрузочном сообщении или с перегрузкой из вагонов одной колеи в вагоны другой колеи или со сменой колесных пар (тележек).

3. Каждая из двух процедур оформления перевозок не влияет на содержание и действительность двух договоров перевозки, из которых один подчиняется регламентации и регулированию по СМГС, а другой – регламентации и регулированию по ЦИМ.

4. Паллиативное решение по форме накладной ЦИМ/СМГС не нарушает содержательной целостности накладных ЦИМ и СМГС, и не лишает накладной ЦИМ/СМГС доказательной силы по двум договорам перевозки – по нормам СМГС и по нормам ЦИМ.

5. Обе процедуры не изменяют условий договоров перевозки и ответственности по ним ни по нормам СМГС, ни по нормам ЦИМ-КОТИФ. И та, и другая процедура не накладывает на перевозчика (железную дорогу), отправителя и получателя новых обязанностей и не предоставляет им новых прав.

6. Ни та, ни другая процедура не увеличивает стоимость услуг по договорам перевозки СМГС и ЦИМ, за исключением дополнительного сбора, который взимается транзитной железной дорогой за переоформление накладной.

Принципиальные различия между процедурами переоформления накладной и перевозки по единой накладной имеют место в сфере документарных операций во внешней торговле, когда чистый транспортный документ подтверждает импортеру и его банку-плательщику, что продавец надлежащим образом выполнил свои обязанности по международному договору купли-продажи товара. Такая процедура регламентирована документами Международной торговой палаты – Инкотермс 2000²³ и UCP 600²⁴.

До введения в действие накладной ЦИМ/СМГС при поставках товаров при участии железнодорожного транспорта между Россией и странами Центральной и Западной Европы основным базисом являлось условие DAF²⁵. Это определялось особенностями заключения договора перевозки между зонами СМГС и ЦИМ-КОТИФ и подтверждения его транспортными документами. При процедуре переоформления накладных экспортер мог подтвердить поставку только той накладной, которая подтверждала заключение им договора перевозки и оплаты расходов по нему. Поэтому при экспорте российский экспортер мог заключить договор только до границы зон СМГС и ЦИМ, оплатить расходы только до этой границы и подтвердить поставку накладной СМГС с календарным штампом указанной в базисе поставки пограничной станции. Не секрет, что условие поставки DAF не отвечает интересам экспортера, так как и товар и документ на товар оказывается у импортера. Это затрудняет экспортеру подтверждение поставки и дает отсрочку покупателю на проведение платежей по контракту.

Когда существовала только процедура переоформления железнодорожных накладных, применение в договоре купли-продажи товара базисных условий поставки СРТ²⁶ или СІР²⁷ было невозможно: продавец не мог заключить договор перевозки между станцией отправления в зоне СМГС и пунктом назначения в зоне ЦИМ-КОТИФ, а, главное, не мог подтвердить такой договор перевозки одним транспортным документом.



Теперь любые поставки товаров между странами СМГС и ЦИМ-КОТИФ при участии железнодорожного транспорта могут оформляться контрактами на условиях СРТ и СІР до мест назначения, указанных покупателями. Такие поставки могут подтверждаться дубликатами накладных ЦИМ/СМГС, то есть транспортными документами, оформленными на весь путь следования товара (груза).

Препятствие в виде того, что по условиям СРТ и СІР на продавце лежит обязанность оплатить все транспортные расходы до места назначения, может быть устранено, если перевозка будет оплачена через экспедитора. Имеется в виду такой экспедитор, который состоит в договорных отношениях с национальными железными дорогами стран ЦИМ, и имеет возможность уплаты по этим дорогам провозных платежей от имени отправителя (продавца), но вместо получателя (покупателя), как это предусмотрено Руководством по накладной ЦИМ/СМГС.

Понятно, что по накладным ЦИМ/СМГС можно подтверждать и импортные поставки товаров в Россию из Европы по базисным условиям СРТ и СІР железнодорожным транспортом, то есть перевозки товаров (грузов) в обратном направлении по накладной ЦИМ/СМГС из зоны ЦИМ в зону СМГС.

Примечания:

¹ На 1 января 2009 года.

² COTIF (Convention relative aux Transport international ferrowires) – франц.

³ Речь идет о «Конвенции о железнодорожных перевозках грузов» (МГК), среди первых девяти стран-участниц которой была Россия.

⁴ CIT (Comite Internationale des Transport pas Chemnis de Fer) – франц.

⁵ У автора появилась информация о том, что Россия готовится присоединиться к КОТИФ, но только для перевозок грузов в прямом международном железнодорожно-паромном сообщении между портом Усть-Луга и портами Германии.

⁶ Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Финляндской Республики о российско-финляндском прямом железнодорожном сообщении. Хельсинки, 16 апреля 1996 года.

⁷ Акционерное общество «Летувос гяляжинкя-ляй» (ЛГ)

⁸ Румынские железные дороги участвуют в КОТИФ, но не участвуют в СМГС. Железные дороги Румынии применяют СМГС только на участке румыно-молдавской, румыно-украинской границы до переоформляющей накладные румынской станции при транзитных перевозках в Болгарию и в обратном направлении. Переоформление накладных при перевозке грузов в/из Румынии производится в соответствии с пунктами 1.1. и 1.2. Приложения 12.6 к СМГС.

⁹ Назначение МТТ заключается не только в формализации правил и процедур, связанных с переоформлением накладных при перевозках грузов между различными системами международного железнодорожного права. МТТ содержит правила исчисления провозных платежей по транзитным железным дорогам, приводит номенклатуру грузов, определяет тарифные расстояния, ставки, платы за перевозку и дополнительные сборы, взимаемые за перевозку по транзитным железным дорогам – стран-участниц тарифа. Фактически МТТ создает буферную правовую основу для формализации договорных отношений по перевозке грузов между зонами СМГС и ЦИМ-КОТИФ.

¹⁰ Аналогичный порядок переоформления документов установлен в Приложении 12.6 к СМГС.

¹¹ Соглашение между Министерством путей сообщения Российской Федерации, Министерством транспорта, почт и телекоммуникаций Словацкой Республики и Министерством транспорта Украины о международном железнодорожном грузовом сообщении между Российской Федерацией, Словацкой Республикой и Украиной о транзитных сообщениях по железным дорогам этих государств. Астана, 9 июня 1999 года.

¹² Для Румынских железных дорог только для транзита в Болгарию.

¹³ Аналогичная норма для транзита по Словацким железным дорогам содержится в пункте 4 статьи 1 вышеупомянутого трехстороннего соглашения между Россией, Словакией и Украиной.

¹⁴ Правила взимания провозных платежей при перевозках грузов с переоформлением накладных отличается от соответствующих правил СМГС и ЦИМ.

¹⁵ Только для транзита из Болгарии в страны, принимающие только положения и правила СМГС.

¹⁶ Кроме процедур переоформления накладных между зонами СМГС и ЦИМ-КОТИФ МТТ определяет порядок оформления перевозочных



документов при перевозках грузов за пределы зоны СМГС, в том числе в Финляндию и из Финляндии в железнодорожном сообщении, и для переотправки грузов водным и автомобильным транспортом.

¹⁷ Цитируется в точности по официальному тексту МТТ.

¹⁸ Приложение 22 к СМГС (к §11 статьи 6 и к §15 статьи 7)

¹⁹ В тексте указанной статьи система перевозок с переоформлением накладных названа «классической».

²⁰ Применяются в зоне ЦИМ только в том случае, если они включены для отправителей в договоры перевозки, и договоры о сотрудничестве, заключенные между перевозчиками.

²¹ Действуют только при перевозках по маршрутам, объявленным участникам СМГС.

²² Накладная ЦИМ/СМГС применяется также в качестве таможенного документа.

²³ Комментарий МТП к Инкотермс 2000. Толкование и практическое применение. Публикация МТП №620. Серия: «Издания Международной торговой палаты»/ Пер. с англ. – М.: Издательство «Консалтбанкир», 2001. – 288 с.

²⁴ Унифицированные правила и обычаи для документарных аккредитивов (редакция 2007 года). Публикация №600 Международной торговой палаты.

²⁵ Delivered At Frontier (named place) – Поставлено на границе (наименование места).

²⁶ Carriage Paid To (named place) – Перевозка оплачена (до указанного места).

²⁷ Carriage and Insurance Paid To (named place) – Перевозка и страхование оплачены (до указанного места).

Библиография:

1. Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Финляндской Республики о российско-финляндском прямом железнодорожном сообщении. Хельсинки, 16 апреля 1996 года.

2. Новиков В.М. Иваницкий Н.М. Основы транспортного права (железнодорожный транспорт): Учеб. Для вузов ж.д. транспорта. – 2-е изд., стереотипное. – М.: Транспорт, 1997. 192 с.

3. Служебная инструкция к Международному железнодорожному грузовому тарифу Россия, Беларусь – Германия (СИ ГБРТ). – М.: МПС России, 1998. – 117 с.

4. Соглашение между Министерством путей сообщения Российской Федерации, Министерством транспорта, почт и телекоммуникаций Словацкой Республики и Министерством транспорта Украины о международном железнодорожном грузовом сообщении между Российской Федерацией, Словацкой Республикой и Украиной и транзитных сообщениях по железным дорогам этих государств. Астана, 9 июня 1999 года.

5. Величко В.И., Сотников Е.А., Винокурова Т.А., Голубев Б.Л. Основы транспортного экспедирования на железнодорожном транспорте. – М.: Интекст, 2000. 96 с.

6. Международный железнодорожный транзитный тариф (МТТ). Официальное издание. С изменениями и дополнениями на 01.01.2008. Комитет ОСЖД. – Варшава, 2008. 42 с.

