

СМГС: новые правила международных железнодорожных перевозок грузов. Что обязательно надо знать об этом экспортёру

УДК 341:656
ББК 67.412
Х-736

К.В. Холопов,
доктор экономических наук, профессор, Всероссийская академия внешней торговли, кафедра технологии внешнеторговых сделок - зав. кафедрой

Аннотация

Статья посвящена новой редакции Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС), которая вступила в силу с 1 июля 2015 года. Новая редакция СМГС по большинству позиций отличается от предыдущей. Фактически речь идёт о новой концепции правового регулирования перевозок грузов в прямом международном железнодорожном сообщении. Автор указывает на 10 положений СМГС, которые могут пригодиться российским экспортёрам при поставках товаров при участии железнодорожного транспорта. Среди них: диспозитивный характер некоторых положений Соглашений, отсылки к нормам национального права, новый порядок планирования перевозок грузов в международном железнодорожном сообщении, изменение нормативов скорости доставки грузов, новый порядок оплаты перевозок по национальным железным дорогам и др.

Ключевые слова: Организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД), Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС), понятийный аппарат СМГС, диспозитивные и отсылочные нормы СМГС, планирование перевозок грузов, прямое международное железнодорожное сообщение, особые условия перевозок грузов, сроки доставки грузов, оплата перевозок грузов, ответственность железнодорожного перевозчика, несохранная перевозка груза.

SMGS: new rules on international rail transportation of freights. What the exporter should know about it

K. V. Kholopov,

Doctor of Economic Sciences, Professor, Russian Foreign Trade Academy, Department of foreign trade and international transactions - Head of the Department

Abstract

The article is devoted to the new edition of the Agreement on international railway freight traffic (SMGS), which has come into force on July 1, 2015. New edition of SMGS differs from the previous on the majority of points and actually represents a new concept of legal regulation for transportation of goods through the international railway communication. The author points to 10 SMGS provisions that can be useful to Russia's exporters for delivering goods by railway transport. These points include dispositive character of some provisions of Agreements, references to norms of the national law, a new order of planning of transportation of goods through the international railway communication, alteration of time standards for cargo deliveries, a new procedure for payment of transportations across the national railroads, etc.



Key words: Organization for Cooperation of Railways (OCR), Agreement on international railway freight traffic (SMGS), conceptual framework of SMGS, dispositive and referential norms of SMGS, planning of transportation of goods, international railway communication, special conditions of transportation of goods, cargo delivery time, payment for transportation of goods, responsibility of a railway carrier, unsafe freight transportation.

Значение железнодорожного транспорта для экономики и внешнеэкономических связей (ВЭС) нашей страны переоценить сложно. Российские железные дороги обеспечивают вклад в развитие страны в размере 1,6% ВВП. Доля железнодорожной отрасли в грузообороте страны составляет 43%. Железными дорогами перевозится 90% произведенного угля, 96% автомобильного бензина, 92% топочного мазута, 74% дизельного топлива. Железнодорожный транспорт является основным в доставке сырьевых грузов для нужд народного хозяйства.

Международные перевозки железными дорогами России играют свою заметную роль, выполняя две главные функции. Первая – транспортное обеспечение ВЭС, преимущественно, со странами постсоветского пространства. Здесь нас объединяет ширина железнодорожной колеи – 1520 мм – и единые логистические технологии перевозки грузов и обработки международных грузопотоков.¹ Вторая функция – экспорт транспортных услуг. Россия является крупнейшим и кратчайшим сухопутным мостом между странами Юго-Восточной Азии и Центральной Европой.

Если учесть, что на международные перевозки грузов в прямом железнодорожном сообщении, то есть через пограничные станции, приходится сегодня примерно половина всех внешнеторговых перевозок Российских железных дорог, то становится понятным значение Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС).² От правил регулирования и регламентирования международных железнодорожных перевозок грузов во многом зависит экономическая эффективность и внешнеторговых перевозок грузов, и объемы перевозок грузов международного транзита, что составляет для нашей страны основу экспорта железнодорожных услуг.

Для России правовое регулирование международных железнодорожных перевозок грузов осуществляется многосторонними и двусторонними соглашениями. Наибольшее значение среди нас имеет именно СМГС. Соглашение разработано

¹ Холопов К.В. Проблемы формирования единого железнодорожного пространства. Труды международной научно-практической конференции «Современные реалии, тренды и инновации в управлении бизнес-процессами на транспорте». 11 ноября 2014 года, М.: ООО «НИПКЦ Восток-А», 2014. с. 69

² Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) http://osgd.org/doco/publuc/ru?STRUCTURE_ID=5038&layer_id=4581&refererLayerId=46

Организацией сотрудничества железных дорог (ОСЖД)³ при непосредственном участии национальных железнодорожных администраций, и, в первую очередь, Российских железных дорог.⁴ Первая редакция СМГС была разработана до создания ОСЖД и относится к 1951 году. Впоследствии в Соглашение, уже при непосредственном участии ОСЖД, многократно вносились изменения и дополнения. Последние изменения и дополнения вступили в силу с 1 июля 2015 года.

СМГС – международное межведомственное соглашение, заключенное министерствами, ведающими железнодорожным сообщением, в следующих странах: Азербайджан, Албания, Белоруссия, Болгария, Венгрия⁵, Вьетнам, Грузия, Иран, Казахстан, Китай, КНДР, Кыргызстан, Латвия, Литва, Молдова, Монголия, Польша, Россия, Словакия, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан, Украина, Эстония. Следует обратить внимание на то, что странами - участницами СМГС являются практически все члены Евразийского экономического союза (ЕАЭС), кроме Армении.⁶ Стороны устанавливают прямое международное железнодорожное сообщение для перевозок грузов по железным дорогам указанных выше стран.

Как было указано выше, начиная с 1951 года, в Соглашение многократно вносились изменения и дополнения. Главной особенностью СМГС всегда являлось то, что оно было построено по преимущественным нормам и правилам советского, а потом, и российского железнодорожного права. Однако последние изменения и дополнения в редакции СМГС 2015 года вышли за рамки следования СМГС в фарватере российского железнодорожного права. Их содержание, и регуляторные последствия появления новых норм и правил, следует рассмотреть более пристально.

Начнём с того, что в Соглашении появилась статья, определяющая термины и понятия (ст. 2). Использование в перевозочном процессе вагонов, не принадлежащих перевозчику, определило понятие «владелец вагона». Общепринятое на протяжении последних более 60-и лет существования СМГС понятие «железная

³ Организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД). Официальный сайт: <http://osgd.org/>

⁴ Межправительственная организация, созданная в 1956 году. В ОСЖД участвуют 28 стран, включая Россию. Среди целей деятельности ОСЖД главной обозначено создание единого железнодорожного пространства в Евразийском регионе. Одним из направлений деятельности является выработка единообразных унифицированных правовых норм и правил для организации и осуществления международных грузовых и пассажирских сообщений.

⁵ От Венгрии Соглашение заключено Правительством Венгрии.

⁶ 13 февраля 2008 года было заключено соглашение, по которому ОАО «Российские железные дороги» взяли в концессию ОАО «Армянская железная дорога» со 100-процентным участием сроком на 30 лет с правом пролонгации концессионного договора ещё на 10 лет. Теперь железные дороги Армении именуется также как ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога», которая является структурной частью ПАО «Российские железные дороги» в Армении.



дорога» теперь является не всеми железными дорогами на территории страны, а инфраструктурой железнодорожного транспорта. Среди новых, появились понятия «автомобильное транспортное средство» и «интермодальная транспортная единица». Как и на других видах транспорта, СМГС оперирует теперь понятиями «перевозчик» и «последующий перевозчик». Самое главное, что вполне однозначно определено понятие прямого железнодорожного сообщения «как перевозка груза железнодорожным транспортом на территории двух и более государств по единому документу (накладной), оформленному на весь маршрут следования».

К сожалению, понятийный аппарат СМГС не лишён неточностей и ошибок правового и содержательного характера. Причем, это касается некоторых фундаментальных договорно-правовых категорий. Отправитель значится в понятийном аппарате как лицо, предъявившее груз к перевозке, и указанное в накладной, а не как сторона договора международной перевозки груза, вступившая в договорные отношения с перевозчиком. Получатель указан как лицо, указанное в накладной в качестве получателя груза, а не как субъект договора перевозки – управомоченное на получение груза от перевозчика лицо. Все вместе – отправитель, перевозчик и получатель – указаны как участники перевозки, что странно. Ведь отправитель и получатель в самой перевозке не участвуют, а являются заказчиком и получателем услуги, которую оказывает перевозчик. По всем канонам международного транспортного права всех их следовало бы указать в качестве субъектов договора перевозки груза.

Внесение в СМГС необходимого понятийного аппарата, и некоторые неточности в нем, являются не главными отличиями СМГС-2015 от редакций предыдущих лет. Главным является то, что во многом поменялась структура документа и основная концепция его содержания, то есть принципы построения регуляторных норм и регламентация правил перевозок грузов в прямом международном железнодорожном сообщении. Для российских экспортёров это имеет принципиальное значение, так как они имеют право – при использовании исключительно железнодорожного транспорта для поставок товаров за рубеж – практически всегда, за редкими исключениями, работать по нормам и правилам СМГС.⁷

Соглашение не запрещает применять для регулирования отношений по договору международной перевозки грузов другие международные соглашения, если такие перевозки могут осуществляться по условиям этих сообщений (§3, ст. 3). Речь в первую очередь идет о возможности применения странами-участницами СМГС, не только норм и правил данного соглашения, но и, например, «Единых правил к

⁷ За рамки СМГС выходят отношения по международным железнодорожным перевозкам грузов и пассажиров между Россией и Финляндией. Такие отношения регулируются соглашением между Правительством Российской Федерации и Правительством Финляндской Республики о прямом международном железнодорожном сообщении. Подписано в Санкт-Петербурге 28 апреля 2015 года.

договору о международных перевозках грузов железнодорожным транспортом» (СИМ/ЦИМ),⁸ которые являются составной частью (в качестве приложения) Конвенции о международных железнодорожных перевозках (СОТИФ/КОТИФ).⁹

Например, Словакия и Венгрия – страны-участницы СМГС – практически всегда при осуществлении международных перевозок грузов между собой в соседских сообщениях применяют нормы и правила ЦИМ, так как являются не только участницами СМГС, но и участницами ЦИМ-КОТИФ. Россия формально не является страной-участницей ЦИМ-КОТИФ для применения на всей сети железных дорог страны. Но Россия частично присоединилась к данной Конвенции. Мы будем применять условия этого международного договора к прямым международным железнодорожно-паромным перевозкам грузов, осуществляемым на части железнодорожной инфраструктуры от причала паромного комплекса Балтийск до припортовой железнодорожной станции Балтийск (2,84 км), а также от причала паромного комплекса Усть-Луга до припортовой железнодорожной станции Лужская (1,745 км).¹⁰

В структуре Соглашения появилось два новых приложения, в которые внесены: Правила перевозок грузов (Приложение 1 к СМГС) и Правила перевозки вагона, не принадлежащего перевозчику, как транспортного средства (Приложение 4 к СМГС). Правила перевозок грузов содержат условия перевозки грузов в международных сообщениях – детализированные стандартные условия и процедуры, обеспечивающие их единообразное толкование. Условия и правила перевозок грузов присутствовали и в предыдущих редакциях Соглашения, но не выделялись в отдельную структуру. Правила перевозки вагона, не принадлежащего перевозчику, появились в документе впервые. Их актуальность определяется, например, тем, что единственный пока публичный железнодорожный перевозчик в России – ПАО «Российские железные дороги» – не оперирует вагонным парком, и не имеет собственного подвижного состава для целей оказания услуг третьим лицам. Это означает, что экспортёр товара, желающий, чтобы его груз был доставлен в прямом международном сообщении, должен прийти к перевозчику с собственным или арендованным у кого-либо вагоном. Следует сразу отметить, что Правила перевозки вагонов являются полностью диспозитивным документом. Это означает, что Правила перевозки вагонов применяются в редакции их содержания в документе

⁸ Холопов К.В. Оформление международных железнодорожных перевозок грузов между Россией и странами Европы. // Российский внешнеэкономический вестник. №1, 2009. с. 55

⁹ СОТИФ (Convention relative aux Transport international ferrowires) – франц.

¹⁰ Федеральный закон от 17 июля 2009 года №152-ФЗ «О присоединении Российской Федерации к Конвенции о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) от 9 мая 1980 года в редакции Протокола об изменениях от 3 июня 1999 года». Собрание законодательства Российской Федерации №29, 20.07.2009, ст. 3589



только тогда, когда стороны договора международной железнодорожной перевозки груза не договорились об иных условиях.

Укажем на основные принципиальные отличия положений СМГС в редакции от 1 июля 2015 года от предыдущих редакций документа. Причем, проставим определенные акценты именно на те аспекты международного нормативного акта, которые необходимы для сведения и понимания участника ВЭД, в частности экспортёра, на котором по контракту купли-продажи лежат обязанности по доставке товара (груза), например, по условиям, предписанным Инкотермс 2010.¹¹

Во-первых, расширена сфера применения Соглашения. Если раньше оно регулировало перевозки грузов только в прямом международном железнодорожном сообщении, то теперь оно распространяется, например, как было указано выше, в отношении России, и на перевозки грузов в прямом международном железнодорожно-паромном сообщении (§1, ст. 3).

Во-вторых, отсылки к нормам применимого национального права присутствовали и в предыдущих редакциях Соглашения. Но там они касались отдельных положений и правил и были «разбросаны» по тексту документа. В СМГС-2015 отсылочный принцип регулирования отношений национальным правом закреплен в ст. 5. Если в документе (тексте Соглашения) отсутствуют необходимые положения, но следует применять национальное право той страны, в которой правомочное лицо реализует свои права.

В-третьих, императивность норм и правил, приведенных в СМГС, не является теперь абсолютной. Обозначены императивные положения Соглашения, которые, не могут быть изменены никакой договорённостью сторон, и отступление от которых ничтожно. Но в ст. 6 СМГС указано на то, что не все нормы и правила имеют обязательную силу для сторон, и что некоторые нормы правила, приведенные в Соглашении, могут быть изменены соглашением сторон. Такой подход для регулирования оказания услуг на рынке естественной монополии таит в себе большую опасность: монополия может навязать оказание некоторых услуг исключительно на своих условиях. Следует отметить, что предыдущие редакции СМГС не содержали диспозитивных и факультативных норм и правил. Что, в общем-то, было вполне объяснимо: условия договорно-правовых отношений с монополией не могут быть свободными, а должны регулироваться только императивными нормами применимого права. В новой редакции Соглашения допускаются определенные свободы отношений между сторонами договора перевозки груза в прямом международном сообщении.

В-четвёртых, принципиально изменен порядок планирования международных перевозок и передачи грузов с одной национальной железной дороги на другую.

¹¹ Инкотермс 2010. Публикация ICC №715: правила ICC для использования торговых терминов в национальной и международной торговле: дата вступления в силу 1 января 2011 г./ Пер. с англ. Н.Г. Вилковой. – М.: Инфотропик Медиа, 2010. – 274 с.

Если раньше принимающая железная дорога была обязана перевозить все грузы, которые были предусмотрены в плане перевозок национальной железной дороги страны отправления,¹² то теперь действует разрешительный характер планирования перевозок грузов. До заключения договора перевозки, и для целей заключения договора перевозки груза отправителю и договорному перевозчику необходимо провести предварительное согласование перевозки груза в прямом международном сообщении. Для российского экспортёра, пользуясь правилом применения отсылочных норм к национальному праву, такая процедура согласования международной перевозки груза, включая сроки и возможные последствия, изложена в ст. 11 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации (УЖТ РФ).¹³

Для экспортёра согласовательный характер планирования и осуществления внешнеторговой перевозки означает, что он не может быть уверен, что его заявка на перевозку, поданная, например, в ПАО «Российские железные дороги», будет удовлетворена. Перевозчик будет согласовывать заявку с владельцами транспортной инфраструктуры, организациями смежных видов транспорта, администрациями других национальных железных дорог. Кроме того, возможны запреты или ограничения движения на определенных участках маршрута доставки внешнеторгового груза, отсутствие необходимого подвижного состава, отсутствие технических и технологических возможностей для доставки груза в прямом международном сообщении и пр. Всё это заставляет экспортёра искать пути обращения в определенные структуры, которые обеспечат ему безотказную процедуру согласования международной перевозки груза. В некоторых кругах такой порядок иногда называют оказанием отправителю КТЛУ – «комплексной транспортно-логистической услуги».

В-пятых, статья СМГС, отсылающая к Правилам перевозок грузов (ст. 8), содержит в §1 принципиально новую для СМГС норму: «Договором между отправителем, получателем и перевозчиком, участвующими в перевозке, могут устанавливаться особые условия перевозок грузов. Эти условия имеют приоритет по отношению к условиям, изложенным в Правилах перевозок грузов».

Кроме формальной претензии к содержанию формулировки – получатель не имеет никакого отношения к заключению договора перевозки груза – следует обратить внимание отправителей-экспортёров на неопределённость содержания нормы. В тексте Соглашения никак не разъясняется, какими могут быть эти осо-

¹² Пункт, §1, ст. 3 СМГС в редакции от 1 июля 2014 года. Подробнее см. Холопов К.В. Международное частное транспортное право. Анализ норм международного и российского транспортного права: Учебное пособие. – М.: Статут, 2010. с. 281

¹³ Федеральный закон от 10 января 2003 года №18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» в редакции Федерального закона от 6 апреля 2015 года №81-ФЗ.



бые условия, и во что они обойдутся отправителю. Частично такие опасения находят свои подтверждения в §3, ст. 39 СМГС, которая посвящена пределам ответственности перевозчика. Здесь указано: «Перевозчик не несёт ответственности за утрату, недостачу, повреждение (порчу) груза, принятого к перевозке, если они произошли при перевозке груза на особых договорных условиях, и освобождение от ответственности предусматривается этими особыми договорными условиями». От перевозчика – ПАО РЖД или от Организации сотрудничества железных дорог – необходимо срочно потребовать подробное разъяснение и регламентацию указанных положений СМГС.

В-шестых, среди нововведений Соглашения следует также указать упоминание о том, что ОСЖД будет издавать Информационное руководство, в котором должны содержаться сведения о железнодорожной инфраструктуре, и водных участках пути, используемых при перевозках грузов на условиях СМГС, а также сведения о перевозчиках, производящих такие перевозки (§1, ст. 12). Такие сведения должны быть публичными и общедоступными. Для Информационного руководства в Соглашении зарезервировано Приложение 5. Указан также порядок его обновления, и сроки доведения до сведения любых заинтересованных сторон. Такая информация может быть полезной для экспортера и при формировании транспортных условий международного договора купли-продажи товара, и при выстраивании им логистики доставки товара.

В-седьмых, для организации и осуществления международных железнодорожных перевозок грузов в страны Центральной и Западной Европы, в которых применяются нормы и правила ЦИМ-КОТИФ, возможно применение соответствующей накладной ЦИМ/СМГС (ст. 13). Образец накладной, а также правила по её заполнению и применению содержатся в Руководстве по накладной ЦИМ/СМГС (Приложение 6 к СМГС). Такая информация может быть полезной экспортеру, если он может договориться с покупателем товара о неприменении технологии переоформления накладных на границах двух железнодорожных правовых систем (на пограничных станциях), но о возможности подтверждать поставку товара именно накладной ЦИМ/СМГС.

В-восьмых, изменены сроки доставки грузов, причем изменены в большую сторону. Теперь срок доставки крупнотоннажных контейнеров исчисляется из норматива всего 150 км в сутки, а для остальных отправок грузов – 200 км в сутки.¹⁴ Значительное увеличение сроков доставки вряд ли устроит отправителя. Для это-

¹⁴ В редакции СМГС от 1 июля 2014 года скорость доставки среднетоннажных контейнеров и повагонных отправок грузов малой скоростью была в точности равна указанным нормативам (ст. 14 СМГС-2014). Получается, что в СМГС-2015 железнодорожные перевозчики нормативно принимают на себя обязательства лишь по исполнению минимальных сроков доставки грузов.

го ст. 24 СМГС предусматривает возможность в договоре перевозки увеличить скорость доставки груза, а, следовательно, сократить срок его доставки. Но это по дополнительному соглашению с перевозчиком, и, конечно, за дополнительную плату. Следует также отметить, что существовавшие в предыдущих редакциях СМГС нормативные скорости доставки грузов (малая, большая, с пассажирскими поездами) в последней редакции Соглашения отсутствуют.

В-девятых, в СМГС отошли от ранее существовавшего императивного правила оплаты отправителем перевозки груза по своим национальным дорогам, а оплаты получателем перевозки груза по железным дорогам страны назначения.¹⁵ Теперь стороны договора перевозки могут установить свой порядок оплаты перевозки груза по железным дорогам страны отправления, транзитным национальным железным дорогам и железным дорогам страны назначения (§1, ст. 31 СМГС-2015). Для сторон внешнеторговой сделки такие изменения приемлемы, или даже выгодны, с точки зрения использования принципа свободы договора для выбора базисного условия поставки товара (по Инкотермс 2010), так как они по желанию могут выбрать и согласовать моменты перехода расходов и рисков на любой государственной границе (пограничной станции).¹⁶ В этой же статье (§2, ст. 31) Соглашение допускает, что плательщиком провозных и иных платежей по договору перевозки может быть иное от отправителя или получателя лицо. Таким образом, СМГС допускает участие международных экспедиторов в оплате услуг перевозчиков любых национальных железных дорог. Для этого такие международные экспедиторы (логистические провайдеры) должны иметь договоры с соответствующими национальными перевозчиками.¹⁷

И, наконец, в-десятых, внесены принципиальные изменения в определение размеров ответственности железных дорог. Прежде всего, это касается изменений в порядке исчисления возмещений за повреждение, порчу, полную или частичную утрату груза, произошедшие по вине железнодорожного перевозчика. Если перевозчик должен возместить доказанный грузоотправителем или грузополучателем ущерб за утрату груза, то размер возмещаемого ущерба должен соответствовать стоимости груза (§1, ст. 44). Лаконичность формулировки представляет собой отсылочную норму к применимому национальному праву. То есть, к национальному праву той страны, в которой перевозчик должен возместить ущерб за утрату груза.

¹⁵ В соответствие со ст. 15 СМГС в редакции от 1 июля 2014 года.

¹⁶ Организация и техника внешнеэкономических операций: Учебник для студентов ВАВТ / Л.В. Кривокоченко, Д.В. Рыбец, Ю.А. Савинов, К.Г. Сусанян, К.В. Холопов. Под ред. Холопова К.В. и Савинова Ю.А.: Всероссийская академия внешней торговли Минэкономразвития России. – М.: ВАВТ. 2016. с. 277

¹⁷ Холопов К.В. Инкотермс 2010: назначение, изменения и отличия. // Российский внешнеэкономический вестник. №1, 2011. с. 57



Если, к примеру, ущерб должен будет возместить ПАО РЖД за утрату груза на Российских железных дорогах, то следует руководствоваться правилами ст. 96 УЖТ РФ. Формулировка гласит: «Стоимость груза определяется исходя из его цены, указанной в счёте продавца или предусмотренной договором, а при отсутствии счёта продавца или цены в договоре – исходя из цены, которая при сравнимых обстоятельствах обычно взимается за аналогичные товары». Кроме того, перевозчик должен возместить провозные платежи, таможенные пошлины и сборы, а также иные расходы, связанные с перевозкой утраченного груза, если только они не входят в стоимость утраченного груза. В случае частичной утраты, повреждения или порчи груза, возмещение перевозчика ограничивается суммами, на которые понизилась стоимость груза. Иной ущерб не возмещается.

При сравнении правил в отношении ответственности перевозчика за груз в СМГС-2015 и СМГС-2014 можно сделать вывод, что для целей возмещения ущерба по указанным обстоятельствам на Российских железных дорогах ответственность перевозчика практически ничего не изменилось.¹⁸ Однако экспортеру следует помнить, что железнодорожное право в других странах-участницах СМГС может содержать иные нормы и правила исчисления размера ответственности перевозчика. К примеру, большинство государств Восточной Европы (Польша, Словакия, Венгрия) и Балтии (Латвия, Литва, Эстония) в своих нормах железнодорожного права определяют ответственность перевозчика по грузу не по его контрактной, а по рыночной стоимости.

Изложенные десять особенностей новой редакции СМГС являются важнейшими. О них обязательно должен знать экспортер, поставляющий товары при участии железнодорожного транспорта. Но надо понимать, что указанные изменения не исчерпывают всех нововведений, присутствующих теперь в Соглашении.

БИБЛИОГРАФИЯ:

Инкотермс 2010. Публикация ICC №715: правила ICC для использования торговых терминов в национальной и международной торговле: дата вступления в силу 1 января 2011 г./ Пер. с англ. Н.Г. Вилковой. – М.: Инфотропик Медиа, 2010. – 274 с. (Inkoterms 2010. Publikacija ICC №715: pravila ICC dlja ispol'zovanija trgovyih terminov v nacional'noj i mezhdunarodnoj trgovle: data vstuplenija v silu 1 janvarja 2011 g./ Per. s angl. N.G. Vilkoj. – М.: Infotropik Media, 2010. – 274 s.)

Организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД). Официальный сайт: <http://osgd.org/> (Organizacija sotrudnichestva zheleznyh dorog (OSZhd). Oficial'nyj sajt)

Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) http://osgd.org/doco/publuc/ru?STRUCTURE_ID=5038&layer_id=4581&refererLayerId=46 (Soglashenie o mezhdunarodnom zheleznodorozhnom gruzovom soobshhenii (SMGS))

¹⁸ СМГС в редакции 2014 года содержит в ст. 25 практически аналогичную норму.

Федеральный закон от 17 июля 2009 года №152-ФЗ «О присоединении Российской Федерации к Конвенции о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) от 9 мая 1980 года в редакции Протокола об изменениях от 3 июня 1999 года» (Federal'nyj zakon ot 17 ijulja 2009 goda №152-FZ «O prisoedinenii Rossijskoj Federacii k Konvencii o mezhdunarodnyh zheleznodorozhnyh perevozkah (KOTIF) ot 9 maja 1980 goda v redakcii Protokola ob izmenenijah ot 3 ijunja 1999 goda»)

Федеральный закон от 10 января 2003 года №18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» в редакции Федерального закона от 6 апреля 2015 года №81-ФЗ (Federal'nyj zakon ot 10 janvarja 2003 goda №18-FZ «Ustav zheleznodorozhnogo transporta Rossijskoj Federacii» v redakcii Federal'nogo zakona ot 6 aprelja 2015 goda №81-FZ)

Холопов К.В. Инкотермс 2010: назначение, изменения и отличия. // Российский внешнеэкономический вестник. №1, 2011. с. 50 – 66 (Holopov K.V. Inkoterms 2010: naznachenie, izmenenija i otlichija. // Rossijskij vneshnejekonomicheskij vestnik. №1, 2011. s. 50-66)

Холопов К.В. Международное частное транспортное право. Анализ норм международного и российского транспортного права: Учебное пособие. – М.: Статут, 2010. – 702 с. (Holopov K.V. Mezhdunarodnoe chastnoe transportnoe pravo. Analiz norm mezhdunarodnogo i rossijskogo transportnogo prava: Uchebnoe posobie. – M.: Statut, 2010. – 702 s.)

Холопов К.В. Оформление международных железнодорожных перевозок грузов между Россией и странами Европы. // Российский внешнеэкономический вестник. №1, 2009. с. 54 – 63 (Holopov K.V. Oformlenie mezhdunarodnyh zheleznodorozhnyh perevozkov gruzov mezhdu Rossiej i stranami Evropy. // Rossijskij vneshnejekonomicheskij vestnik. №1, 2009. s. 54 – 63)

Холопов К.В. Проблемы формирования единого железнодорожного пространства. Труды международной научно-практической конференции «Современные реалии, тренды и инновации в управлении бизнес-процессами на транспорте». 11 ноября 2014 года, М.: ООО «НИПКЦ Восток-А», 2014. с. 68-70 (Holopov K.V. Problemy formirovanija edinogo zheleznodorozhnogo prostranstva. Trudy mezhdunarodnoj nauchno-prakticheskoj konferencii «Sovremennye realii, trendy i innovacii v upravlenii biznes-processami na transporte». 11 nojabrja 2014 goda, M.: OOO «NIPKC Vostok-A», 2014. s. 68-70)

