**Содержание**

|  |  |
| --- | --- |
| Введение …………………………………………………………………….  | 3 |
| 1 Груз и его транспортные характеристики ………………......................... | 4 |
| 2 Правовые основы договора перевозки грузов железнодорожным транспортом, сущность, основные элементы ………….…………………. | 12 |
| 3 Претензионно-исковой порядок разрешения споров …..……………….. | 22 |
| 4 Страхование при перевозках грузов железнодорожным транспортом … | 29 |
| Заключение ………………………………………………………………….. | 31 |
| Библиографический список …………………………………..……………. | 32 |

**Введение**

Железнодорожный транспорт как объект изучения является сложной производственно-экономической и социальной системой со своей внутренней, только ей присущей территориально-производственной и функциональной структурой.

В России железнодорожный транспорт является основным звеном транспортной системы. Преимущества железнодорожных перевозок заключаются в способности перевозить грузы и пассажиров на большие расстояния, в очень больших объемах, кроме того железнодорожные перевозки не зависят от погодных условий, времени года и времени суток, они позволяют обеспечить высокий уровень комфорта и безопасности для пассажиров и сохранности грузов. Поэтому на долю железнодорожных перевозок приходится около 50% грузооборота относительно всех видов транспорта страны.

Железнодорожные перевозки могут осуществляться как в междугородном, пригородном сообщениях (внутренние перевозки), так и в международном сообщении. Все перевозки регулируются на законодательном уровне.

Грузоведение как научная дисциплина является основой (и составной частью) науки об эксплуатации железнодорожного транспорта, имеет прямое отношение к качеству продукции транспорта. Грузоведение изучает свойства грузов, влияющих на процессы их перевозки и складирования. Предмет грузоведение – это транспортные характеристики и транспортное состояние грузов, взаимодействия грузов с окружающей средой и между собой. Цель грузоведения −  разработать рациональные условия перевозки и хранения грузов в целях их качественной доставки.

**1. Груз и его транспортные характеристики**

 С момента приема на станции отправления и до момента выдачи на станции назначения товар носит название «груз». Транспортная характеристика груза определяется совокупностью его свойств, влияющих на условия и технику перевозок, грузовых операций и хранение. А так же требования к техническим средствам, выполняющим эти операции.

* объемно массовые параметры
* физико-химические свойства
* биологические свойства
* восприимчивость к атмосферным явлениям
* влияние на окружающую среду
* степень опасности
* виды упаковки, ее качество, габариты, размеры и т.д.

Совокупность конкретных качественных и количественных показателей (транспортные характеристики груза) называются транспортным состоянием груза.



Рисунок 1 − Классификация грузов

В экономическом цикле материальный результат труда последовательно выступает в разных качествах: продукт – товар – груз – продукт. С момента приема на станции отправления до момента выдачи на станции назначения вся товарная продукция носит название груз.

Груз – объект (в том числе изделия, предметы, полезные ископаемые, материалы, сырье, отходы производства и потребления), принятый в установленном порядке для перевозки в грузовых вагонах, контейнерах. Такое определение дано в Федеральном законе «Устав железнодорожного транспорта РФ» от 10.01.2003 г. При превращении товара в категорию груза для транспорта не имеет значения ряд товарных характеристик груза (потребительских свойств) груза, но появляется необходимость изучения и учета его транспортных характеристик.

Задачей «Грузоведения» является изучение транспортных характеристик грузов, то есть таких специфических свойств, присущих данному грузу, которые проявляются в процессе транспортировки и определяют:

– условия перевозки грузов (открытый подвижной состав, рефрижераторный подвижной состав и др);

– условия перегрузки грузов (средства механизации, используемые при погрузочно-разгрузочных работах);

– условия хранения (открытая площадка, крытый склад);

– требования к техническим средствам, осуществляющим эти операции.

К транспортным характеристикам груза относят:

– физико-химические свойства (сыпучесть, гигроскопичность, вязкость и т.д.);

– объемно - массовые характеристики (плотность, погрузочный объем и т.д.);

– свойства, определяющие степень опасности груза (взрывчатые, ядовитые вещества);

– тара и упаковка груза.

Транспортная характеристика груза и технико-технологические элементы перевозочного процесса находятся в тесной взаимосвязи (например, перевозка цемента насыпью, упакованным в мешки без поддонов, упакованным в мешки на поддонах).

Совокупность конкретных качественных и количественных показателей транспортной характеристики груза называется транспортным состоянием груза.

Основными задачами транспорта являются:

доставка груза сохранным в качественном и количественном отношении;

* доставка в срок;
* сохранность подвижного состава и контейнеров;
* экологическая безопасность.

Транспортирование повышает стоимость продукта для потребителя, поэтому необходимо стремиться к сокращению транспортных издержек. Знание транспортных характеристик груза – необходимое условие для выполнения этих задач. Кроме того, для разработки рационального процесса доставки груза возникает необходимость изменять отдельные составляющие транспортной характеристики груза (например, изменение влажности для предотвращения смерзаемости груза).

Грузы могут классифицироваться по различным признакам. Основная – транспортная классификация (в зависимости от вида и состояния груза, предъявленного к перевозке, от типа упаковки и способа погрузки и перевозки).

Все грузы объединены в 3 группы:

* сухогрузы;
* наливные;
* живность.

Определение насыпных и навалочных грузов, приведено в Правилах перевозок грузов железнодорожным транспортом (далее «Правила перевозки»).

Насыпью перевозят грузы, представляющие собой однородную массу фракционных составляющих твердых частиц в форме порошка, зерен, гранул, капсул, обладающих подвижностью (сыпучестью). К ним относятся, например, рожь, пшеница, рис и другие зерновые грузы, песок строительный, формовочный и другой, концентраты железорудные, мука пищевая, мука доломитовая и другие грузы. Навалом в непакетированном виде повагонными отправками перевозят грузы, погрузка которых производится без счета мест (штук) и которые по своим свойствам не могут быть отнесены к насыпным грузам. Например, чушки чугунные, камень природный, дрова и другие грузы.

Насыпные и навалочные грузы в зависимости от их свойств делятся:

– не требующие защиты от атмосферных осадков и распыления (твердое топливо, руда, и др.), перевозка таких грузов осуществляется в открытом подвижном составе, в том числе в специализированных открытых вагонах (например, думпкары, хоппер - дозаторы);

– требующие защиты от атмосферных осадков и подверженные распылению (известь, минеральные удобрения и др.), для их перевозки используется крытый или специализированный крытый подвижной состав (муковозы, зерновозы, цементовозы, минераловозы) и специализированные контейнеры.

Контейнеры можно классифицировать на:

– универсальные – предназначенные для большого количества наименований грузов;

– специализированные – для перевозки одного груза или группы однородных грузов.

Тарно-упаковочные и штучные грузы. Включают широкий спектр наименований:

– тарно-упаковочные с массой одного места до 500 кг;

– тарно-упаковочные с массой одного места более 500 кг;

– громоздкие (длина груза более 3 м; высота груза более 2,1 м; ширина груза более 2,6 м) и длинномерные (длина которых более чем на 400 мм превосходит длину погрузочной площадки вагона);

– негабаритные.

Эти грузы называют также генеральными грузами. Согласно ГОСТ 26653-90 к генеральным относятся различные штучные грузы: металлопродукция, подвижная техника (самоходная и несамоходная на колесном или гусеничном ходу), железобетонные изделия и конструкции, контейнеры, тарно-штучные грузы, грузы в транспортных пакетах, крупногабаритные и тяжеловесные грузы, лесные грузы.

К наливным относятся грузы, перевозимые наливом в специализированных цистернах (например, специальные изотермические вагоны для перевозки молока, цистерны для перевозки кислоты и др.) и бункерных полувагонах:

* сжиженные газы (кислород);
* нефть и нефтепродукты (бензин, мазут);
* химические продукты (кислоты, щелочи);
* пищевые продукты (масла растительные различные, молоко).

К живности относят:

* животные (крупный и мелкий рогатый скот, звери);
* птица;
* рыба и раки;
* пчелы.

Перевозка животных, птицы, пчел осуществляется в специализированных вагонах, либо в оборудованных для такой перевозки крытых вагонах. Мелкие животные и птицы перевозятся в клетках и ящиках в несколько ярусов. Перевозка живой рыбы железнодорожным транспортом осуществляется в специальных вагонах, оборудованных системой аэрации и охлаждения воды. При перевозке пчел железнодорожным транспортном температура воздуха в вагоне не должна превышать + 10°С. Перевозка пчел, а также предназначенных для разведения и акклиматизации раков, живой рыбы, рыбопосадочного материала (мальков) производится в соответствии с правилами перевозок железнодорожным транспортом скоропортящихся грузов.

Грузы также можно классифицировать по другим признакам. Так в зависимости от специфических свойств и условий транспортирования грузы классифицируются на скоропортящиеся, гигроскопичные, опасные и т.д.

Согласно «Правил перевозки…» грузы, перевозимые на открытом подвижном составе (ОПС) можно классифицировать в зависимости от способов размещения и крепления грузов на три группы:

* грузы, перевозимые навалом, такие грузы не требуют дополнительного крепления, устойчивость их обеспечивается бортами вагона;
* штучные грузы, после погрузки должны быть закреплены согласно Технических условий размещения и крепления грузов в вагонах и контейнерах (далее ТУ);
* штабельные грузы, размещают в вагоне в несколько рядов по ширине и несколько ярусов по высоте вагона, также после погрузки должны быть закреплены соответствующим образом.

В зависимости от условий и способов хранения:

 ценные грузы, которые могут изменить свои свойства под воздействием температуры и влажности (скоропортящиеся, продовольственные), хранение таких грузов должно производиться в закрытых складах с поддержанием необходимой температуры и влажности;

 грузы, не подверженные воздействию температур, но подверженные воздействию влаги (бумага, хлопок), такие грузы хранят в крытых складах;

 грузы, не подверженные (или очень слабо подверженные) воздействию внешней среды (уголь, лесные грузы, контейнеры), хранение осуществляется на открытых площадках.

Отношение груза к той или иной номенклатуре позволяет установить класс груза, уровень тарифа на перевозку груза, что необходимо для определения провозной платы. При расчете провозной платы внутри сети железных дорог РФ применяется ЕТСНГ (Единая тарифно-статистическая номенклатура грузов). Номенклатура приведена в Тарифном руководстве № 1 (Прейскурант 10-01). Номенклатура состоит из 12 разделов и насчитывает свыше 5100 наименований грузов, объединенных в 69 тарифных групп, из которых 7 групп – продукция сельского хозяйства (1первый раздел), 62 группы – промышленная продукция. Код по номенклатуре ЕТСНГ состоит из 6 цифр (последняя цифра - контрольное число). Первые две цифры кода означают порядковый номер группы.

Гармонизированная номенклатура грузов (далее - ГНГ) служит для описания и кодирования грузов в международном грузовом сообщении стран - членов ОСЖД (Организация сотрудничества железных дорог), участвующих в СМГС (Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении) или применяющих положения СМГС. ГНГ создана на основе Гармонизированной системы описания и кодирования товаров Всемирной таможенной организации (далее - ГС) и соответствует Гармонизированной номенклатуре грузов Международного союза железных дорог (NHM). Наименования разделов, глав и позиций соответствуют тексту ГС с дополнениями для Глав 27 и 99, обусловленными железнодорожной спецификой.

ГНГ содержит: перечень позиций, состоящий из 22 разделов, 99 глав, аналитический список грузов, алфавитный список грузов. Для обозначения грузов используется восьмизначный код. Первые шесть знаков соответствуют ГС, из них: первые четыре цифры идентифицируют позицию, из которых первая и вторая цифры обозначают соответствующую главу, а третья и четвертая цифры обозначают порядковый номер позиции в данной главе; пятая и шестая цифры идентифицируют субпозицию груза в пределах позиции.Седьмой и восьмой знаки применяются для достижения особой точности описания груза. Код груза и класс согласно ЕТСНГ или ГНГ номенклатуре указывается в перевозочных и других документах.

В процессе транспортировки и хранения на груз воздействуют различные факторы, которые могут вызвать количественные и качественные изменения в массе груза.

Все факторы можно разделить на три группы:

* взаимодействие груза с внешней средой (температура окружающей среды, влажность, газовый состав воздуха, запыленность, свет, наличие микроорганизмов), под их воздействием в массе груза происходят физико-химические, биохимические и микробиологические процессы для предотвращения развития которых необходимо создавать определенные условия (температура, влажность, освещенность, перевозка в рефрижераторных вагонах и т.д.);
* механические воздействия на груз при перевозке и производстве ПРР (статические нагрузки, возникающие при штабелировании грузов и имеющие наибольшие значения для грузов нижних ярусов, динамические – возникающие при движении и соударении вагонов), для защиты грузов от механических воздействий применяется различная транспортная тара, амортизационные прокладки, закрепление груза при перевозке на ОПС;
* неудовлетворительное состояние подвижного состава и складских устройств (щели в кузовах вагонов, нарушения температурного режима для скоропортящихся грузов и др.).

**2. Правовые основы договора перевозки грузов железнодорожным транспортом, сущность, основные элементы**

С учетом особенностей железнодорожных перевозок грузов заключение договора на эти перевозки помогает организовать перевозочный процесс, а процесс взаимосвязи меду между перевозчиками и грузовладельцами сделать четким и понятным, исключая различного рода разногласия. На практике вопрос обязательного заключения такого договора вызывает дискуссии. Оценка ситуации была дана в Постановлении Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ от 6 октября 2005 г. № 30, высшей судебной инстанцией дано разъяснение о том, что заключение договоров об организации перевозок грузов не является обязательным. Поэтому при отказе одной из сторон заключить договор другая сторона не вправе требовать его заключения в судебном порядке.

Устав железнодорожного транспорта является единственным документом, который закрепляет положение о письменной форме договора об организации перевозок грузов. Образец договора дается в Правилах перевозок грузов железнодорожным транспортом. Закрепленные в ст. 10 Устава элементы содержания договора, включающие объемы перевозок грузов, сроки и условия предоставления транспортных средств и предъявления грузов для перевозок, порядок расчетов и иные условия организации перевозок совпадают с положениями ст. 798 ГК. В качестве упомянутых иных условий стороны обычно определяют порядок изменения условий оплаты перевозки, переадресовки груза, оповещения грузоотправителя о подходе груза, участия перевозчика в проверке груза при его доставке и другие.

Для осуществления внутренней железнодорожной перевозки грузоотправитель обязан представить перевозчику заявку, оформленную надлежащим образом и в требуемом количестве экземпляров. При наличии договора заявка составляется на основании этого договора. Обычно заявка содержит данные об объемах перевозки груза в вагонах и тоннах, о распределении в соответствии с номенклатурой разновидностей груза по родам, по станциям назначения, дате погрузки. Срок действия заявки не может превышать сорока пяти дней.

Порядок рассмотрения заявки регламентируется Уставом. Этот порядок состоит из нескольких этапов. Первый − заявка представляется грузоотправителем не менее чем за десять дней до начала перевозки грузов в прямом сообщении перевозчику. Если груз будет отправляться с железнодорожного пути необщего пользования, не принадлежащего грузоотправителю, то процесс рассмотрения заявки начинается с этапа ее предварительного представления для согласования владельцу указанного железнодорожного пути необщего пользования (ч. 3 ст. 11 Устава).

Перевозчик должен рассмотреть представленную заявку в течение двух дней и при наличии возможности осуществления перевозки направить ее для согласования владельцу инфраструктуры. При этом перевозчик вправе отказать в согласовании заявки. В Уставе дается перечень оснований для отказа (ч. 5 ст. 11). Это:

 − предусмотренные законом случаи прекращения или ограничения погрузки и перевозки грузов по маршруту следования груза, указанного в заявке;

− отказ владельца инфраструктуры в согласовании заявки;

− обоснованное отсутствие возможностей осуществления перевозки;

− другие основания, предусмотренные Уставом.

При отказе перевозчик возвращает грузоотправителю заявку с указанием причин отказа.

Следующий этап − рассмотрение заявки владельцем инфраструктуры. Результат согласования фиксируется на заявке, которая возвращается перевозчику. Владелец инфраструктуры вправе отказать перевозчику в согласовании заявки. Основания отказа перечислены в ч. 8 ст. 11 Устава. Это:

* отсутствие между ними договора об оказании услуг по использованию инфраструктуры,
* отказ организаций смежных видов транспорта в согласовании заявки,
* отказ железных дорог иностранных государств в согласовании заявки,
* отказ других владельцев инфраструктур в согласовании заявки,
* введение согласно статье 29 Устава прекращения и ограничения погрузки, перевозки грузов по маршруту следования грузов,
* обоснованное отсутствие технических и технологических возможностей осуществления перевозки,
* иной случай, предусмотренный Уставом, иными нормативными правовыми актами.

Последний этап − передача перевозчиком одного экземпляра согласованной заявки грузоотправителю, и по экземпляру организациям, осуществляющим перевалку груза (если это перевозка в прямом смешанном сообщении). Заявка передается не позднее чем за три дня до заявленного срока начала перевозки. В случае отказа в согласовании заявки она передается с мотивированными причинами отказа. Одной из гарантий обоснованности отказа является право заинтересованных лиц на его обжалование в судебном порядке.

В практике подачи и рассмотрения заявок нередки случаи нарушения сторонами установленных законом сроков и возникающих в связи с этим споров. Для обеспечения единообразия разрешения арбитражными судами таких споров Высший Арбитражный Суд РФ указал, что «в случаях, когда заявка, поданная с нарушением сроков, установленных Уставом и правилами перевозок грузов, перевозчиком принята, либо им не возвращена, либо возвращена с нарушением предусмотренных ст.11 Устава сроков или когда перевозчик не сообщил об отказе в приеме заявки, арбитражным судам следует считать, что заявка перевозчиком принята и последующие его возражения приниматься во внимание не должны».

В принятую заявку могут вноситься изменения, но они должны быть согласованы с владельцами инфраструктур. Такие изменения могут касаться только перераспределения перевозок грузов по железнодорожным станциям назначения, а также изменения железнодорожных станций отправления. При этом перевозчик взимает с указанных лиц сбор в установленных размерах (ст. 11 Устава). В случаях перераспределения перевозок грузов по железнодорожным станциям назначения сбор за не предъявление грузов для перевозки на железнодорожную станцию назначения может быть взыскан только исходя из измененной заявки, а не из заявки, поданной грузоотправителем ранее.

2.2 Сущность договора перевозки грузов, его основные элементы

Договор [перевозки грузов железнодорожным транспортом](http://avtopravozashita.ru/perevozki/zheleznodorozhnye/zheleznodorozhnye-perevozki-gruzov.html)  – это особый договор, он имеет ряд особенностей. Специфика договора грузоперевозок по железной дороге заключается в том, что перевозки могут оказываться круглогодично. Кроме этого железнодорожные грузоперевозки по сравнению с прочими видами транспорта являются многопрофильными и объемными. Поэтому заключение соглашений на железнодорожные перевозки зависит от конкретных обязанностей сторон и специфического набора прав.

Именно определение сторон договора – это важнейшая и первейшая задача. В ст. 10 Транспортного Устава железной дороги прописано, кто конкретно может быть перевозчиком. Специфика такова, что на практике часто получается, что перевозчик и собственник железнодорожных путей – это одно и то же юридическое лицо. Точно также бывает и с клиентами – отправитель груза и его получатель также могут оказаться одним и тем же юридическим лицом. Договор не заключается непосредственно между физическими лицами, коими являются представители компаний с обеих сторон. Документ на доставку груза составляется между юридическими лицами – компаниями, предприятиями, организациями, которые осуществляют непосредственно перевозку и клиентом – также юридическим лицом, которому нужно транспортировать груз. Между физическим лицом и перевозчиком договор составляется несколько в ином виде – оформлении провозного билета вместе с описью имущества и накладными, которые прилагаются к грузу. Бывают ситуации другого рода – владелец железнодорожного полотна и собственник поездов и составов – это разные предприятия. В России все железнодорожные пути общего пользования принадлежат ОАО «Российские железные дороги», которое зарегистрировано как государственная компания, вертикально интегрированная в инфраструктуру общего пользования. Тем не менее, есть множество и других компаний, которые либо владеют собственными вагонными составами, либо могут их арендовать у РЖД (что случается чаще). В этом случае договор не составляется между РЖД и отправителем, а между перевозчиком, куда обратился клиент и самим клиентом.

После того, как грузоотправитель предъявит перевозчику транспортную накладную, то перевозчик должен будет выдать ему квитанцию, которая бы подтверждала тот факт, что груз принят в обработку. Именно такая квитанция о приемке груза от отправителя (после рассмотрения транспортной накладной) и будет считаться подтверждением того, что договор на оказание перевозочных услуг заключен. Поэтому простое подписание бумаги еще не признается заключением договора, пока грузоотправитель не получит на руки квитанцию. В некоторых транспортных компаниях может фигурировать не квитанция, а платежное поручение. Другие же подключают к этому механизму экспедиторскую расписку, а оплату за услуги клиент производит безналичными средствами.

На определение тех или иных условий договора может существенно повлиять выбранное сообщение поездов. Это могут быть рейсы составов прямых сообщений, а могут быть и местных. В первом случае груз перевозится путем следования по нескольким железным дорогам, а во втором – только по одной. Также есть разница еще, какие пути будет занимать маршрут. Если это магистрали общего значения, тогда придется подстраиваться и под другие графики передвижения составов. Если же следование поезда будет осуществляться по одному отдельному пути, тогда можно обсуждать индивидуальный график доставок, если клиент хочет оформлять договор на регулярные поставки своего груза по железной дороге.

Договор перевозки груза железнодорожным транспортом как существенные условия может включать пункты в отношении вида платформ или вагонов, где будет размещаться груз. Все контейнеры, вагоны, полувагоны, платформы и прочие транспортные единицы, являющиеся частью состава, принадлежат как собственность компании-перевозчику. Поэтому всю их исправность обеспечивает именно он, а не владелец путей железных дорог. На основании ст. 27 Устава под погрузку все вагоны, полувагоны, открытые вагоны, либо контейнерные платформы перевозчик обязан предоставлять в идеальном состоянии и исправности. Если же отправитель заметит какую-то поломку, либо слабые укрепления его груза, то он будет иметь полное право отказаться от пользования услугами перевозчика.

В договоре чаще всего прописывают те моменты, за которые стороны будут нести ответственность друг перед другом. В договоре на оказание транспортных услуг по перемещению грузов железной дорогой очень важен раздел « Предмет договора», который обозначает стороны соглашения. Прописываются названия предприятий, выступающих сторонами договора, а также указываются их реквизиты. В содержании договора очень важно указать маршрут, который желательно должен быть кратчайшим, время доставки груза, название станции конечного пункта и имя грузополучателя – представителя с его персональными и контактными данными. После этого пункты могут идти в любом порядке. Обязанности сторон и их права выносятся отдельным разделом. Отдельно обозначаются существенные условия. После этого указывается специфика оплаты и размеры стоимости провоза. Ответственность перевозчика и отправителя указываются в одном пункте и включают в тексте наличие ссылок на нормативные акты. Можно выделить обстоятельства, при которых стороны могут быть освобождены от несения ответственности по договору. Отдельно прописывается каким образом разрешаются споры в случае их возникновения. После документ завершается прочими условиями, какие стороны посчитают нужным отразить в документе. Срок действия соглашения и подписи с указанием всех реквизитов обязательно указывают в конце документа.

В некоторых случаях могут во время пути возникнуть какие-то изменения в маршруте, либо выгрузке товара по дороге и другие моменты, могущие повлиять на условия договора. Внести изменения можно, для этого грузоотправителю следует написать заявление на имя перевозчика, в котором он должен будет указать те изменения, которые нужно реализовать. По этому заявлению железная дорога будет производить переадресовку следования состава с грузом, согласно требуемым корректировкам. Может измениться станция назначения в конце пути, возможно, часть партии груза придется выгрузить на станции посреди маршрута и т.д.

[Международная железнодорожная перевозка грузов](http://www.brokert.ru/services/mejdunarodnaja-perevozka-jd) и пассажиров представляет собой перевозку грузов, пассажиров, а так же багажа железнодорожным транспортом с использованием транспортных сообщений двух и более стран.

Правовое регулирование международных железнодорожных перевозок осуществляется посредством следующих нормативно-правовых актов:
−Международная конвенция по перевозке грузов по железным дорогам (МГК);

− Соглашение о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ).

В этих Бернских конвенциях участвует 33 страны, в том числе страны Европы, Азии  и Северной Африки. Единые правила, установленные МГК в распространяются на перевозки в пределах железнодорожных линий, перечень которых озвучен в соглашении. Ставки провозных платежей при этом определяются в пределах национальных, а так же международных тарифов. Кроме того, правила КОТИФ устанавливают сроки доставки грузов:

− большой скорости 40 километров в сутки;

− малой скорости 300 километров в сутки.

КОТИФ определяет и условия и размеры ответственности на случай повреждения, порчи или утери груза. Еще две многосторонние конвенции, регулирующие международные железнодорожные перевозки грузов, заключены в основном странами социалистической Европы и Азии:

− Соглашение о международном грузовом сообщении (СМГС), распространяется только на международные перевозки, в которых отправитель груза устанавливает договорные отношения с перевозчиком, являющимся участником СМГС, и, кроме того, еще минимум одна железная дорога страны участницы СМГС участвует в такой перевозке;

− Соглашение о международном пассажирском сообщении (СМПС).

Посредством СМГС образуется единый регламент по процедурам заключения договоров перевозки, установлением прав и обязанностей участников договора, а так же претензиям при невыполнении каких-либо условий договора.

 Осуществление международных перевозок грузов железнодорожным транспортом в РФ осуществляется Российскими железными дорогами (ОАО «РЖД»). При осуществлении перевозок грузов на экспорт и по импортным контрактам российские компании взаимодействуют  с подразделениями РЖД. Схема  взаимодействия на примере поставки российской компании экспортером груза на условиях CFR, с российской железнодорожной станции выглядит следующим образом:

* отправка российской компанией экспортером извещения импортеру о готовности товара к отгрузке;
* отправка импортером в адрес российского экспортера инструкцию по отправке и инструкцию о распределении документов;
* оформление договора на перевозку с РЖД экспортером груза через его подразделение Технологический центр подготовки документов (ТехПД);
* передача экспортером заявки на заказ вагонов непосредственно на станцию, с которой будет отправляться груз, одновременно согласовываются план подачи вагонов и дата их отгрузки;
* оформление железнодорожной станцией и передача экспортеру счета на оплату установленных услуг, а так же на оплату железнодорожного тарифа;
* после совершения платежей подготовка экспортером комплекта сопроводительных документов на груз и передача их перевозчику, такими документами могут быть сертификаты, упаковочный лист, четвертый лист ГТД;
* результатам отгрузки товаров отправка экспортером в адрес импортера извещения об отгрузке;
* по прибытии на станцию назначения передача перевозчиком импортеру сопроводительные документы на груз и уведомления о прибытии груза вместе с самим грузом.

Комплект сопроводительных документов, оформляемых компанией экспортером, содержит пять листов, а именно:

* оригинал накладной, следует до станции назначения вместе с грузом, где передается импортеру непосредственно с  грузом и упаковочным листом;
* дорожная ведомость, следует вместе с грузом до пункта назначения, при прибытии груза передается станции назначения;
* дубликат накладной, после оформления договора перевозки передается отправителю;
* лист выдачи груза, следует до станции назначения вместе с грузом, по прибытии остается на дороге назначения;
* лист уведомления о прибытии груза, следует до станции назначения вместе с грузом, по прибытии  передается импортеру непосредственно с грузом и оригиналом накладной.

Железнодорожная накладная представляет собой документальное подтверждение заключения договора перевозки, участниками которого выступают отправитель груза и администрация железной дороги. Для международных перевозок грузов железнодорожным транспортом используются формы накладных, утвержденные конвенциями МГК и СМГС непосредственно по грузовым перевозкам. При оформлении железнодорожной накладной текст печатается на утвержденных стандартных бланках, как правило, на двух языках. Оформление накладной производится отправителем груза либо его экспедитором. Оригинал железнодорожной накладной и ее дубликат скрепляются печатью перевозчика, что является подтверждением заключения договора перевозки. После простановки печати перевозчиком, дубликат накладной остается у грузоотправителя, оригинал накладной следует с грузом, вместе с остальными товаросопроводительными документами.

Порядок расчетов согласовывается сторонами, существуют следующие схемы взаиморасчетов:

- полная стопроцентная оплата авансом;

- исходя из подекадных плановых платежей;

- взаиморасчетами.

**3. Претензионно-исковой порядок разрешения споров**

Претензия — это требование грузоотправителя или грузополучателя к перевозчику о возмещении убытков и уплате штрафов за невыполнение обязательств по перевозке. В соответствии со статьей 120 Устава до предъявления к перевозчику иска, связанного с осуществлением перевозок груза, к перевозчику обязательно предъявляется претензия. Обязательный претензионный порядок установлен для всех грузоотправителей (грузополучателей). Несоблюдение претензионного порядка разрешения спора, вытекающего из перевозки груза, лишает грузоотправителя (грузополучателя) возможности взыскания с перевозчика ущерба, штрафа. Арбитражный суд оставляет иск без рассмотрения, если истцом не соблюден претензионный порядок урегулирования спора с перевозчиком. Претензия предъявляется в письменной форме правомочным лицом в строго определенные сроки с приложением подтверждающих претензионное требование документов.

Перечень подразделений перевозчика, в функциональные обязанности которых входит рассмотрение претензий, устанавливается перевозчиком с указанием их юридических адресов и доводится до сведения грузополучателей, грузоотправителей, владельцев железнодорожных путей необщего пользования и других физических и юридических лиц, пользующихся услугами железнодорожного транспорта общего пользования.

Правом на предъявление претензий обладает грузополучатель или грузоотправитель, а в отдельных случаях владелец железнодорожного пути необщего пользования. Право на предъявление претензий, возникших в связи с осуществлением перевозок грузов, предоставляется также страховщику, который выплатит страховое возмещение грузоотправителю, грузополучателю в связи с ненадлежащим исполнением перевозчиком обязательств по перевозке.

Грузоотправитель, грузополучатель могут передавать свои права на предъявление претензий и исков перевозчику, иным юридическим или физическим лицам посредством надлежащего оформления договора поручения (ст. 971 ГК) или доверенности (ст. 185 ГК). Представитель (поверенный) предъявляет претензию (иск) от имени грузоотправителя (грузополучателя). К претензии, кроме обосновывающих ее документов, представитель (поверенный) должен приложить надлежаще оформленную доверенность или договор поручения. К претензии должны быть приложены документы, подтверждающие предъявленное заявителем претензионное требование. Эти документы в отношении каждого вида претензий указаны в статье 120 Устава и Правилах предъявления и рассмотрения претензий, возникших в связи с осуществлением перевозок грузов железнодорожным транспортом. Отсутствие таких документов дает возможность перевозчику не рассматривать заявленную претензию по существу.

В случае утраты груза к претензии прилагается квитанция о приеме груза, а в случае утраты грузобагажа — грузобагажная квитанция о приеме грузобагажа с отметкой станции назначения о неприбытии груза и документ, подтверждающий факт и размер причиненного заявителю претензии ущерба, удостоверяющий количество и действительную стоимость груза.

Претензия о недостаче, повреждении (порче) груза должна быть обоснована железнодорожной накладной и коммерческим актом (документом об обжаловании отказа перевозчика в составлении коммерческого акта), а также документ, подтверждающий факт причиненного ущерба, удостоверяющий количество и действительную стоимость недостающих поврежденных грузов, деталей, запчастей.

Претензии по уплате штрафов за задержку подачи и уборки вагонов, возврата провозных платежей, платы за пользование вагонами, сборов за подачу и уборку вагонов, платы за пользование контейнерами должны быть подтверждены соответствующими документами. Это могут быть ведомости подачи и уборки вагонов, накладные, квитанции о приеме груза, акты общей формы и др.

В случае просрочки доставки груза к претензии прилагается подлинная железнодорожная накладная, а в случае задержки выдачи груза — дополнительно акт общей формы. Претензия о возврате штрафа за невыполнение принятой заявки на перевозку грузов или за неподачу вагонов (контейнеров) подтверждается учетной карточкой, выданной станцией, документами, о внесении платежей, актом общей формы, составленным при отказе одной из сторон подписать учетную карточку. К претензии об уплате штрафа за занятие перевозчиком вагонов, контейнеров без согласия их владельцев должны быть приложены документы, подтверждающие этот факт. Такими документами являются подлинные накладные или грузовые квитанции, акт общей формы, заявления о розыске и другие доказательства, расчет суммы штрафа. Претензию к перевозчику о взыскании штрафа и убытков, утраты или повреждения вагонов, контейнеров подтверждают выданным перевозчиком актом общей формы, актом о повреждении вагонов, контейнеров, техническим актом, расчетом убытка, документом, определяющим принадлежность вагона (контейнера) и его остаточную стоимость.

СМГС − международное межведомственное соглашение, заключенное министерствами, ведающими железнодорожным сообщением, в следующих странах: Азербайджан, Албания, Белоруссия, Болгария, Венгрия, Вьетнам, Грузия, Иран, Казахстан, Китай, КНДР, Кыргызстан, Латвия, Литва, Молдова, Монголия, Польша, Россия, Словакия, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан, Украина, Эстония.

Странами − участницами СМГС являются практически все члены Евразийского экономического союза (ЕАЭС), кроме Армении. Стороны устанавливают прямое международное железнодорожное сообщение для перевозок грузов по железным дорогам указанных выше стран.

Основным международным актом, регламентирующим условия международных перевозок грузов, является СМГС. Независимо от страны (исключением являются страны, с которыми заключены отдельные двусторонние соглашения), в которую направляются экспортные грузы, российский грузоотправитель оформляет накладную СМГС.

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 лиц на сумму менее 23 швейцарских франков и физических лиц на сумму менее 5 швейцарских франков.

Претензии предъявляются для рассмотрения компетентными органами железной дороги 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 являются два первых.

При подаче претензий отправитель обязан предъявить накладной и коммерческий акт. Все прилагаемые к претензии документы должны быть оригиналами. В случае утраты оригиналов документов, копии их заменяющие должны быть приложены к претензии на основании соответствующих отметок, изложенных в коммерческом акте. К претензии обязательно прилагается счет иностранного поставщика, удостоверяющий фактическую стоимость утраченного товара или его части, или выписка из этого счета, заверенная в порядке, предусмотренном в стране предъявления претензий.

Железная дорога обязана в 180-тидневный срок со дня заявления претензии, подтвержденной почтовым штемпелем пункта отправления или распиской администрации железной дороги о непосредственном предъявлении претензии, рассмотреть ее, дать ответ подателю претензии и при полном или частичном признании требований, уплатить ему причитающуюся сумму (п.8 ст.29 СМГС).

В случае, если претензия откланяется администрацией железной дороги, эта администрация обязана возвратить все приложенные к претензионному заявлению документы и дать мотивированные объяснения отказов(п.11 ст.29 СМГС).

Часто бывают случаи, когда груз приходит на станцию назначения с коммерческим актом страны, не являющейся участницей СМГС. Тогда порядок ведения исково-претензионной работы значительно усложняется из-за 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, к 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.30 СМГС).

Иск может быть предъявлен только в надлежащем суде той страны, железной дороге которой была предъявлена претензия (п.3 ст.30 СМГС).

Претензии и иски к Ж.Д. по договору перевозки, а также иски 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 претензий 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 течения 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 считается дата, указанная на почтовом штемпеле пункта отправления, или день, в который податель претензий 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, по которым истек срок давности, не могут быть предъявлены даже в виде исков.

**4. Страхование при перевозках грузов железнодорожным транспортом**

Железнодорожный транспорт обычно обеспечивает своевременную доставку грузов, а объем постоянно растет. В этом процессе возникла необходимость в экономической защите участников грузоперевозок. Такой защитой может быть **страхование грузов.**Перевозки грузов железнодорожным транспортом не подлежат обязательному страхованию, но с**трахование грузов** – это самая удобная гарантия в случае утраты или повреждения груза в силу различных обстоятельств. Страхование представляет интерес для грузоотправителей, так как риски, которые сопровождают доставку грузов, представляют опасность именно для них, а не для перевозчиков. Тем не менее, **страхование грузов при железнодорожных перевозках пока не приобрело должной популярности. Э**то связано с недостаточным культурным уровнем построения мелкого и среднего бизнеса в нашей стране, а затраты на страхование грузов считаются ненужными тратами, хотя при грузовой перевозке на железной дороге может возникнуть непредвиденная ситуация и произойти утрата груза или причинение ему серьезного вреда.

Страхование грузов при перевозке железнодорожным транспортом сопровождается основными рисками: смещение поезда с рельсов, порча имущества вследствие нарушения герметичности упаковки, хищение. Страхование международной транспортировки грузов связано с повышенными рисками задержки времени доставки вследствие какого-либо недопонимания между представителями разных стран.

Страхователем по договору страхования может выступить один из принимающих участие в транспортном процессе: перевозчик, экспедитор, грузополучатель или грузоотправитель. Однако, возмещение по договору страхования получает фактический владелец груза (выгодоприобретатель или страхователь), т.е. при заключении договора страхования страхователь должен определить, в чью пользу будет застрахован груз. Обычно выгодо-приобретателем является грузополучатель. Договор страхования груза заключается на одну или несколько перевозок груза. Если договор заключается на несколько перевозок, тогда должен быть указан период, в течение которого будет действовать договор. В этом случае договор страхования грузов является генеральным. Этот вид договора очень популярен, потому что позволяет максимально упростить документооборот.

**Виды страхования грузов − это страхование с** ответственностью за все риски, с ограниченной ответственностью, без ответственности за повреждения (исключая случаи крушения). Наиболее популярным и надежным видом страхования грузов является страхование от всех рисков.
Размер страховых[тарифов](http://www.utexp.ru/pravila-i-tarify.htm) при страховании грузов, перевозимых по железной дороге, зависит от многих факторов: наличия охраны, маршрута перевозки груза, вида груза, его стоимости и т.д.

Страховка действует на всех этапах транспортирования груза:

* при погрузке в железнодорожный транспорт,
* возможной перегрузке груза и его хранении на транзитном складе, при перевозке по маршруту,
* при выдаче груза грузополучателю.

При наступлении страхового случая сотрудники страховой компании, с которой был заключен договор страхования, определяют, какой набор документов должен быть собран, производят оценку и осмотр в случае повреждения груза. Страхование грузов должно осуществляться на основании утвержденных Министерством финансов РФ Правил страхования. Страхование грузов обычно производится страховыми компаниями, работающими непосредственно при железной дороге.

**Заключение**

Железные дороги являются важнейшей составляющей транспортного комплекса Российской Федерации. ОАО «Российские железные дороги» осуществляют эксплуатацию и развитие безопасной и защищенной железнодорожной транспортной системы, удовлетворяющей потребности регионов и экономическое благополучие.

Миссия холдинга «РЖД» заключается в эффективном развитии конкурентоспособного на российском и мировом рынках транспортного бизнеса с учетом реализации ответственности национального перевозчика и владельца железнодорожной инфраструктуры.

В Политике развития холдинга «РЖД» определены основные цели, в том числе − обеспечение сохранности грузов, при сохранении высокого уровня безопасности движения.

Политика ОАО «РЖД» в части безопасных и сохранных перевозок регулируется на законодательном уровне. Законодательная база по вопросам грузовых перевозок регламентируется государством и включает в себя как общегосударственные нормативные акты, так нормативные документы, разработанные холдингом самостоятельно в виде, не противоречащем законодательству РФ, но учитывающем все особенности функционирования холдинга и осуществления грузоперевозок.

**Библиографический список**

1. Гражданский Кодекс Российской Федерации от 30.11.1994 №51 - ФЗ (ред. от 14.11.2013)

2. Федеральный закон «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» 10.01.2003 №17-ФЗ (ред. от 02.07.2013)

3. Сборник правил перевозок грузов железнодорожным транспортом. М.: Издательский дом «Право и государство», 2009.

4. Сборник нормативных актов по перевозке пассажиров, багажа грузобагажа на федеральном железнодорожном транспорте. М.: Контракт, 2010.

5. Акулиничев В.М., Правдин Н.В., Болотный В.Я., Савченко И.Е. Железнодорожные станции и узлы. М.: Транспорт, 2010.

6. Грузоведение, сохранность и крепление грузов / А.А. Смехов А.Д. Малов, А.М. Островский и др.; Под ред. А.А. Смехова. М.: Транспорт, 2007.

7. Киреев В.С.. Механизация и автоматизация погрузочно-разгрузочных работ. - М.: Транспорт, 2012.

8. Пастухов И.Ф., Пигунов В.В., Кошкалда Р.О. Конструкция вагонов. - М.: Желдориздат, 2013.

9. Перепон В.П., Поликарпочкин П.В. Грузовая и коммерческая работа. Организация и управление. - М.: Транспорт, 2012.

10. Управление грузовой и коммерческой работой на железнодорожном транспорте / А.А. Смехов, В.В. Повороженко, А.Т. Дерибас и др. под ред. А.А. Смехова. - М.: Транспорт, 2012.

11. Управление эксплуатационной работой и качеством перевозок на железнодорожном транспорте / П.С. Грунтов, Ю.В. Дьяков, А. М. Макарочкин и др.; Под редакцией П.С. Грунтова. - М.: Транспорт, 2011.

7. ОАО «РЖД» М., 2005-2016, http://www.rzd-partner.ru/

8. ОАО «РЖД» (Электронный ресурс). М., 2005-2015, URL: http:/rzd.ru