

О.В. Оскорбина

ОСОБЕННОСТИ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ ПЕРЕВОЗКИ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ

Аннотация. В представленной статье автор рассматривает особенности правового регулирования международной перевозки опасных грузов железнодорожным транспортом, которые обеспечивают безопасность перевозочного процесса таких грузов. Также автор выделяет среди особенностей институт страхования, который не нашел своего правового решения относительно того, какой из видов страхования является наиболее эффективным — страхование опасного груза или страхование ответственности, либо страхование подвижных составов, вагонов–контейнеров.

Ключевые слова: международная перевозка железнодорожным транспортом, опасный груз, институт страхования, императивные материальные и коллизионные нормы.

Одно из ведущих мест в транспортной системе России сегодня занимают железные дороги. При взаимодействии с зарубежными странами на долю железнодорожного транспорта приходится около 86 % грузооборота. Причем, железнодорожный транспорт несет основную нагрузку по транспортировке таких массовых грузов, как уголь, руда, черные металлы, удобрения, нефтепродукты¹. На практике перевозка таких грузов нередко сопряжена с авариями, имеющими тяжкие последствия. Успешное решение возникающих при этом вопросов возможно лишь при условии эффективного правового регулирования, отражающегося как на совершенствовании законов и иных нормативно-правовых актов, так и на конструктивном сотрудничестве с другими странами, как правило, в форме заключения соответствующих международных договоров.

Следует отметить, что многие международные железнодорожные стандарты и правила, регулирующие перевозку опасных грузов, включены в международные транспортные соглашения в качестве Приложений, в связи с чем, международные соглашения могут действовать только совместно с соглашениями, регулирующими технические и правовые вопросы. О.Н. Садиков разделяя таковые на 4 группы, относит правила перевозки опасных грузов к «служебным инструкциям»².

Наиболее значимыми среди международных транспортных соглашений следует выделить:

Соглашение о международных железнодорожных перевозках³ (далее — КОТИФ), принятое в 1980 г. на Конференции по пересмотру Бернских конвенций о

перевозках грузов (МКГ) и пассажиров (МКП), участниками которого в настоящее время являются 39 государств Европы, Азии и Африки⁴.

Среди основных Приложений, входящих в структуру Конвенции и регулирующих международную железнодорожную перевозку опасных грузов, являются Приложение В «Единые правовые предписания к договору о международной железнодорожной перевозке грузов»⁵ (далее — Единые правила МГК–КОТИФ) и Приложение С «Регламент о международной железнодорожной перевозке опасных грузов»⁶ (далее — Регламент о перевозке опасных грузов КОТИФ).

В соответствии с Федеральным законом от 17.07.2009 № 152–ФЗ «О присоединении Российской Федерации к Конвенции о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) от 9 мая 1980 г. в редакции Протокола об изменениях от 3 июня 1999 г.»⁷ Российская Федерация присоединилась к КОТИФ с некоторыми оговорками и специальным заявлением. Одна из оговорок устанавливает, что Российская Федерация оставляет за собой право не применять ряд положений КОТИФ, в том числе Приложение С «Регламент о международной железнодорожной перевозке опасных грузов».

При этом Российская Федерация при перевозках российских внешнеторговых грузов в страны Европы (не подписавшие Соглашение о международном грузовом сообщении 1951 г.) и из этих стран в Россию руководствуется положениями КОТИФ⁸.

¹ Чичагов П.К. Структурная реформа железнодорожного транспорта: состояние и перспективы // Журнал «Железнодорожный транспорт России». 2002. № 18. С. 13.

² Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок. М.: Юрид. лит., 1981. С. 99.

³ СЗ РФ: 2011. № 35. Ст. 5060.

⁴ Холопов К.В. Международное частное транспортное право. Анализ норм международного и российского транспортного права: Учебное пособие. М.: Статут, 2010. С. 320.

⁵ СЗ РФ: 2011. № 35. Ст. 5060.

⁶ СЗ РФ: 2011. № 35. Ст. 5060.

⁷ Российская газета. 2009. №7.

⁸ Садиков О.Н. 100-летие Бернских конвенций о железнодорожных перевозках // Российский ежегодник международного права. 1993-1994. СПб., 1995. С. 283.

Соглашение о международном грузовом сообщении⁹ (в ред. 2010 г.) (далее — СМГС), заключенное между бывшими социалистическими странами, которое вступило в силу с 1 ноября 1951 г.

Данное Соглашение имеет 20 Приложений, в числе которых следует выделить Правила перевозок опасных грузов по железным дорогам (далее — Правила перевозки опасных грузов СМГС).

Участниками соглашения в настоящее время являются такие государства, как Азербайджан, Беларусь, Китай, КНДР, Россия, Украина и другие¹⁰.

Примечательно, что ряд государств одновременно являются участниками КОТИФ: 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 договорах, предметом правового регулирования которых служат международные железнодорожные перевозки.

Оба соглашения — СМГС и КОТИФ, регулируют определенный круг вопросов: железнодорожные линии, на которых действуют данные соглашения, порядок предъявления грузов к перевозке, применяемая в международном сообщении документация, условия договора перевозки, порядок разрешения потенциальных споров.

Вместе с тем, между КОТИФ и СМГС существуют различия.

Нормы Единых правил МГК КОТИФ в отличие от императивных унифицированных материальных, коллизионных норм, содержащихся в СМГС, имеют диспозитивный характер, что прослеживается в следующих положениях:

КОТИФ может дополняться другими соглашениями, которые конкретизируют нормы международного соглашения и устанавливают определенные условия перевозок между отдельными странами, которые при этом не должны противоречить самому Соглашению.

Напротив, в СМГС, отсутствует такая возможность, здесь предусматривается железнодорожное сообщение исключительно между участвующими в нем странами. В СМГС специально подчеркивается, что на условиях Соглашения производится перевозка грузов в прямом международном железнодорожном грузовом сообщении между станциями, открытыми для грузовых операций во внутренних сообщениях стран, железные дороги которых участвуют в Соглашении, без перегрузки на пограничных станциях железных дорог, имеющих одинаковую ширину колеи, либо с перегрузкой грузов или с перестановкой вагонов на тележки другой шири-

ны колеи на пограничных станциях примыкания железных дорог разной ширины колеи или с применением раздвижных тележек, по накладным СМГС и только по сети железных дорог — участниц Соглашения.

КОТИФ выделяет договорные отношения по перевозке грузов, по использованию вагонов, по использованию инфраструктуры. В СМГС правовое регулирование отношений по использованию подвижного состава и железнодорожной инфраструктуры отсутствует.

Различия касаются и Приложений, входящих в данные Международные договоры и регулирующих, в частности, условия международной железнодорожной перевозки опасных грузов.

Во-первых, международные перевозки опасных грузов между странами, железные дороги которых являются участниками СМГС, но не являются участниками Содружества, регламентируются Правилами перевозки опасных грузов СМГС. Перевозки между государствами-участниками Содружества и странами, железные дороги которых не являются участниками СМГС, осуществляются на основе особых соглашений в соответствии с национальным законодательством определенного государства.

Регламент о перевозке опасных грузов КОТИФ не содержит аналогичной правовой нормы, а предоставляет право государствам-членам регламентировать или запрещать международную перевозку опасных грузов по своей территории по иным причинам, нежели обеспечение безопасности во время перевозки.

Во-вторых, императивные нормы Правил перевозок опасных грузов СМГС определяют понятие «опасного груза», классификацию таких грузов, в соответствии с которой определяются соответствующие требования к перевозке опасных грузов в крытых вагонах и контейнерах, опасных грузов класса 1, класса 7; устанавливается обязательное сопровождение данной перевозки.

Положения Регламента о перевозке опасных грузов КОТИФ не регулируют данный круг вопросов, в связи с чем, возникает необходимость в определении применимого права. При отсутствии единообразных материально-правовых норм, обращаются к нормам национального права в соответствии с коллизионными нормами транспортных конвенций или национального законодательства. Как отмечает О.Н. Садиков, что при отправлении груза необходимо руководствоваться законом страны отправления, при выдаче груза в конечном пункте — законом страны назначения; в других случаях применяется закон перевозчика или же закон страны суда¹¹. Как правило, страны-участники обозначенного Регламента, при регулировании

⁹ СПС КонсультантПлюс от марта 2012 г.

¹⁰ Холопов К.В. Указ. соч. С. 275.

¹¹ Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок. М.: Юрид. лит., 1981. С. 62.

международной перевозки опасных грузов железнодорожным транспортом применяют Рекомендации по перевозке опасных грузов ООН, о содержании которых будет изложено далее по тексту статьи.

В-третьих, в КОТИФ, как и СМГС, довольно много специальных коллизионных привязок, в частности, закон дороги отправления, дороги следования груза, дороги назначения груза. Наряду с таковыми, СМГС предусматривает закон дороги, изменяющей договор перевозки; дороги, где груз был задержан; дороги, к которым предъявляются претензии.

В соответствии с §9 ст. 5 СМГС, если во время выполнения договора перевозки будет обнаружено, что опасные грузы, допускаемые к перевозке с соблюдением особых условий, приняты к перевозке без соблюдения этих условий, эти грузы задерживаются и с ними поступают согласно положениям ст. 21 СМГС, т.е. возникают препятствия к перевозке и выдаче груза, о чем железная дорога сообщает грузоотправителю. При этом она решает, нужно ли запросить указание отправителя или целесообразнее произвести перевозку груза до станции назначения с изменением пути следования. В первом случае, если от отправителя в течение восьми суток не поступит никаких указаний или поступят невыполнимые указания, то с грузом надлежит поступить по внутренним правилам, действующим на той железной дороге, на которой возникли препятствия. Во втором случае, она взыскивает провозную плату за измененный путь следования и располагает соответствующим дополнительным сроком доставки.

Кроме того, §9 ст. 5 СМГС предусматривает, что если состояние тары или упаковки опасных грузов не позволяет их дальнейшую перевозку, то такие грузы задерживаются и с ними поступают по национальным законам и правилам страны, в которой груз был задержан.

Наряду с вышеуказанными соглашениями, в международной практике применяются также ряд других международных договоров:

- Соглашение о межгосударственных перевозках опасных и разрядных грузов, заключенное между странами СНГ, включая Грузию¹²;
- Соглашения о воинских перевозках с Арменией, Киргизией, Туркменистаном, Молдовой, Казахстаном, Литвой¹³.

¹² Соглашение стран СНГ «О межгосударственных перевозках опасных и разрядных грузов» от 23 декабря 1993 г. // Бюллетень международных договоров. 1995, № 3.

¹³ Соглашение между Правительством РФ и Правительством Киргизской Республики об организации воинских межгосударственных перевозок в интересах Министерства обороны РФ и расчетах за них (Заключено в г. Бишкеке 13.10.1995) // Бюллетень международных договоров. 1996. № 4; Соглашение между Правительством РФ и Правительством Туркменистана об орга-

Характерными особенностями данных Соглашений служат положения, согласно которым обеспечивается беспрепятственный пропуск перевозки указанных в них грузов на своей территории, в том числе транзитом; сохраняется уведомительный порядок принимающей Стороны о поступлении для передачи ей таких грузов в соответствии с действующими нормативными документами; и при возникновении аварий Стороны принимают все необходимые меры для своевременной ликвидации последствий и расследования причин происшествия, включая все меры для обеспечения возмещения виновным ущерба от аварии в соответствии с законодательством того государства, на территории которого она произошла.

Вместе с тем, Комитетом экспертов по перевозке опасных грузов Экономического и Социального Совета Организации Объединенных Наций были разработаны рекомендации по перевозке опасных грузов для всех видов транспорта в форме «Типовых правил перевозки опасных грузов», впервые опубликованные в 1956 г. Правила, так называемые, «Оранжевая книга» постоянно изменяются и дополняются.

Структуру Правил составляют Рекомендации по перевозке опасных грузов и, непосредственно, текст Типовых правил, предусматривающий общие положения, терминологию, подготовку работников, обеспечение безопасности, классификацию (9 классов), перечень опасных грузов, положения, касающиеся упаковки и цистерн, процедуры отправления и т.д.

В Правилах акцентируется основное внимание на перевозке радиоактивных материалов, при этом, отходы приравниваются к категории «опасный груз» даже в том случае, если они «не подпадают под действие этих Правил, но охватываются Базельской Конвенци-

низации воинских межгосударственных перевозок и о расчетах за них (Заключено в г. Москве 18.05.1995) // Бюллетень международных договоров. 1996. № 2; Соглашение между Правительством РФ и Правительством Республики Молдова о перевозках войск и воинских грузов воинских формирований РФ, временно находящихся на территории Республики Молдова, и о порядке взаимных расчетов по ним (Заключено в г. Кишиневе, Москве 02.02.1995-10.02.1995) // Документ опубликован не был / СПС КонсультантПлюс от марта 2012 г.; Соглашение между Правительством РФ и Правительством Республики Казахстан о межгосударственных воинских перевозках Пограничных войск и грузов для их обеспечения в интересах охраны внешних границ государств-участников Содружества Независимых Государств (Заключено в г. Москве 08.09.1994) // Бюллетень международных договоров. 1995. № 3; Соглашение между Правительством РФ и Правительством Литовской Республики о транзитных перевозках через территорию Литовской Республики войск и воинских грузов Вооруженных Сил РФ, выводимых из Федеративной Республики Германии (Заключено в г. Вильнюсе 18.11.1993) // Бюллетень международных договоров. 1995. № 8. С. 12-16.

ей ...»¹⁴, в связи с чем, правовое регулирование таких отходов осуществляется в соответствии с требованиями, установленными для класса 9.

Типовые правила носят рекомендательный характер и служат основой международным организациям и национальным органам власти различных государств при разработке нормативных документов, регламентирующих перевозки опасных грузов различными видами транспорта, в том числе и железнодорожным.

Одно из важных мест занимает Базельская конвенция о контроле за трансграничной перевозкой опасных отходов и их удалением¹⁵ от 22.03.1989 г. (далее — Базельская конвенция), которая в соответствии с Федеральным законом от 25.11.1994 № 49–ФЗ была ратифицирована Российской Федерацией¹⁶.

Конвенция содержит императивные материально-правовые и коллизионные нормы. В первом случае, конвенционные нормы определяют перечень опасных веществ, для трансграничной перевозки которых необходимо уведомление (заявление и информация) в письменной форме для государства импорта от производителя или экспортера. Отходы, которые в силу их радиоактивности подпадают под другие международные системы контроля, в том числе международные соглашения, специально применяющиеся в отношении радиоактивных материалов, исключаются из сферы действия настоящей Конвенции. Кроме того, требуется, чтобы отходы сопровождался документом о перевозке опасных отходов от пункта, из которого начинается трансграничная перевозка, до места удаления.

Во втором случае, отходы, являющиеся объектом трансграничной перевозки, упаковываются, маркируются и транспортируются в соответствии с общепринятыми и общепризнанными международными правилами и нормами.

Кроме того, в отличие от вышеуказанных международных транспортных соглашений, данная Конвенция предусматривает, что любая трансграничная перевозка опасных или других отходов покрывается страхованием, залогом или иной гарантией по требованию государства импорта или государства транзита, являющегося участником Конвенции. На наш взгляд, институт страхования ответственности перевозчика, в частности обязательного, должен занимать одно из ведущих мест при осуществлении международной перевозки опасных грузов независимо от вида транспорта, поскольку вред причиняется не только жизни, здоровью или имуществу других лиц, но и окружающей среде.

Аналогичное положение регулируется Конвенцией о гражданской ответственности за ущерб, причиненный при перевозке опасных грузов автомобильным, железнодорожным и внутренним водным транспортом (КГПОГ)¹⁷ (далее — Конвенция о гражданской ответственности), которая в силу до сих пор не вступила. Ее участниками являются Германия, Либерия, Марокко¹⁸. В соответствии со ст. 13 Конвенции о гражданской ответственности для обеспечения своей ответственности перевозчик обязан произвести страхование или предоставить иное финансовое обеспечение, например, банковскую гарантию, если перевозка опасных грузов осуществляется по территории государства — участника.

Заслуживающим особого внимания является определение «ущерба», под которым понимается не только возмещение вреда жизни, здоровью или имуществу других лиц и окружающей среде, но и предупредительные меры, т.е. любые разумные меры, принятые любым лицом после того, как произошел инцидент, для предотвращения или уменьшения ущерба.

Наряду с этим, Конвенция о гражданской ответственности закрепляет случаи освобождения перевозчика от ответственности, если докажет, что:

- 1) ущерб явился результатом военных действий, враждебных действий, гражданской войны, восстания или стихийного явления исключительного, неизбежного и непреодолимого характера;
- 2) ущерб был всецело вызван действием или упущением третьих лиц, совершенным с намерением причинить ущерб;
- 3) грузоотправитель или любое другое лицо не выполнило своего обязательства уведомить его об опасном характере груза, и он, его служащие или агенты не знали и не должны были знать их характера.

Вообще, как правило, порядок и условия страхования не регулируются международными соглашениями, в связи с чем, отношения по страхованию регулируются национальным законодательством, как правило, — законодательством страны страховщика.

В частности, в Российской Федерации в качестве нормативно-правовой базы, регулирующей вопросы страхования, выступают Гражданский кодекс РФ (часть вторая)¹⁹, Закон РФ «Об организации страхового дела в РФ»²⁰, и другие, в нормах которых отсутствует обязательное страхование перевозок грузов железнодорожным транспортом, что не соответствует современным требованиям осуществления таких услуг и международной прак-

¹⁴ Рекомендации ООН по перевозке опасных грузов «Оранжевая книга» Типовые правила перевозки опасных грузов Список ООН // http://www.6pl.ru/asmap/rec_oon/toc_oon.htm

¹⁵ Бюллетень международных договоров. 1990. №4.

¹⁶ СЗ РФ: 1994. № 31. Ст. 3200.

¹⁷ Международное частное право. Сборник документов. М.: БЕК, 1997. С. 387-400.

¹⁸ Там же.

¹⁹ СЗ РФ: 1996. № 5. Ст. 410; 2011. № 336-ФЗ.

²⁰ Российская газета. 1993. № 6; 2010. № 313-ФЗ.

тике. В связи с чем, возникла необходимость принятия соответствующего федерального закона, к одним из таких является проект Федерального закона «Об обязательном страховании опасных, скоропортящихся грузов, перевозимых железнодорожным транспортом, и подвижного состава железнодорожного транспорта»²¹.

Актуальность решения этого вопроса обуславливается участвовавшими в последнее время случаями выхода неисправного подвижного состава, не принадлежащего компании, на инфраструктуру ОАО «РЖД»²².

Институт обязательного страхования перевозок грузов железнодорожным транспортом находит отражение в специальных законах за рубежом. Например, в Киргизии в 2008 г. принят Закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика опасных грузов»²³. На Украине вопросы страхования гражданской ответственности перевозчика регулируются Законом Украины «О перевозке опасных грузов»²⁴.

В практике международной торговли широко применяются Условия страхования грузов (Institute Cargo Clauses)²⁵, а также на основании условий СІР «ИНКОТЕРМС–2010»²⁶.

В рамках классификации источников, регулирующих международную железнодорожную перевозку, Д.Ю. Игнатьев выделяет таможенное законодательство²⁷, что применимо и для перевозки опасных грузов.

В настоящее время применяется Международный железнодорожный транзитный тариф (МТТ)²⁸ от 01.01.1997 г., явившийся дополнением к Единому таможенному тарифу, устанавливающий единый порядок совершения транзитных платежей. Кроме России, участниками данного Руководства являются Белоруссия, Болгария, Литва, Монголия, Польша, Словакия Украина, Чехия²⁹. Кроме

того, летом 2010 г. на основании Договора о таможенном кодексе таможенного союза от 27 ноября 2009 г., заключенного между Республикой Беларусь, Республикой Казахстан и Российской Федерацией, в действие вступил Таможенный кодекс таможенного союза³⁰.

Согласно нормам данных Соглашений таможенный режим опасных грузов не отличается от правового положения других грузов, за исключением сведений об опасном грузе, вносимых в накладную, определенных нормами Правил перевозки опасных грузов СМГС.

Во многих государствах были приняты специальные правовые акты о международных перевозках, которые обычно основываются на положениях транспортных конвенций и дополняют их. В России действуют Устав железнодорожного транспорта³¹ от 10.01.2003 г., изданы также различные положения и правила, в частности, «Правила безопасности при перевозке опасных грузов железнодорожным транспортом»³², утвержденные Постановлением Госгортехнадзора РФ от 16.08.1994 г. и др.

Таким образом, на основании вышеизложенного можно выделить следующие особенности правового регулирования международных перевозок опасных грузов:

1. Основные транспортные соглашения содержат унифицированные не только материально-правовые, но и коллизионные нормы. В числе специальных коллизионных привязок следует отметить: закон дороги отправления груза; дороги следования груза; дороги, где груз был задержан; дороги назначения груза; дороги, к которым предъявляются претензии. В результате наличие императивных унифицированных коллизионных норм ограничивает автономию воли сторон, устанавливая невозможным для них выбор применимого права и иных коллизионных привязок. Применение национального законодательства возможно только по вопросам, не урегулированным в международных договорах. Наряду с этим, предусматривается возможность применения Рекомендаций по перевозке опасных грузов ООН.
2. В международных транспортных правилах содержится понятие «опасного груза», под правовое регулирование которого подпадают «воинский груз», «отходы».
3. Международная перевозка железнодорожным транспортом осуществляется только в отношении допустимых опасных грузов, перечень которых содержится в классификации опасных грузов, сложившейся в международной практике.

²¹ РЖД предлагают подготовить программу развития страхования грузов при перевозках ж/д транспортом / РЖД-Партнер, 2010. // <http://www.insur-info.ru/press/51401/>

²² Там же.

²³ Там же.

²⁴ Там же.

²⁵ Канашевский В.А. Внешнеэкономические сделки: материально-правовое и коллизионное регулирование. М.: Волтерс Клувер, 2008. С. 489.

²⁶ Инкотермс 2010. Публикация ICC № 715 – Incoterms 2010. ICCPublication № 715: правила ICC для использования торговых терминов в национальной и междунар. торговле: дата вступ. в силу 1 янв. 2011 г. / Пер. с англ. Н.Г. Вилковой. М.: Инфотропик Медиа, 2010.

²⁷ Игнатьев Д.Ю. Международные железнодорожные перевозки грузов: Гражданско-правовой аспект: Дисс. на соиск. уч. ст. Саратов, 2001. С. 87.

²⁸ Международный железнодорожный транзитный тариф (МТТ). Тариф 8100. М., 1996.

²⁹ Игнатьев Д.Ю. Указ. соч. С. 87.

³⁰ СЗ РФ: 2010. №50. Ст. 6615.

³¹ СЗ РФ: 2003. №2. Ст. 170.

³² В данном виде опубликован не был. СПС Консультант-Плюс от марта 2012 г.

4. Обязательными являются требования к оформлению накладной, таре, упаковке и маркировке опасных грузов, а также сопровождение транспортировки груза специально подготовленным персоналом и обеспечение его всеми необходимыми средствами защиты.
 5. В международных транспортных соглашениях отсутствует институт страхования, в том числе обязательного вида. Страхование ответственности перевозчика частично прослеживается в нормах Конвенции о гражданской ответственности за ущерб, причиненный при перевозке опасных грузов автомобильным, железнодорожным и внутренним водным транспортом и Базельской конвенции о контроле за трансграничной перевозкой опасных отходов и их удалением. Но, это не является достаточным для решения вопросов страхования. Так как, по-прежнему, отсутствует не только необходимая правовая база, регулирующая отношения по страхованию, но и соответствующего правового механизма их реализации.
- Кроме того, не нашел своего решения вопрос относительно того, какой из видов страхования является наиболее эффективным — страхование опасного груза либо страхование ответственности, либо страхование подвижных составов, вагонов–контейнеров. В любом случае, целью служит должны не только возмещению ущерба (восстановление), но и предупреждению его наступления.

Библиографический список:

1. Конвенция о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) от 9 мая 1980 г. согласно тексту изменяющего Протокола от 3 июня 1999 г. (Вместе с «Протоколом о привилегиях и иммунитетах Межправительственной организации... (ОТИФ)», «Едиными правовыми предписаниями к договору о перевозке пассажиров (ЦИВ), грузов (ЦИМ), об использовании вагонов (ЦУВ), инфраструктуры в обмене (ЦУИ)», «Едиными правовыми предписаниями об утверждении технических стандартов и принятии предписаний, применяемых к оборудованию (АПГУ), о допуске (АТМФ)», «Регламентом перевозки опасных грузов (РИД)», «Стандартами и Предписаниями, относящимися к парку транспортных средств и тяговым транспортным средствам») // СЗ РФ: 2011. № 35. Ст. 5060.
2. Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) от 01 ноября 1951 г. (Вместе с Приложениями 1–20) с посл. изм. и доп. // СПС КонсультантПлюс от марта 2012 г.
3. Соглашение стран СНГ «О межгосударственных перевозках опасных и разрядных грузов» от 23 декабря 1993 г. // Бюллетень международных договоров. 1995. № 3.
4. Соглашение между Правительством РФ и Правительством Киргизской Республики об организации воинских межгосударственных перевозок в интересах Министерства обороны РФ и расчетах за них (Заключено в г. Бишкеке 13.10.1995) // Бюллетень международных договоров. 1996. № 4.
5. Соглашение между Правительством РФ и Правительством Туркменистана об организации воинских межгосударственных перевозок и о расчетах за них (Заключено в г. Москве 18.05.1995) // Бюллетень международных договоров. 1996. № 2.
6. Соглашение между Правительством РФ и Правительством Республики Молдова о перевозках войск и воинских грузов воинских формирований РФ, временно находящихся на территории Республики Молдова, и о порядке взаимных расчетов по ним (Заключено в гг. Кишиневе, Москве 02.02.1995 — 10.02.1995) // Документ опубликован не был. СПС КонсультантПлюс от марта 2012 г.
7. Соглашение между Правительством РФ и Правительством Республики Казахстан о межгосударственных воинских перевозках Пограничных войск и грузов для их обеспечения в интересах охраны внешних границ государств–участников Содружества Независимых Государств (Заключено в г. Москве 08.09.1994) // Бюллетень международных договоров. 1995. № 3.
8. Соглашение между Правительством РФ и Правительством Литовской Республики о транзитных перевозках через территорию Литовской Республики войск и воинских грузов Вооруженных Сил РФ, выводимых из Федеративной Республики Германии (Заключено в г. Вильнюсе 18.11.1993) // Бюллетень международных договоров. 1995. № 8. С. 12–16.
9. Базельская конвенция о контроле за трансграничной перевозкой опасных отходов и их удалением (Вместе с «Категориями веществ, подлежащих регулированию», «Категориями отходов, требующих особого рассмотрения», «Перечнем опасных свойств», «Информацией, которую должно содержать уведомление», «Информацией, которую должен содержать документ о перевозке» и «Арбитражем») от 22 марта 1989г. // Бюллетень международных договоров. 1990. №4.
10. Международный железнодорожный транзитный тариф (МТТ) (Тарифное руководство № 31) от 01 января 1997г. // Международный железнодорожный транзитный тариф (МТТ). Тариф 8100. М., 1996.
11. Конвенция о гражданской ответственности за ущерб, причиненный при перевозке опасных грузов автомобильным, железнодорожным и внутренним водным транспортом (КГПОГ) от 10 октября 1989г. (в силу не вступила) // Международное частное право. Сборник документов. М.: БЕК, 1997. С. 387–400.

12. Гражданский кодекс РФ (часть вторая) от 26 января 1996г. № 14–ФЗ в ред. от 30 ноября 2011 г. // СЗ РФ: 1996. № 5. Ст. 410; 2011. № 336–ФЗ.
13. Федеральный закон от 17.07.2009 № 152–ФЗ «О присоединении Российской Федерации к Конвенции о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) от 9 мая 1980 года в редакции протокола с изменениями от 3 июня 1999 года» (Принят ГД ФС РФ 03.07.2009) // Российская газета. 2009. №7.
14. Федеральный закон от 25.11.1994 № 49–ФЗ «О ратификации Базельской конвенции о контроле за трансграничной перевозкой опасных отходов и их удалением» (Принят ГД СФ РФ 28.10.1994) // СЗ РФ: 1994. № 31. Ст. 3200.
15. Закон РФ от 27.11.1992 № 4015–1 (ред. от 29.11.2010) «Об организации страхового дела в Российской Федерации» // Российская газета. 1993. № 6; 2010. № 313–ФЗ.
16. Правила безопасности и порядок ликвидации аварийных ситуаций с опасными грузами при перевозке их по железным дорогам, утвержденные МЧС РФ от 31.10.1996 г. и МПС РФ от 25.11.1996 г. // Документ опубликован не был. СПС КонсультантПлюс от марта 2012 года.
17. Правила безопасности при перевозке опасных грузов железнодорожным транспортом, утвержденные Постановлением Госгортехнадзора РФ от 16.08.1994 г., в ред. от 20.06.2008 г. // Документ опубликован не был. СПС КонсультантПлюс от марта 2012 г.
18. Рекомендации ООН по перевозке опасных грузов «Оранжевая книга» Типовые правила перевозки опасных грузов Список ООН // http://www.6pl.ru/asmap/rec_oon/toc_oon.htm
19. Игнатьев Д.Ю. Международные железнодорожные перевозки грузов: Гражданско–правовой аспект: Дисс. на соиск. уч. ст. Саратов, 2001. С. 156.
20. Инкотермс 2010. Публикация ICC № 715 — Incoterms 2010. ICCPublication № 715: правила ICC для использования торговых терминов в национальной и междунар. торговле: дата вступ. в силу 1 янв. 2011 г. / Пер. с англ. Н.Г. Вилковой. М.: Инфотропик Медиа, 2010.
21. Канашевский В.А. Внешнеэкономические сделки: материально–правовое и коллизионное регулирование. М.: Волтерс Клувер, 2008. С. 608.
22. РЖД предлагают подготовить программу развития страхования грузов при перевозках ж/д транспортом / РЖД–Партнер, 2010. // <http://www.insur-info.ru/press/51401/>
23. Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок. М.: Юрид. лит. , 1981. С. 286.
24. Садиков О.Н. 100–летие Бернских конвенций о железнодорожных перевозках // Российский ежегодник международного права. 1993–1994. СПб., 1995. С. 283–290.
25. Холопов К.В. Международное частное транспортное право. Анализ норм международного и российского транспортного права: Учебное пособие. М.: Статут, 2010. С. 702.
26. Чичагов П.К. Структурная реформа железнодорожного транспорта: состояние и перспективы // Журнал «Железнодорожный транспорт России». 2002, № 18. С. 18–23.

References (transliteration):

1. Ignat'ev D.Yu. Mezhdunarodnye zheleznodorozhnye perevozki грузов: Grazhdansko–pravovoy aspekt: dissertatsiya na soiskanie uchenoy stepeni. Saratov, 2001. S.156.
2. Inkoterms 2010. Publikatsiya ICC N 715 — Incoterms 2010. ICCPublication No. 715: pravila ICC dlya ispol'zovaniya togovykh terminov v natsional'noy i mezhdunar. togovle: data vstup. v silu 1 yanv. 2011 g. / Per. s angl. N.G. Vilkovoy. M.: Infotropik Media, 2010.
3. Kanashevskiy V.A. Vneshneekonomicheskie sdelki: material'no–pravovoe i kollizionnoe regulirovanie. M.: Volters Kluver, 2008. S. 608.
4. RZhD predlagayut podgotovit' programmu razvitiya strakhovaniya грузов pri perevozkakh zh/d transportom / RZhD–Partner, 2010. // <http://www.insur-info.ru/press/51401/>
5. Sadikov O.N. Pravovoe regulirovanie mezhdunarodnykh perevozk. M.: Yurid. lit. 1981. S. 286.
6. Sadikov O.N. 100–letie Bernskikh konventsiy o zheleznodorozhnykh perevozkakh // Rossiyskiy ezhegodnik mezhdunarodnogo prava. 1993–1994. SPb., 1995. S. 283–290.
7. Kholopov K.V. Mezhdunarodnoe chastnoe transportnoe pravo. Analiz norm mezhdunarodnogo i rossiyskogo transportnogo prava: Uchebnoe posobie. M.: Statut, 2010. S. 702.
8. Chichagov P.K. Strukturnaya reforma zheleznodorozhnogo transporta: sostoyanie i perspektivy // Zhurnal «Zheleznodorozhnyy transport Rossii». 2002. № 18. S. 18–23.