

Федеральное агентство железнодорожного транспорта
Уральский государственный университет путей сообщения
Кафедра «Станции, узлы и грузовая работа»

С. А. Плахотич
И. С. Фролова

ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО
(железнодорожный транспорт)

Екатеринбург
2009

Федеральное агентство железнодорожного транспорта
Уральский государственный университет путей сообщения
Кафедра «Станции, узлы и грузовая работа»

С. А. Плахотич
И. С. Фролова

ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО

(железнодорожный транспорт)

Часть 1

Учебно-методическое пособие для практических занятий
для студентов специальности 190701 – «Организация перевозок и управление
на транспорте (железнодорожном)» очной и заочной форм обучения

Издание второе, стереотипное

Екатеринбург
2009

УДК 347.763 (075)

ПЗ7

Плахотич С. А., Фролова И. С.

ПЗ7 Транспортное право (железнодорожный транспорт) : учеб.-метод. пособие. – Екатеринбург : УрГУПС, 2009. – Ч. 1. – 92 с.

Приведены рекомендуемые темы и содержание практических занятий курса «Транспортное право (железнодорожный транспорт)» для студентов дневной и заочной форм обучения по специальности 190701 – «Организация перевозок и управление на транспорте (железнодорожный)», а также содержатся задания для самостоятельных работ, способствующих более углубленному изучению курса. Пособие будет полезным и для работников железнодорожного транспорта.

Учебно-методическое пособие рассмотрено и одобрено для издания на заседании кафедры «Станции, узлы и грузовая работа» 13 декабря 2007 г., протокол № 6/147.

Авторы: **С. А. Плахотич**, доцент, заведующий кафедрой «Станции, узлы и грузовая работа», канд. техн. наук, УрГУПС;
И. С. Фролова, ассистент кафедры «Станции, узлы и грузовая работа», УрГУПС

Рецензенты: **Р. Н. Сафиуллин**, начальник службы коммерческой работы в сфере грузовых перевозок на Свердловской железной дороге – филиале ОАО «РЖД»;
В. Д. Надточий, заместитель начальника Дорожного центра фирменного транспортного обслуживания Свердловской железной дороги – филиала ОАО «РЖД»

ОГЛАВЛЕНИЕ

Введение	4
1. Заявка на перевозку грузов железнодорожным транспортом. Учетная карточка	6
2. Договор перевозки груза	14
3. Несохранные перевозки	17
4. Акты коммерческие и общей формы	20
5. Договор на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования и договор на подачу и уборку вагонов.	25
6. Правила обслуживания железнодорожных путей необщего пользования и учета времени нахождения вагонов на этих путях	32
7. Технологические сроки оборота вагонов и технологические нормы погрузки грузов в вагоны и выгрузки грузов из вагонов	46
8. Единый технологический процесс работы грузовой станции	51
9. Оформление и взыскание штрафов при перевозках грузов железнодорожным транспортом	54
10. Претензии, возникающие в связи с осуществлением перевозок грузов железнодорожным транспортом	57
Библиографический список	61
Приложения 1	63
Приложение 2	65
Приложение 3	67
Приложение 4	73
Приложение 5	75
Приложение 6	76
Приложение 7	79
Приложение 8	82
Приложение 9	85
Приложение 10	87

Введение

Учебная дисциплина «Транспортное право» изучается на IV курсе факультета «Управление процессами перевозок» и на VI курсе заочного факультета студентами специальности «Организация перевозок и управление на транспорте (железнодорожный транспорт)».

Организация эксплуатационной деятельности владельцев инфраструктуры и перевозчиков железнодорожного транспорта и управление этой деятельностью напрямую связаны с движением поездов, маневровой работой, грузовой и коммерческой работой на объектах инфраструктуры железнодорожного транспорта общего и необщего пользования, поэтому в процессе обучения студентов необходимо ознакомить их с правовым обеспечением качественного обслуживания потребителей (пользователей) транспортных услуг с соблюдением требований безопасного функционирования железнодорожного транспорта.

В основу изучения данного курса положены действующие в настоящее время нормативно-правовые акты по транспортному праву на железнодорожном транспорте общего и необщего пользования.

Для периодической проверки остаточных знаний в учебно-методическом пособии по каждой теме практического занятия приведены задания для самостоятельной работы.

При изучении курса на практических занятиях студенту необходимо научиться:

- 1) решать самостоятельно и с помощью преподавателя отдельные практические и теоретические задачи по конкретным изучаемым темам;
- 2) регулировать с точки зрения права взаимодействие грузоотправителей, грузополучателей, владельцев и пользователей железнодорожных путей необщего пользования, перевозчиков, владельцев инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования при осуществлении грузовых перевозок;
- 3) организовывать правовое обеспечение системы обслуживания перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа на железнодорожном транспорте;
- 4) составлять наиболее распространенные договоры, тесно связанные с железнодорожным транспортом общего и необщего пользования;
- 5) устанавливать и определять размеры ответственности участников транспортных отношений;
- 6) разрешать разногласия, возникающие из транспортных договоров.

После изучения полного курса студент должен:

иметь представление о перевозочной деятельности на железнодорожном транспорте с соблюдением интересов грузоотправителей, грузополучателей, пассажиров, перевозчика; перспективах совершенствования правовых взаимоотношений перевозчиков, владельцев инфраструктуры, операторов и их клиентов; разрешении споров в претензионном и судебном порядке; правовых основах свободной экономической конкуренции и равноправии сторон в договорных правоотношениях на железнодорожном транспорте;

знать правовые основы системы организации работы железнодорожного транспорта общего и необщего пользования; юридические основания выполнения отдельных видов деятельности на железнодорожном транспорте; положений эксплуатации железнодорожных путей общего и необщего пользования; принципы взаимодействия разных видов транспорта, международных и смешанных перевозок; права, обязанности и ответственность участников транспортных отношений;

уметь использовать знания на транспортном рынке и в сфере оказания сопутствующих с перевозкой услуг; в рыночных отношениях обеспечивать получение максимальной прибыли и привлечение дополнительной клиентуры в условиях конкуренции с другими видами транспорта; грамотно организовывать на основе технологических и правовых знаний перевозочный процесс, безопасность движения и эксплуатацию железнодорожного транспорта; объективно рассматривать случаи нарушения норм транспортного права и предъявляемые претензии и иски к перевозчикам;

иметь навык ориентирования в эксплуатационной сфере железнодорожного транспорта, в технических средствах грузовой и коммерческой работы; применения прогрессивных способов организации перевозок; ориентирования в правовой системе нормативных актов, касающихся своей работы, и применения на практике соответствующих нормативных правовых актов; на основе вышестоящих нормативных правовых актов составления нормативных актов для конкретных производственных ситуаций; выявления нарушений работниками действующего законодательства и локальных нормативных актов; в необходимых случаях квалифицированного консультирования.

В данном учебно-методическом пособии темы практических занятий приведены в порядке, предусмотренном рабочей учебной программой и календарным планом учебного процесса курса «Транспортное право (железнодорожный транспорт)».

1. Заявка на перевозку грузов железнодорожным транспортом. Учетная карточка

Правила предъявления заявки

В соответствии со статьей 11 Федерального закона РФ от 10.01.2003 г. «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» [1] (далее – УЖТ) перевозка грузов на железнодорожном транспорте общего пользования осуществляется на основании принятой перевозчиком к исполнению заявки (далее – согласованная заявка) на перевозку грузов. Форма заявки ГУ-12 [2] приведена в приложении 1 к данному учебно-методическому пособию.

Понятия «перевозчик», «владелец инфраструктуры», «грузоотправитель» и др. даны в статье 2 УЖТ [1].

Заявки представляются грузоотправителем не менее чем за десять дней до начала перевозок грузов в прямом железнодорожном сообщении и не менее чем за пятнадцать дней до начала перевозок грузов в прямом и непрямом международном сообщениях, в прямом и непрямом смешанном сообщениях, а также, если пунктами назначения указаны порты, пункты по перевалке наливных грузов. При перевозках грузов в прямом смешанном водно-железнодорожном сообщении заявки представляются организациями, осуществляющими перевалку грузов с водного транспорта на железнодорожный.

Датой представления заявки перевозчику является дата ее получения перевозчиком. При этом перевозчик в графе «Номер заявки» указывает регистрационный номер заявки [2].

В случае представления грузоотправителем заявки на перевозку грузов, отправляемых с железнодорожного пути необщего пользования, не принадлежащего этому грузоотправителю, требуется наличие отметки об ее согласовании владельцем указанного железнодорожного пути необщего пользования. При этом владелец железнодорожного пути необщего пользования представляет перевозчику в месте отправления письмо. В данном письме указанный владелец согласовывает возможность погрузки грузов с его железнодорожного пути необщего пользования конкретным грузоотправителем в течение определенного периода времени (месяц, квартал, год и т. д.) и просит перевозчика принимать заявку на перевозку грузов в этот период времени от указанного грузоотправителя. При этом владелец железнодорожного пути необщего пользования выдает такому грузоотправителю доверенность на право заполнения в заявке графы «Отметка о согласовании владельца пути необщего пользования». В указанной графе грузоотправитель делает запись «Согласовано по доверенности» и заверяет своей печатью [3].

В заявке на перевозку грузов указывается срок ее действия, который не должен превышать 45 дней (календарных).

По просьбам грузоотправителей или организаций, осуществляющих перевалку грузов, в случае срочной перевозки грузов (т. е. ранее, чем 10 или 15 дней начала срока погрузки груза в соответствующем сообщении после подачи заявки) перевозчики по согласованию с владельцами инфраструктур могут ус-

танавливать сокращенные сроки представления заявок как в одностороннем порядке, так и на основании заключенных с этими грузоотправителями и организациями договоров (например, договора об организации перевозок грузов [1, ст. 10]). Но перевозки грузов, предназначенных для ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций, осуществляются перевозчиками в соответствии со статьей 11 УЖТ на основании заявок по мере предъявления таких грузов для перевозок.

Заявки на перевозку грузов в бумажном виде представляются перевозчику в трех экземплярах, каждый из которых подписывается грузоотправителем, организацией, осуществляющей перевалку грузов, и заверяется печатью, применяемой при финансовых операциях. Один экземпляр заявки на перевозку грузов предназначается для перевозчика, один для владельца инфраструктуры, один для грузоотправителя или организации, осуществляющей перевалку грузов. За достоверность сведений, внесенных в заявку на перевозку грузов, несет ответственность грузоотправитель, организация, осуществляющая перевалку грузов [2].

Правила рассмотрения (согласования) заявки перевозчиком

Перевозчик обязан рассмотреть поступившую заявку на перевозку грузов в течение двух дней. Срок рассмотрения заявки на перевозку грузов исчисляется с даты регистрации ее поступления перевозчику. В случае возможности осуществления перевозки в строке заявки на перевозку грузов «Отметка согласования перевозчиком» указывается «Согласовано» или «Согласовано частично», а также проставляются дата и подпись уполномоченного лица перевозчика с указанием его должности, заверенная печатью перевозчика или электронной цифровой подписью (далее – ЭЦП) при наличии договора об электронном обмене документами [2].

В соответствии со статьей 11 УЖТ [1] перевозчик имеет право отказать в согласовании заявки на перевозку грузов в случае:

введения прекращения или ограничения погрузки, перевозки грузов по маршруту следования груза согласно статье 29 УЖТ [1];

отказа владельца инфраструктуры в согласовании заявки на перевозку грузов;

обоснованного отсутствия технических и технологических возможностей осуществления перевозки (например: прекращение навигации на водном транспорте при перевозке грузов в смешанном сообщении; недостаточная обеспеченность перевозчика требуемым собственным или арендованным вагонным парком для заявленного грузоотправителем объема груза; заявленная станция назначения не открыта для приема грузов отдельными видами отправок и др.);

в ином случае, предусмотренном УЖТ, иными нормативными правовыми актами (например: перевозка заявленного груза должна осуществляться по договору, устанавливающему особые условия перевозки [1, ст. 8], но такой договор перевозчиком с грузоотправителем не заключен; наличие задолженности у грузоотправителя перед перевозчиком по оплате за осуществленные ранее пе-

ревозки груза [1, ст. 30]; заявленный к перевозке опасный груз не предусмотрен правилами перевозок опасных грузов железнодорожным транспортом [1, ст. 21]; груз предъявляется к отправке с железнодорожного пути необщего пользования, с владельцем (пользователем) которого отсутствует договор с перевозчиком на эксплуатацию этого пути или на подачу и уборку вагонов [1, ст. 55, 56]; груз наливом в цистернах заявлен к перевозке в прямом смешанном беспаромном сообщении [1, ст. 68] и др.).

Перечень критериев технических и технологических возможностей осуществления перевозки, отсутствие которых является для перевозчика и владельца инфраструктуры основанием отказа от согласования заявки, утверждается федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта, т. е. Министерством транспорта России [1, ст. 11]. В настоящее время такой перечень критериев пока не утвержден, поэтому перевозчик и владелец инфраструктуры руководствуются внутренними актами.

В случаях отказа в согласовании заявки перевозчик возвращает ее с указанием причин отказа грузоотправителю, организации, осуществляющей перевалку грузов. При этом в строке заявки «Дата согласования заявки» указывается «Отказано», а также проставляется дата с подписью уполномоченного лица перевозчика с указанием его должности, заверенная печатью перевозчика или ЭЦП при наличии договора об электронном обмене документами.

Согласованная или согласованная частично перевозчиком заявка на перевозку грузов направляется для согласования владельцу инфраструктуры, в ведении которой находится станция отправления груза или станция примыкания к пункту перевалки груза.

Правила рассмотрения (согласования) заявки владельцем инфраструктуры

Владелец инфраструктуры рассматривает представленные перевозчиком заявки на перевозку грузов и в срок не более чем пять дней при перевозках грузов в прямом железнодорожном сообщении и не более чем десять дней при перевозках в прямом и непрямом международном сообщениях, прямом и непрямом смешанном сообщениях, а также если пунктами назначения указаны порты, возвращает заявку на перевозку грузов перевозчику с отметкой о результате согласования. В необходимых случаях владелец инфраструктуры в пределах данного срока согласовывает параметры заявки на перевозку грузов с другими владельцами инфраструктур, организациями других видов транспорта, железными дорогами иностранных государств.

При этом в заявке в строке «Отметка о результатах рассмотрения заявки владельцем инфраструктуры» владелец инфраструктуры указывает «Согласовано», «Согласовано частично» или «Отказано», а также проставляет дату с подписью уполномоченного лица владельца инфраструктуры с указанием его должности, заверенную печатью владельца инфраструктуры или ЭЦП при наличии договора об электронном обмене документами.

Случаи отказа владельцем инфраструктуры перевозчику в согласовании заявки [1, ст. 11]:

отсутствие между ними договора об оказании услуг по использованию инфраструктуры [1, ст. 50];

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 УЖТ прекращения или ограничения погрузки, перевозки грузов по маршруту следования грузов;

обоснованное отсутствие технических и технологических возможностей осуществления перевозки (например: заявленное под погрузку количество вагонов по станции отправления превышает ее пропускную способность; предлагаемый к перевозке груз является негабаритным и может быть пропущен по железнодорожным перегонам с ограничениями по габаритам приближения строения и др.)

иные случаи, предусмотренные УЖТ, иными нормативными правовыми актами (например: заявленные направления перевозок грузов не предусмотрены планом формирования грузовых поездов [1, ст. 13]; организация перевозок грузов отправительскими маршрутами превышает массу и длину, установленные графиком движения поездов и отдельным договором [1, ст. 13]; отсутствие свободных путей на станции отправления для приема порожних вагонов под погрузку в сроки, указанные в заявке [1, ст. 50] и др.).

После получения заявки на перевозку грузов от владельца инфраструктуры перевозчик в строке заявки «Дата согласования заявки» указывает «Согласовано», «Согласовано частично» или «Отказано», а также проставляет дату и подпись уполномоченного лица перевозчика с указанием должности, заверенную печатью перевозчика или ЭЦП при наличии договора об электронном обмене документами.

Заявка на перевозку грузов с результатами ее согласования возвращается перевозчиком грузоотправителю, организации, осуществляющей перевалку груза, не позднее чем за три дня до заявленного срока перевозки.

Данные принятых заявок на перевозку грузов заносятся в учетную карточку, порядок ведения которой определяется правилами составления учетной карточки выполнения заявки на перевозку грузов железнодорожным транспортом.

Правила внесения изменений в согласованные заявки

В согласованные заявки грузоотправители вправе вносить изменения и дополнения в установленном порядке [1, 2, 4, 5]. Для этого грузоотправители, организации, осуществляющие перевалку грузов, направляют обращения о внесении изменений в заявки в бумажном или электронном виде перевозчику (в Дорожный центр фирменного транспортного обслуживания железной дороги – филиала ОАО «РЖД», далее – ДЦФТО), в состав которой входит железнодорожная станция отправления груза.

Рассмотрение обращений по внесению изменений в заявки, касающиеся прямого железнодорожного сообщения, осуществляется в ДЦФТО. Обращения о внесении изменений в заявки на перевозку грузов в прямом и непрямом международном сообщении, в прямом и непрямом смешанном сообщении, а также в случаях, если пунктами назначения указаны порты, направляются перевозчиком на уровне ДЦФТО на рассмотрение в Центр фирменного транспортного обслуживания ОАО «РЖД» (далее – ЦФТО), кроме обращений по изменению плательщиков, которые не имеют договоров на организацию оплаты перевозок через Центр «Желдоррасчет» и обращений, касающихся изменения наименований владельцев железнодорожных путей несущего пользования.

Обращения в бумажном виде представляются в двух экземплярах с указанием номера заявки по форме, приведенной в приложении 1 к настоящему пособию. Обращения о внесении изменений в заявку в электронном виде осуществляются при наличии договора об электронном обмене данными между грузоотправителем, организацией, осуществляющей перевалку грузов, и перевозчиком [4, 5]. Каждый экземпляр обращения подписывается грузоотправителем либо организацией, осуществляющей перевалку грузов, и заверяется печатью, применяемой при финансовых операциях.

В заявки могут вноситься изменения, касающиеся следующих содержащихся в них сведений:

- о железнодорожных станциях отправления в согласованных ранее объемах перевозок (по железнодорожным станциям, расположенным в пределах одного владельца инфраструктуры);

- железнодорожном пути необщего пользования (при наличии согласования от другого владельца пути необщего пользования);

- плательщике;

- экспедиторе;

- подаче вагонов;

- принадлежности вагонов или контейнеров (в случае намерения замены указанного в заявке признака принадлежности с «А» или «С» на «П» – по согласованию с перевозчиком);

- дате погрузки в пределах периода действия заявки;

- точном наименовании груза в пределах указанной в заявке номенклатурной группы груза, без изменения рода железнодорожного подвижного состава;

- перераспределении перевозок грузов по железнодорожным станциям назначения (перераспределение объемов перевозок в табличной части заявки между железнодорожными станциями назначения, указанными в заявке). При перевозке грузов в прямом железнодорожном сообщении разрешается вносить дополнительные железнодорожные станции назначения, в том числе с изменением железных дорог назначения, перераспределением согласованных объемов перевозок между железнодорожными станциями, указанными в заявках, а при перевозках в полувагонах и цистернах инвентарного парка перевозчика – без изменения владельца инфраструктуры, т. е. железной дороги назначения;

- пунктах назначения – при перевозке груза в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении;
- грузополучателях в порту – при перевозке груза в непрямом международном сообщении через порты;
- странах назначения, пункте (или железнодорожной станции) и грузополучателях в странах назначения – при перевозке груза в прямом и в непрямом международных сообщениях, без изменения пунктов перехода;
- организации, осуществляющей перевалку грузов – при перевозке груза в прямом и непрямом международных сообщениях через порты и в прямом и непрямом смешанном железнодорожно-водном сообщении.

При перевозке в прямом железнодорожном сообщении обращения о внесении изменений в согласованные заявки представляются не позднее даты, на которую планируется погрузка, за исключением сведений, указанных в п. 7 и 8 Положения [4]. Обращение о внесении одного или нескольких изменений в параметры заявки, перечисленные выше, может представляться грузоотправителем, организацией, осуществляющей перевалку грузов, по отношению к одной заявке по отгрузке грузов в контейнерах только один раз [5]. При перевозке груза в прямом и непрямом международном сообщении, в прямом и непрямом смешанном железнодорожно-водном сообщении, а также если пунктами назначения указаны порты, обращения о внесении изменений в согласованные заявки представляются не позднее чем за семь дней до даты погрузки, в отношении которой запрашивается изменение.

Параметры согласованной заявки, содержащие сведения о дате подачи вагонов, дате погрузки могут уточняться один раз в декаду не позднее чем за три дня до даты погрузки, в отношении которой запрашивается изменение, уполномоченным лицом перевозчика:

ДЦФТО – при перевозке груза в прямом железнодорожном сообщении;

ЦФТО – при перевозке груза в прямом и непрямом международном сообщении, в прямом и непрямом смешанном железнодорожно-водном сообщении, а также если пунктами назначения указаны порты.

При перевозке грузов во всех видах сообщений внесение изменений в заявку по признаку принадлежности вагонов разрешается производить без ограничения сроков представления обращения грузоотправителем, организации, осуществляющей перевалку грузов, за исключением переключения полувагонов и цистерн с «С» или «А» на «П». При этом внесение изменений в согласованные заявки, которые влекут за собой изменение вида сообщения, не допускается.

При необходимости внесения изменений в сведения, предусмотренные заголовочной и табличной частями заявки, обращения по ним заполняются в следующем порядке: предусмотренные в заголовочной и табличной частях обращения строки, сведения по которым в заявке изменять не предполагается, заполнению не подлежат; в графе заявки «№ п/п» указывается номер, аналогичный предусмотренному номеру строки в заявке, по которой запрашивается изменение; в графах 2–12 заявки (приложение 1) в соответствующих строках указываются только новые, запрашиваемые заявителем данные.

Результаты рассмотрения обращений о внесении изменений в согласованные заявки направляются перевозчиком грузоотправителям, организациям, осуществляющим перевалку грузов, не позднее чем за один день до даты погрузки, в отношении которой запрашивается изменение, за исключением случаев, когда обращение о внесении изменений в заявки представляется в день планируемой погрузки. Отказ перевозчика грузоотправителю, организации, осуществляющей перевалку грузов, во внесении изменений в согласованную заявку производится в порядке, аналогичном порядку, установленному Правилами приема заявок на перевозку грузов железнодорожным транспортом для отказа в согласовании заявки на перевозку грузов [2].

За внесение перевозчиком по инициативе грузоотправителя или осуществляющей перевалку грузов организации изменений в согласованные заявки, касающихся перераспределения перевозок грузов по железнодорожным станциям назначения, в том числе перевозок грузов в прямом международном сообщении и не прямом международном сообщении, прямом и не прямом смешанном сообщении, а также за изменение железнодорожных станций отправления перевозчик взимает с грузоотправителя или осуществляющей перевалку грузов организации, если иное не установлено соглашением сторон, сбор в размере, установленном ст. 11 УЖТ. За внесение по инициативе грузоотправителя или осуществляющей перевалку грузов организации изменений по другим основаниям, не предусмотренным УЖТ, сбор вносится по ставкам, устанавливаемым перевозчиком.

Изменения, внесенные в согласованную заявку, вносятся в учетную карточку выполнения заявки на перевозку в порядке, установленном Правилами составления учетной карточки выполнения заявки на перевозку грузов железнодорожным транспортом [6].

Правила составления учетной карточки

Учет выполнения заявки на перевозку грузов перевозчиком осуществляется в учетной карточке формы ГУ-1, приведенной в приложении 2 к данному учебно-методическому пособию [6].

Учетная карточка ведется уполномоченным представителем перевозчика отдельно по каждому грузоотправителю, роду груза, виду контейнера на основании согласованной перевозчиком и владельцем инфраструктуры заявки.

Учетная карточка подписывается перевозчиком и грузоотправителем в соответствующих графах учетной карточки по окончании каждых отчетных суток либо суток, установленных для погрузки грузов в соответствии с принятой заявкой. При несогласии грузоотправителя со сведениями, указанными в учетной карточке, грузоотправитель подписывает ее с отметкой «с разногласиями». В этом случае грузоотправитель должен представить перевозчику в письменном виде документ с изложением причин несогласия со сведениями в учетной карточке не позднее следующих суток.

В случае неподписания грузоотправителем учетной карточки перевозчик составляет акт общей формы ГУ-23 в соответствии с правилами составления актов при перевозках грузов железнодорожным транспортом [7].

По заявкам, срок действия которых превышает 31 день (число строк в учетной карточке) и которые предусматривают свыше 13 назначений перевозок, т. е. больше, чем может вместиться в графы 7– 19 (приложение 2), учетная карточка ведется путем приложения к ней дополнительного бланка учетной карточки, на котором указывается: «продолжение учетной карточки № ...», а также период исполнения, наименование грузоотправителя и который подписывается сторонами. В этом случае подведение итогов выполнения всей заявки производится в данном дополнительном бланке учетной карточки.

При внесении в установленном порядке по просьбе грузоотправителя в заявку изменений по железнодорожным станциям назначения, указанные изменения вносятся в графы «изменение заявки»: при увеличении со знаком плюс («+»), при уменьшении со знаком минус («-»).

Размер сбора за изменение заявки, взимаемого с грузоотправителя в соответствии со ст. 11 УЖТ, указывается в части II учетной карточки (приложение 2). Размер штрафа, предусмотренный ст. 94 УЖТ, начисляется за фактический недогруз.

В случае если грузоотправитель в результате уплотненной загрузки вагонов использует меньше вагонов, чем предусмотрено заявкой, то количество высвобождаемых вагонов определяется путем деления общего количества погруженных тонн груза на величину статической нагрузки на вагон. В этом случае недогруз, отнесенный на причины, зависящие от грузоотправителя, уменьшается на количество высвобождаемых им вагонов вследствие перевыполнения статической нагрузки на вагон.

За непредъявление грузов для перевозки на указанную в заявке железнодорожную станцию назначения (с учетом произведенных в заявке изменений) на грузоотправителя (кроме случаев, когда перевозка грузов осуществлялась в вагонах, контейнерах, не принадлежащих перевозчику), начисляется перевозчиком сбор в размерах, предусмотренных ст. 94 УЖТ.

При невыполнении заявки по зависящим от перевозчика причинам сбор за непредъявление грузов для перевозки на указанную в заявке железнодорожную станцию назначения не взимается.

При изменении грузоотправителем установленных заявкой железнодорожных станций назначения, вызванном предусмотренными статьей 29 УЖТ обстоятельствами, сбор за внесение в принятую заявку изменений по железнодорожным станциям назначения, установленный ст. 11 УЖТ, не начисляется.

В соответствии со ст. 94 УЖТ в случае, если грузоотправитель не менее чем за два дня до дня погрузки предупредит перевозчика о неиспользовании вагонов, контейнеров, размер штрафа снижается на одну треть. Сбор за непредъявление грузов для перевозки на указанную в заявке железнодорожную станцию назначения начисляется на грузоотправителя в этом случае в полном размере, кроме случаев, когда перевозки грузов должны были осуществляться в вагонах, контейнерах, не принадлежащих перевозчику.

Результаты подведения итогов выполнения заявки уполномоченный представитель перевозчика сообщает грузоотправителю в течение 5 дней после

окончания последних суток, предусмотренных в заявке.

В статьях 116 и 117 УЖТ предусмотрены основания освобождения грузоотправителя и перевозчика от ответственности (уплаты штрафа) за невыполнение принятой заявки.

Задание для самостоятельной работы

Самостоятельно изучить основания освобождения грузоотправителя и перевозчика от ответственности за невыполнение принятой заявки (ст. 116, 117 УЖТ [1]).

В каждой задаче определить виновность перевозчика или грузоотправителя в невыполнении согласованной заявки и при ее наличии размер ответственности:

1. По заявке на одну декаду месяца вместо 90 вагонов перевозчик подал 70 вагонов. 15 вагонов не были поданы из-за снежных заносов. Грузоотправитель погрузил все поданные вагоны.

2. По заявке перевозчик должен был подать 110 контейнеров, в том числе 20 контейнеров массой брутто 24 т, 30 контейнеров массой брутто 10 т, 30 контейнеров массой брутто 5 т, 30 контейнеров массой брутто 3 т. По не зависящим от грузоотправителя причинам фактически перевозчик подал 90 контейнеров, из них 24-тонных – 15, 10-тонных – 20, 5-тонных – 30, 3-тонных – 25. Грузоотправитель не смог загрузить пять 10-тонных контейнеров из-за отсутствия рабочей силы.

3. Согласно заявке грузы должны были грузиться в следующих объемах – 100 вагонов назначением, в том числе на Московскую – 20, на Октябрьскую – 20, на Свердловскую – 40 и на Западно-Сибирскую дороги – 20. Грузоотправитель погрузил фактически 90 вагонов, в том числе назначением на Московскую – 15, на Октябрьскую – 15, на Свердловскую – 30, на Западно-Сибирскую – 20, на Северную дороги – 10.

2. Договор перевозки груза

Общие положения о договоре перевозки груза

По договору перевозки груза перевозчик обязуется доставить вверенный отправителем груз в пункт назначения и выдать груз грузополучателю, в свою очередь, грузоотправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату [1, ст. 25].

При предъявлении груза для перевозки грузоотправитель должен предоставить перевозчику на каждую отправку груза составленную в соответствии с Правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом транспортную железнодорожную накладную. Указанная транспортная железнодорожная накладная и выданная на ее основании перевозчиком грузоотправителю квитанция о приеме груза подтверждают заключение договора перевозки груза и являются его письменной формой.

При приеме груза для перевозки перевозчик обязан проставить в транс-

портной железнодорожной накладной календарный штампель. Квитанция о приеме груза выдается грузоотправителю под роспись в соответствующей графе корешка дорожной ведомости.

Договор перевозки грузов относится к публичным договорам, т. е. перевозчик обязан осуществлять перевозку грузов любого физического и юридического лица, обратившегося за такой услугой.

Договор является реальным, поскольку для его заключения недостаточно соглашения между перевозчиком и грузоотправителем, необходима также и реальная передача груза перевозчику.

Договор является формальным, т. е. форма договора утверждается федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта. Один из видов бланков комплекта документов договора перевозки груза повагонной отправкой приведен в приложении 3.

Договор всегда имеет срочный характер. Срок его действия определяется сроком исполнения обязательств по перевозке.

Договор является возмездным, поскольку грузоотправитель оплачивает услуги перевозчика в виде провозных платежей.

Договор является взаимным, так как все стороны договора принимают на себя конкретные обязательства.

Договор является двусторонним в пользу третьего лица.

Предмет и объект договора

Предметом договора перевозки грузов являются транспортные услуги, т. е. обязанности по перемещению грузов и возникшие в связи с этим дополнительные услуги.

Объект перевозки – груз, предъявляемый перевозчику для транспортировки железнодорожным транспортом общего пользования и разрешенный для этого нормативно-правовыми актами и условиями перевозок.

Срок договора

В договоре перевозки срок исполнения обязательства определяет срок действия договора (ст. 33 УЖТ).

Срок в договоре перевозки грузов определяется в перевозочных документах не временем, а суточным пробегом вагонов с грузом.

При оформлении перевозки конкретного груза в срок его доставки включаются следующие временные затраты [7, п. 5]:

- 1) время, необходимое для выполнения операций, связанных с отправлением и прибытием грузов;
- 2) время непосредственно перевозки грузов, которое зависит от расстояния, выбранной скорости перевозки и норм суточного пробега;
- 3) время на выполнение операций в пути следования.

Исчисление срока доставки груза начинается с 0 часов дня, следующего за днем документального оформления приема груза для перевозки, указанного в оригинале накладной и в дорожной ведомости в графе «Календарные штампеля».

Порядок заключения договора

Заключение договора перевозки грузов предусматривает следующие процедуры:

- 1) составляется и утверждается заявка;
- 2) грузоотправитель предоставляет на каждую отправку груза составленную надлежащим образом транспортную железнодорожную накладную;
- 3) заполненная накладная до ввоза груза на станцию или до погрузки на железнодорожных путях необщего пользования передается в товарную контору для проверки правильности ее заполнения;
- 4) после этого станция разрешает ввоз груза или его погрузку;
- 5) в подтверждение приема груза для перевозки перевозчик обязан проставить в накладной календарный штампель;
- 6) квитанция о приеме груза выдается грузоотправителю под роспись в корешке дорожной ведомости.

Исполнение договора перевозки груза

Перевозчик уведомляет грузоотправителя не позднее чем за 2 часа до подачи вагонов/контейнеров под погрузку [1, ст. 20].

Погрузка, а также выгрузка в местах общего пользования и местах необщего пользования обеспечиваются грузоотправителем, грузополучателем. Погрузка порожних или груженых контейнеров в вагоны, а также выгрузка из них в местах общего пользования обеспечиваются перевозчиком за счет грузополучателя с ее оплатой по соглашению сторон.

Перевозчики, владельцы инфраструктур при наличии соответствующих погрузочно-разгрузочных механизмов и приспособлений могут принимать на себя по договору с грузоотправителем, грузополучателем выполнение погрузочно-разгрузочных работ.

Погрузка грузов в контейнеры и выгрузка в местах общего пользования и местах необщего пользования обеспечиваются грузоотправителем, грузополучателем.

Перевозчик обязан уведомить грузополучателя о прибывших в его адрес грузах не позднее чем в 12 часов дня, следующего за днем прибытия грузов. Порядок и способ уведомления устанавливаются по соглашению сторон (ст. 34 УЖТ).

Перевозчик уведомляет грузополучателя о времени подачи вагонов/контейнеров к месту их выгрузки не позднее чем за 2 часа до объявленной подачи вагонов.

Грузы выдаются на железнодорожной станции назначения грузополучателю после внесения им перевозчику платы за перевозку грузов и иных причитающихся платежей, если таковые не были внесены грузоотправителем.

Подтверждением выдачи груза является подпись грузополучателя в дорожной ведомости.

Задание для самостоятельной работы

1. Определить основные (существенные и дополнительные) условия, включаемые в договор перевозки следующих грузов:

- а) уголь каменный;
- б) нефтепродукты светлые наливом;
- в) парфюмерия в коробах на поддонах;
- г) чушки навалом;
- д) лес длинномерный;
- е) автомобили легковые;
- ж) зерно пшеничное тяжелое.

2. Перечислить документы, которые должны прикладываться к грузам растительного происхождения, скоропортящимся, наливным, негабаритным.

3. Указать порядок заключения договора перевозки груза, размещение и крепление которого не предусмотрено стандартными техничсекими условиями.

3. Несохранные перевозки

Основные определения

Естественная убыль – величина, на которую уменьшилась масса (объем) груза вследствие его физико-химических свойств (естественных причин), воздействия метеорологических факторов и несовершенства существующих средств защиты груза от потерь (утрушка, выветривание, испарение, температурный перепад и др.) в процессе погрузочно-разгрузочных работ, хранения и транспортировки в пределах требований (норм), установленных нормативными правовыми актами.

Фактическая убыль (недостача) – разница между фактическими величинами массы (объема) груза при погрузке и выгрузке и не вызванная действиями грузоотправителя.

Утрата – недостающая часть отгруженного при отправлении груза по прибытии на станцию назначения, не обусловленная естественными причинами. Другими словами, утрата есть разность между фактической и естественной убылью.

Норма естественной убыли – установленная нормативными правовыми актами предельно допустимая разница массы груза в пункте выгрузки и первоначальной (в процентах) при условии соблюдения правил перевозки и с учетом расстояния перевозки.

Правила применения норм естественной убыли и погрешности

Нормы естественной убыли выражаются в процентах от массы перевозимого груза. Эти нормы приведены в Правилах перевозок грузов [8, раздел 10].

Нормы естественной убыли устанавливаются после проверки соответствующих свойств груза в процессе опытных перевозок, с помощью лабораторных исследований, экспертных оценок и расчетов по согласованию с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти.

Нормы естественной убыли не устанавливаются на грузы в случае, если:

- учет количества груза осуществляется в единицах, отличных от единиц массы;
- грузы принимаются и сдаются по счету или трафаретной массе (фасованная продукция);
- груз перевозится в герметичной таре (бензин в канистрах).

Нормы естественной убыли, установленные для грузов, перевозимых железнодорожным транспортом, не учитываются:

- при хищении;
- при перевозке водным транспортом.

Выявленная на станции назначения (выгрузки) недостача будет иметь место, если соблюдается следующее условие:

$$\Delta_{\text{ест}} + \Delta_{\text{погр}} \geq \Delta_{\text{недост}}$$

где $\Delta_{\text{ест}}$ – норма естественной убыли;

$\Delta_{\text{погр}}$ – норма погрешности при взвешивании (зависит от типа весов и способа взвешивания);

$\Delta_{\text{недост}}$ – фактическая разница между массой (объемом) груза при погрузке и выгрузке (недостача).

В случае, когда данное условие не выполняется, то сначала отбрасывают норму погрешности при взвешивании.

Если отсутствуют признаки, при которых нормы естественной убыли не учитываются, то недостаток образовался на станции отправления. В этом случае такой недостаток называется недогрузом. Причинами недогруза являются умышленные или неосторожные действия организации, осуществлявшей своими средствами погрузку груза, т. е. перевозчика или грузоотправителя.

Характеристика основных видов несохранности грузов

Виды несохранности грузов в процессе перевозки и при хранении их на станционных складах и других местах общего и необщего пользования [9]:

- а) хищение;
- б) недостача мест;
- в) недостача массы;
- г) утрата, порча или повреждение.

Как хищения учитываются недостачи грузов, установленные по сравнению с документами и выявленные:

- а) при срыве, следах повреждения и подделки пломб;
- б) следах насильственного повреждения и вскрытия тары грузовых мест;
- в) проломе стен, пола крыши склада или вагона, через которые могло быть совершено хищение;
- г) наличии признаков хищения груза, перевозимого на открытом подвижном составе, в том числе при краже деталей автомобилей, тракторов и сельскохозяйственных машин, если они не сопровождалась проводниками отправителя или получателя;

д) наличии других обстоятельств, если расследованием будет установлен факт хищения грузов.

Как хищения учитываются также другие случаи несохранности грузов (недостача мест и массы, утрата, порча и т. д.), если служебным расследованием будет установлено, что они произошли в результате хищения.

К недостачам мест относятся [9]:

- а) недостачи мест груза, принятого к перевозке счетом мест;
- б) недостачи мест груза, погруженного средствами отправителя и прибывшего в исправном вагоне за исправными пломбами пункта погрузки;
- в) недостачи мест груза, погруженного средствами отправителя и прибывшего на открытом подвижном составе или в неисправном вагоне, с неисправными пломбами, или за пломбами попутных станций, если расследованием установлено, что недостача не явилась следствием хищения;
- г) недостачи, возникшие в результате разъединения груза от перевозочных документов.

К недостачам массы груза относятся недостачи навалочных, насыпных и наливных грузов, а также грузов, перевозимых счетом мест, в случаях:

- а) неправильного взвешивания или неправильного указания отправителем или железной дорогой массы груза в перевозочных документах;
- б) неисправности упаковки при отсутствии признаков хищения;
- в) разъединения груза от перевозочных документов.

Утрата, порча и повреждение грузов возникают в результате [9]:

- а) неправильной или небрежной погрузки, выгрузки и сортировки груза средствами железной дороги;
- б) аварий, крушений, пожаров, роспуска вагонов с горок и производства маневров;
- в) несвоевременной доставки или неправильного обслуживания в пути следования скоропортящихся грузов;
- г) технической неисправности вагонов или контейнеров, а также коммерческой неисправности из-за нарушений при погрузке груза.

Действия перевозчика при обнаружении несохранности груза

Обнаружив несохранность груза или видимые признаки такой несохранности (вскрытие вагона, контейнера или грузовых мест, срыв или повреждение запорно-пломбировочных устройств на вагоне или контейнере, наличие течи груза, подмочки груза или его упаковки, неровность погрузки или следы изъятия груза на открытом подвижном составе и т. д.), представитель перевозчика (далее – приемосдатчик) обязан [9]:

- а) доложить об этом своему непосредственному руководителю;
- б) вызвать осматривателя вагонов для проверки технического состояния вагона (контейнера), в котором обнаружена несохранность, если имеется подозрение, что груз утрачен или испорчен вследствие технической неисправности подвижного состава;
- в) при обнаружении признаков хищения информировать военизирован-

ную охрану и органы внутренних дел на транспорте.

При выгрузке вагона приемосдатчик обязан проверить:

- а) правильность размещения и крепления груза в вагоне;
- б) загружен ли вагон до полной вместимости или имеется незагруженное пространство; в каком месте вагона, какого размера и сколько в этом пространстве могло бы быть погружено груза и размеры оказавшихся грузовых мест;
- в) закреплены ли крышки люков в порядке, предусмотренном техническими условиями;
- г) в вагоне с открытыми люками и проломами возможность изъятия через них груза.

При обнаружении неисправности или повреждения груза приемосдатчик обязан установить:

- а) какие имеются повреждения или следы вскрытия на таре;
- б) исправность упаковочных лент и проволоки;
- в) в каком месте вагона (контейнера), в каком ряду и ярусе погрузки и в каком положении обнаружено поврежденное место, возможность повреждения вследствие неправильной погрузки и в чем она заключается, была ли россыпь в вагоне, в каком месте вагона, в каком количестве.

Все повреждения или неисправности упаковки, угрожающие сохранности груза при его дальнейшей перевозке или при хранении до выдачи грузополучателю, должны быть устранены, россыпь груза собрана, взвешена и сохранена.

Обнаруженные случаи несохранности грузов должны оформляться в соответствии с Правилами.

Прием, осмотр поездов и вагонов, подлежащих охране, в коммерческом отношении осуществляется приемосдатчиком совместно с представителем ведомственной охраны. Выявленные коммерческие браки при осмотре поездов и вагонов устраняются приемосдатчиком в установленном порядке с оформлением акта общей формы, подписанного приемосдатчиком и представителем ведомственной охраны.

4. Акты коммерческие и общей формы

Правила составления коммерческого акта

Коммерческий акт (приложение 4) составляется для удостоверения следующих обстоятельств (ст. 119 УЖТ):

- несоответствия наименования, массы, количества мест груза данным, указанным в транспортной железнодорожной накладной (далее – накладная);
- повреждения (порчи) груза и возможных причин такого повреждения;
- обнаружения груза без перевозочных документов, а также перевозочных документов без груза;
- возвращения перевозчику похищенного груза;
- непередачи перевозчиком груза на железнодорожный путь необщего пользования в течение двадцати четырех часов после оформления документов о выдаче груза. В данном случае коммерческий акт составляется только по тре-

бованию грузополучателя.

Коммерческий акт составляется [10]:

при выгрузке грузов в местах общего пользования – в день выгрузки груза, в необходимых случаях – в день выдачи груза грузополучателю;

при выгрузке груза в местах необщего пользования – в день выгрузки груза, при этом проверка груза должна проводиться в процессе его выгрузки или непосредственно после выгрузки груза;

в пути следования груза – в день обнаружения обстоятельств, подлежащих оформлению коммерческим актом.

При невозможности составить коммерческий акт в указанные выше сроки он должен быть составлен в течение следующих суток.

Данные в коммерческом акте указываются на основании перевозочных документов, книг перевески грузов на вагонных и товарных весах и других документов.

В случае составления коммерческого акта при перевозке продовольственных и скоропортящихся грузов к первому экземпляру коммерческого акта прикладывается копия сертификата качества или удостоверения о качестве, заверенная на основании подлинного документа печатью и подписью уполномоченного представителя перевозчика.

При составлении коммерческого акта о порче продовольственных и скоропортящихся грузов, перевозимых в рефрижераторных секциях, контейнерах, автономных рефрижераторных вагонах для перевозки эндокринного сырья (далее – АРВ-Э), курсирующих с обслуживающей бригадой, к первому экземпляру коммерческого акта прикладывается выписка о температурном режиме в пути следования из рабочего журнала (форма ВУ-85), подписанная руководителем обслуживающей бригады рефрижераторной секции, контейнера, АРВ-Э, заверенная подписью уполномоченного представителя перевозчика. При этом в коммерческом акте указывается значение температуры воздуха в рефрижераторной секции, контейнере, АРВ-Э перед выгрузкой исходя из показаний приборов рефрижераторной секции, контейнера, АРВ-Э [10].

В случае составления коммерческого акта при перевозке животных и грузов, подконтрольных органам Госветнадзора, к первому экземпляру коммерческого акта прикладывается копия ветеринарного свидетельства (сертификата).

В случае составления коммерческого акта при перевозке подкарантинных грузов к первому экземпляру коммерческого акта прикладывается копия сертификата, удостоверяющего отсутствие в грузах карантинных организмов.

В коммерческом акте должны быть указаны по каждой отправке: номер вагона, род вагона, количество запорно-пломбировочных устройств (далее ЗПУ) и нанесенная на ЗПУ информация, число мест и масса груза, указанная в перевозочных документах и оказавшаяся в наличии. В случае определения массы груза на вагонных весах указывают массу брутто, массу тары вагона (с тарфарега или проверенную на весах) и массу нетто. Сведения о перевеске вагонов указывают в перечне, который прилагается к коммерческому акту. В этом случае перечень и коммерческий акт подписывают лица, участвующие в выдаче

груза, и уполномоченные представители перевозчика.

Коммерческий акт составляется перевозчиком в трех экземплярах на бланке формы ГУ-22 (приложение 4), который заполняется без помарок, подчисток и каких-либо исправлений на пишущей машинке или компьютере на автоматизированных рабочих местах и подлежит строгому учету.

Экземпляры коммерческого акта, составленного перевозчиком на станции назначения, распределяются следующим образом:

первый экземпляр используется перевозчиком для расследования обстоятельств, послуживших основанием для его составления;

второй экземпляр выдается грузополучателю по его требованию;

третий экземпляр остается на хранение в делах перевозчика.

Экземпляры коммерческого акта, составленного перевозчиком на станции отправления или на попутной станции, распределяются следующим образом:

первый экземпляр используется перевозчиком для расследования обстоятельств, послуживших основанием для его составления;

второй экземпляр прилагается к перевозочному документу и следует до станции назначения;

третий экземпляр остается на хранение в делах перевозчика.

О составлении коммерческого акта на станции отправления или на попутной станции делается отметка на оборотной стороне накладной в графе «Отметки перевозчика» с указанием номера коммерческого акта, даты его составления и оснований, по которым он составлен. Эта запись удостоверяется подписью уполномоченного представителя перевозчика.

О составлении коммерческого акта на станции назначения отметка на оборотной стороне накладной в графе «Отметки перевозчика» делается по требованию грузополучателя [10].

В случаях, когда в накладной имеется отметка о составлении коммерческого акта на попутной станции, а при перевозочных документах, прибывших с грузом, его не оказалось, перевозчик по результатам выдачи груза на станции назначения должен составить новый коммерческий акт.

Отсутствие на момент выдачи груза коммерческого акта, составленного на попутной станции (независимо от наличия или отсутствия соответствующей отметки в накладной), не может служить причиной его непризнания.

Если при проверке на станции назначения не будет обнаружена разница между данными коммерческого акта, составленного на попутной станции, и фактическим наличием и состоянием груза на станции назначения, то перевозчик обязан, не составляя нового коммерческого акта, сделать в разделе «Ж» коммерческого акта, составленного на попутной станции, отметку следующего содержания: «При проверке груза, выданного «_» _____ г., разницы против настоящего акта не оказалось».

В случае несоответствия сведений, имеющих в коммерческом акте, составленном на попутной станции, данным проверки груза на станции назначения составляется новый коммерческий акт. При этом на станции назначения грузополучателю коммерческий акт, составленный на попутной станции, не выдается, кроме случаев,

когда в содержании этого акта усматривается ответственность грузоотправителя.

Коммерческий акт подписывают грузополучатель или его уполномоченный представитель (по доверенности на право подписания коммерческого акта), если он участвует в проверке груза, и перевозчик.

Коммерческий акт регистрируется в книге учета коммерческих актов перевозчика.

По требованию грузополучателя перевозчик обязан в течение трех дней выдать коммерческий акт.

Выдача коммерческого акта представителю грузополучателя производится при предъявлении доверенности, а в случае, если грузополучателем является физическое лицо, — паспорта или иного документа, удостоверяющего личность. При получении коммерческого акта уполномоченный представитель грузополучателя расписывается на оборотной стороне коммерческого акта на экземпляре, остающемся в делах перевозчика, с указанием даты и номера доверенности или документа, удостоверяющего личность.

Правила составления акта общей формы

Акт общей формы ГУ-23 (приложение 5) составляется на станциях для удостоверения следующих обстоятельств [10]:

утраты документов, приложенных грузоотправителем к накладной, предусмотренных соответствующими правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом;

задержки вагонов на станции назначения в ожидании подачи их под выгрузку по причинам, зависящим от грузополучателя, владельца железнодорожного пути необщего пользования;

задержки груженых вагонов, контейнеров на станции в случаях превышения фактической массы груза сверх допустимой грузоподъемности вагонов, контейнеров;

задержки подачи порожних вагонов грузоотправителю в соответствии с принятой заявкой на перевозку грузов по причинам, зависящим от грузоотправителя или владельца железнодорожного пути необщего пользования;

неочистки вагонов, контейнеров от остатков груза и мусора после выгрузки средствами грузополучателя (кроме случаев обнаружения в цистернах и бункерных полувагонах недослитых остатков груза в пунктах налива или на промывочно-пропарочных станциях);

неочистки наружной поверхности цистерн и бункерных полувагонов после налива и слива;

подачи перевозчиком неочищенных вагонов, контейнеров под погрузку средствами грузоотправителя;

отсутствия ЗПУ на вагоне, контейнере, несоответствия ЗПУ данным, указанным в накладной, неисправности, повреждения или замены ЗПУ, обнаружения в пути следования или на станции назначения ЗПУ на вагонах, контейнерах с неясно нанесенной информацией;

других случаев, предусмотренных технологией работы железнодорожно-

го транспорта и правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом.

Акт общей формы на станциях отправления, назначения и в пути следования составляется перевозчиком в необходимом количестве экземпляров.

Акт общей формы, составленный в пути следования перевозчиком, оформляется, как правило, в двух экземплярах: первый экземпляр прикладывается к перевозочному документу, второй экземпляр хранится в делах перевозчика.

О составлении акта общей формы на оборотной стороне накладной в графе «Отметки перевозчика» делается отметка с указанием номера и даты составления акта общей формы, которая заверяется подписью уполномоченного представителя перевозчика.

Акт общей формы, составленный в пути следования, в случае последующего взимания с грузоотправителя штрафа за искажение в накладной наименования груза, особых отметок, сведений о грузах оформляется перевозчиком в трех экземплярах. Третий экземпляр акта общей формы прикладывается к коммерческому акту и вместе с документом, по которому производится взыскание штрафа, направляется в адрес грузоотправителя.

Акт общей формы, составленный перевозчиком для взимания с грузоотправителя, грузополучателя, владельца железнодорожного пути необщего пользования и других юридических и физических лиц штрафов, сборов и других платежей, оформляется в трех экземплярах: первый экземпляр прикладывается к документу, по которому производится начисление и взимание штрафов, сборов и других платежей; второй экземпляр выдается соответственно грузоотправителю, грузополучателю, владельцу железнодорожного пути необщего пользования, другим юридическим и физическим лицам; третий экземпляр хранится в делах перевозчика.

В акте общей формы должны быть изложены обстоятельства, послужившие основанием для его составления, указан способ устранения возможности доступа к грузу, сведения о ЗПУ, наложенных на вагон, контейнер, автотракторную технику.

Акт общей формы должен быть подписан перевозчиком, но не менее чем двумя лицами, участвующими в удостоверении обстоятельств, послуживших основанием для его составления. Кроме того, при перевозке груза с сопровождением и охраной грузоотправителями, грузополучателями либо уполномоченными ими лицами акт общей формы может подписываться также и лицом, сопровождающим и охраняющим груз.

Допускается оформление акта общей формы в пути следования одним уполномоченным представителем перевозчика на основании данных, передаваемых ему по телефону или радиосвязи. В этом случае первый экземпляр акта общей формы, прикладываемый к перевозочному документу, подписывается составившим его лицом с указанием фамилий, имен, отчеств и должностей уполномоченных представителей перевозчика, передавших сведения, удостоверяющие обстоятельства составления акта общей формы.

Второй экземпляр акта общей формы подписывается в установленном порядке всеми указанными в нем лицами.

Задание для самостоятельной работы

В каждой приведенной ниже задаче определить, какой акт будет составлен, и указать основания для его составления. Результаты представить в виде отчета.

1. На места общего пользования станции Москва-Рижская Московской ж.д. со станции Исакогорка Северной дороги с поездом № 3603 по накладной № 1232478 прибыл крытый вагон груженный картоном. Пломбы отправителя исправны. Вагон в техническом отношении исправен. По документам значится 47 рулонов картона массой 37 000 кг. Груз погружен и взвешен отправителем. При выгрузке груза из вагона оказалось, что число мест соответствует документам, но шесть рулонов имеют разрывы длиной от 10 до 40 см и глубиной 10 см. Поврежденные рулоны находились у несъемного воинского оборудования, которое не было защищено, и в междверном пространстве. Остальные места исправны. Погрузка правильная.

2. Вагоны, прибывшие в адрес предприятия «Росбакалея», простояли на станции назначения: три крытых вагона – в ожидании освобождения фронта выгрузки четыре часа, одна цистерна по причине аварии сливного насоса – трое суток.

3. На железнодорожный путь необщего пользования станция подала шесть неочищенных после выгрузки щебня вагонов. Владелец железнодорожного пути необщего пользования согласился принять только четыре вагона с минимальными остатками щебня.

4. На железнодорожный путь необщего пользования прибыл крытый вагон № 22116537 грузоподъемностью 63 т, груженный типографской краской. Пломбы исправны, вагон в техническом отношении исправен. В пути следования никакие акты не составлялись. Груз погружен и взвешен отправителем. При выгрузке груза на подъездном пути оказалось, что число мест по документам – 220 бочек массой 44 000 кг, фактически – 218 бочек. Поврежденных мест нет. Погрузка правильная.

5. Договор на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования и договор на подачу и уборку вагонов

Общие положения

Железнодорожные пути необщего пользования – железнодорожные подъездные пути, примыкающие непосредственно или через другие железнодорожные подъездные пути к железнодорожным путям общего пользования и предназначенные для обслуживания определенных пользователей услугами железнодорожного транспорта на условиях договоров или выполнения работ для собственных нужд (ст. 2 УЖТ).

Железнодорожные пути необщего пользования могут принадлежать владельцу инфраструктуры и другим юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям.

Владелец железнодорожного пути необщего пользования (владелец подъездного пути) – юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, имеющий на праве собственности или на ином праве железнодорожный путь необщего пользования, а также здания, строения и сооружения, другие объекты, связанные с выполнением транспортных работ и оказанием услуг железнодорожного транспорта [1, ст. 2].

Пользователь железнодорожного пути необщего пользования (пользователь подъездного пути) – юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, являющийся грузоотправителем или грузополучателем и имеющий на праве собственности или на ином праве здания, строения и сооружения, другие объекты, в т. ч. склады и погрузочно-выгрузочные площадки, связанные с выполнением транспортных работ и оказанием услуг железнодорожного транспорта на принадлежащей ему территории, в пределах которой расположены железнодорожные пути необщего пользования, принадлежащие владельцу инфраструктуры [11, п. 1.3].

Контрагент – юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, являющийся грузоотправителем или грузополучателем и имеющий на праве собственности или ином подобном праве железнодорожный путь необщего пользования, примыкающий к железнодорожному пути необщего пользования основного владельца (пользователя), а также здания, строения и сооружения, другие объекты, связанные с выполнением транспортных работ и оказанием услуг железнодорожного транспорта (*контрагент-владелец*), или имеющий на праве собственности или на ином праве здания, строения и сооружения, другие объекты, в т. ч. склады и погрузочно-выгрузочные площадки, связанные с выполнением транспортных работ и оказанием услуг железнодорожного транспорта на принадлежащей ему или иному лицу территории, в пределах которой расположены железнодорожные пути необщего пользования, принадлежащие владельцу инфраструктуры и примыкающие к железнодорожному пути необщего пользования основного пользователя (*контрагент-пользователь*) [1, ст. 60; 11, п. 1.3].

Право на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования

Железнодорожные пути необщего пользования могут быть открыты для постоянной или временной эксплуатации [11].

Открытие для постоянной эксплуатации нового железнодорожного пути необщего пользования и подача на него железнодорожного подвижного состава осуществляются после принятия такого железнодорожного пути в эксплуатацию созданной в установленном порядке комиссией, в состав которой входят представитель Федерального агентства железнодорожного транспорта, владелец железнодорожного пути необщего пользования и владелец инфраструктуры, к которой примыкает такой железнодорожный путь [12, ст. 16].

На каждый железнодорожный путь необщего пользования по окончании его строительства и приема в эксплуатацию составляется инструкция о порядке обслуживания и организации по нему движения.

В случаях, когда железнодорожный путь необщего пользования не принадлежит владельцу инфраструктуры, инструкция разрабатывается владельцем железнодорожного пути необщего пользования и утверждается им по согласованию с владельцем инфраструктуры, к которой примыкает этот путь.

В случаях, когда железнодорожный путь необщего пользования принадлежит владельцу инфраструктуры, инструкция разрабатывается и утверждается владельцем инфраструктуры.

В инструкции дается характеристика путевого развития железнодорожного пути необщего пользования и указываются весовая норма и длина состава (поезда), допускаемая к обращению на пути необщего пользования, максимально допустимая скорость движения, тип локомотива, порядок маневровых передвижений, положение стрелочных переводов, наличие и расположение устройств сигнализации, нормы закрепления вагонов и другие положения, связанные с обеспечением безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта. Требования инструкции являются обязательными для владельцев и пользователей железнодорожных путей необщего пользования, контрагентов, владельцев инфраструктуры и перевозчиков, осуществляющих работу на этом железнодорожном пути необщего пользования.

При изменении технического оснащения железнодорожного пути необщего пользования или технологии его работы инструкция пересматривается в установленном порядке.

В случае изменения владельца железнодорожного пути необщего пользования утверждается новая инструкция.

Каждый железнодорожный путь необщего пользования должен иметь технический паспорт, план и продольный профиль, чертежи сооружений.

В техническом паспорте указываются технические характеристики и состояние рельсов, шпал, балласта, земляного полотна, сооружений, весовых приборов, устройств и механизмов, предназначенных для погрузки, выгрузки, очистки, промывки вагонов, маневровых устройств, лебедок, а также промышленные железнодорожные станции, горки, полугорки, вытяжные пути, устройства сигнализации, централизации, блокировки и связи, используемые при поездной и маневровой работе, и другие устройства и механизмы.

После ввода в эксплуатацию новых объектов, их закрытия или ликвидации владелец железнодорожного пути необщего пользования вносит в технический паспорт соответствующие изменения и один экземпляр технического паспорта передает владельцу инфраструктуры, сообщая ему о всех внесенных в паспорт изменениях с приложением соответствующих документов. Владелец инфраструктуры вносит изменения в ведомость железнодорожных путей необщего пользования – приложение к техническо-распорядительному акту станции примыкания.

При обнаружении на железнодорожном пути необщего пользования не-

исправностей, угрожающих безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, сохранности, техническому состоянию железнодорожного подвижного состава, контейнеров или состоянию грузов, уполномоченный представитель Федеральной службы по надзору в сфере транспорта составляет акт.

На основании этого акта соответствующее должностное лицо владельца инфраструктуры запрещает подачу железнодорожного подвижного состава на железнодорожный путь необщего пользования или его участок, указанные в этом акте, до устранения неисправностей. Ответственность за несоблюдение требований, касающихся подачи, задержки, уборки вагонов, охраны грузов, выполнения принятой заявки на перевозку грузов, оплаты пользования вагонами и контейнерами, несет виновная сторона, указанная в этом акте.

Организация работы по заключению договоров на эксплуатацию железнодорожных путей необщего пользования и договоров на подачу и уборку вагонов

Вид договора (на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования или на подачу и уборку вагонов) определяется в зависимости от принадлежности железнодорожного пути необщего пользования и локомотива, обслуживающего данный железнодорожный путь [11, п. 2.1].

Отношения между перевозчиком и владельцем железнодорожного пути необщего пользования, имеющим на праве собственности железнодорожный путь необщего пользования, примыкающий к железнодорожному пути необщего пользования основного владельца, по поводу эксплуатации такого железнодорожного пути регулируются договором на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования.

Договоры на эксплуатацию железнодорожных путей необщего пользования заключаются перевозчиком:

с владельцем железнодорожного пути необщего пользования при обслуживании такого пути локомотивом владельца железнодорожного пути необщего пользования;

с владельцем железнодорожного пути необщего пользования при обслуживании такого пути локомотивом перевозчика;

с контрагентом-владельцем при обслуживании его локомотивом перевозчика. В этом случае договор может быть заключен только при согласии основного владельца железнодорожного пути необщего пользования на пропуск вагонов для перевозок контрагента по своей территории. Данное согласие удостоверяется подписью и печатью указанного владельца железнодорожного пути необщего пользования в договоре на его эксплуатацию.

Пример формы договора на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования при обслуживании такого пути локомотивом владельца железнодорожного пути необщего пользования приведен в приложении 6.

Подача вагонов пользователю или контрагенту-пользователю, а также их уборка регулируются договорами на подачу и уборку вагонов.

Договоры на подачу и уборку вагонов заключается перевозчиком:

с пользователем железнодорожного пути необщего пользования при обслуживании его локомотивом перевозчика;

с пользователем железнодорожного пути необщего пользования при обслуживании такого пути локомотивом пользователя;

с контрагентом-пользователем при обслуживании его локомотивом перевозчика. В этом случае договор может быть заключен только при согласии основного пользователя железнодорожного пути необщего пользования на подачу и уборку вагонов к (с) местам погрузки, выгрузки контрагента-пользователя, т. е. на проход локомотива перевозчика с вагонами или без них к контрагенту и обратно через железнодорожный путь необщего пользования основного владельца или пользователя. Данное согласие удостоверяется подписью и печатью основного пользователя железнодорожного пути необщего пользования в договоре на подачу и уборку вагонов.

Пример формы договора на подачу и уборку вагонов при обслуживании железнодорожного пути необщего пользования локомотивом перевозчика приведен в приложении 7.

Отношения между контрагентом и владельцем, пользователем железнодорожного пути необщего пользования, которые осуществляют его обслуживание своим локомотивом, регулируются отдельным договором между ними.

При обслуживании контрагента локомотивами, принадлежащими владельцу или пользователю железнодорожного пути необщего пользования, внесение перевозчику платы за пользование вагонами, контейнерами за время их нахождения у контрагента осуществляется владельцем или пользователем железнодорожного пути необщего пользования, если иное не установлено договором между перевозчиком, владельцем или пользователем железнодорожного пути необщего пользования и контрагентом.

Договоры на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования и договоры на подачу и уборку вагонов устанавливают порядок подачи и уборки вагонов, а также технологические сроки оборота вагонов, контейнеров на железнодорожных путях необщего пользования, технологическое время, связанное с подачей вагонов к местам погрузки, выгрузки грузов и уборкой вагонов с этих мест, а также технологические нормы погрузки грузов в вагоны и выгрузки грузов из вагонов. Кроме того, в указанных договорах (при среднесуточном грузообороте свыше 100 вагонов) устанавливается максимальная перерабатывающая способность погрузки и выгрузки по основным родам грузов.

Срок действия договора на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования или на подачу и уборку вагонов не должен превышать 5 лет, на что императивно указывает статья 64 УЖТ РФ [1]. В ст. 94 Устава железных дорог от 6 апреля 1964 г. [13] срок действия договора устанавливался только в одном варианте – пять лет, но позже данное ограничение законодателем было устранено статьей 67 Федерального закона «Транспортный устав железных дорог Российской Федерации» от 08.01.98г. (далее – ТУЖД) [14] и в настоящее время закреплено в действующих нормативных правовых актах [1, ст. 64; 2, п. 2.5].

В случае изменения технического оснащения либо технологии работы станции или железнодорожного пути необщего пользования в договоры вносятся изменения и дополнения в установленном порядке.

В случае изменения владельца, пользователя или контрагента, железнодорожного пути необщего пользования, с которыми заключены соответствующие договоры, между новым владельцем, пользователем или контрагентом и перевозчиком заключается новый договор на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования или договор на подачу и уборку вагонов.

Перевозчик совместно с владельцем, пользователем или с контрагентом железнодорожного пути необщего пользования, с которыми были заключены договоры, не позднее чем за три месяца до истечения срока действия договора на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования или договора на подачу и уборку вагонов приступает к разработке проекта нового договора.

Перед заключением договора на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования или договора на подачу и уборку вагонов перевозчик совместно с владельцем инфраструктуры, владельцем, пользователем или контрагентом железнодорожного пути необщего пользования производит обследование железнодорожного пути необщего пользования и его технической оснащенности. Результаты обследования оформляются актом обследования железнодорожного пути необщего пользования (приложение 8).

Каждая из сторон, участвующая в обследовании, подписывает акт обследования железнодорожного пути необщего пользования, а в случае несогласия с данными, внесенными в акт, подписывает его и письменно излагает в нем либо на отдельном листе, прикладываемом к акту обследования, свое мотивированное мнение.

Акт обследования железнодорожного пути необщего пользования составляется в необходимом количестве экземпляров, по одному экземпляру для каждой из сторон, участвующих в обследовании.

Разработка договора на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования или договора на подачу и уборку вагонов производится в следующем порядке.

Проекты договоров на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования и договоров на подачу и уборку вагонов разрабатываются и подписываются уполномоченным представителем перевозчика.

Два экземпляра подписанного проекта договора перевозчик направляет на подпись владельцу, пользователю или контрагенту железнодорожного пути необщего пользования. После подписания проекта договора он возвращает его перевозчику в месячный срок. Указанный срок исчисляется:

при пересылке проекта договора с нарочным – с даты расписки адресата в получении договора с указанием должности и фамилии принявшего его лица;

при пересылке по почте с уведомлением – с даты получения адресатом проекта договора, указанной в уведомлении.

Если при подписании проекта договора у владельца, пользователя или контрагента железнодорожного пути необщего пользования возникнут возра-

жения по его условиям, то наряду с подписанием проекта договора он составляет протокол разногласий и два его экземпляра вместе с подписанным проектом договора направляет перевозчику. Наличие разногласий оговаривается в договоре.

Перевозчик в течение месяца с даты получения протокола разногласий рассматривает его. О дате совместного рассмотрения разногласий перевозчик должен известить владельца, пользователя или контрагента железнодорожного пути необщего пользования.

При недостижении согласия по условиям договора споры рассматриваются в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

При непредставлении перевозчиком за один месяц до окончания срока действия договора проекта нового договора владелец, пользователь или контрагент железнодорожного пути необщего пользования имеет право направить перевозчику свой проект договора. Порядок и сроки рассмотрения данного проекта договора аналогичны порядку и срокам, указанным выше при направлении проекта договора перевозчиком.

В случае уклонения одной из сторон от заключения договора другая сторона по истечении месяца с даты получения другой стороной проекта договора вправе обратиться в суд с требованием о понуждении заключить договор.

При перезаключении договоров до разрешения спорных вопросов все отношения регулируются ранее заключенным договором при наличии соответствующего соглашения сторон о продлении срока действия ранее заключенных договоров.

Задание для самостоятельной работы

1. Изучить формы договоров на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования и договоров на подачу и уборку вагонов в зависимости от принадлежности такого пути и обслуживающего его локомотива.

2. Изучить порядок составления акта обследования железнодорожного пути необщего пользования и перечень сведений, вносимых в этот акт.

3. Составить полный перечень условий, включаемых в договор на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования и в договор на подачу и уборку вагонов.

4. Рассмотреть порядок заключения договора на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования и договора на подачу и уборку вагонов и рассмотрения разногласий, возникших при этом заключении.

5. В соответствии с выданным вариантом разработать и составить проект договора на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования или договора на подачу и уборку вагонов. Исходные данные приведены в приложении 9. Все необходимые расчеты и пояснения по работе железнодорожного пути необщего пользования и составлению договора привести отдельно.

6. Правила обслуживания железнодорожных путей необщего пользования и учета времени нахождения вагонов на этих путях

Порядок подачи и уборки вагонов

При обслуживании железнодорожного пути необщего пользования локомотивом владельца или пользователя этого пути, с которым заключен соответствующий договор, вагоны подаются локомотивом, принадлежащим перевозчику, на предусмотренные договором выставочные железнодорожные пути. Дальнейшее продвижение вагонов, расстановка их на места погрузки, выгрузки и возврат на выставочные пути обеспечиваются локомотивом владельца или пользователя железнодорожного пути необщего пользования [11, п. 3.1].

Выставочные железнодорожные пути могут располагаться на железнодорожных путях общего или необщего пользования.

При обслуживании железнодорожного пути необщего пользования локомотивом, принадлежащим перевозчику, вагоны подаются и убираются перевозчиком на (с) железнодорожный путь необщего пользования к местам погрузки, выгрузки.

Местом погрузки, выгрузки является часть железнодорожных путей необщего пользования, примыкающая к крытым и открытым складам и предназначенная для погрузки и выгрузки грузов.

Количество одновременно подаваемых вагонов на железнодорожный путь необщего пользования определяется по полезной длине путей, на которых расположены места погрузки, выгрузки грузов.

Количество подаваемых вагонов для одновременного начала проведения грузовых операций на местах погрузки, выгрузки без перестановки их локомотивом перевозчика определяется по полезной длине складского, погрузочно-разгрузочного железнодорожного пути.

При передаче вагонов на выставочных железнодорожных путях количество одновременно подаваемых вагонов определяется по полезной длине этих путей.

В случаях, когда вместимость железнодорожных путей необщего пользования позволяет производить подачу вагонов локомотивом перевозчика в количестве, превышающем вместимость мест погрузки или выгрузки грузов, в договоре на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования или на подачу и уборку вагонов устанавливается размер одновременно подаваемой партии вагонов на железнодорожный путь необщего пользования.

Подача и уборка вагонов на (с) железнодорожный путь необщего пользования производятся по уведомлению перевозчиком владельца, пользователя или контрагента железнодорожного пути необщего пользования в зависимости от того, с кем заключен договор на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования или на подачу и уборку вагонов.

О времени подачи вагонов, контейнеров перевозчик уведомляет владельца, пользователя или контрагента железнодорожного пути необщего пользования не позднее чем за 2 часа до подачи вагонов.

Порядок передачи уведомлений о времени подачи вагонов устанавливается договором на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования или договором на подачу и уборку вагонов. Для записи уведомлений перевозчик ведет книгу уведомлений о времени подачи вагонов под погрузку или выгрузку.

Для регистрации уведомлений о времени завершения грузовой операции на железнодорожном пути необщего пользования, передаваемого владельцем, пользователем или контрагентом, перевозчик ведет соответствующую книгу. Порядок передачи уведомлений о времени завершения грузовой операции устанавливается в договоре на эксплуатацию железнодорожного подъездного пути или в договоре на подачу и уборку вагонов.

Сроки на уборку вагонов с мест погрузки, выгрузки и железнодорожных выставочных путей необщего пользования устанавливаются на основании технологии работы станции примыкания и железнодорожного пути необщего пользования и предусматриваются в договорах на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования или договорах на подачу и уборку вагонов.

Срок уборки исчисляется с момента передачи уведомления о завершении грузовой операции, но не менее чем через 2 часа после его приема, с последующим письменным подтверждением владельцем, пользователем или контрагентом железнодорожного пути необщего пользования.

Юридическое содержание термина «подача и уборка вагонов» и его отличие от содержания термина «передача вагонов» в договорах

В последнее время между представителями организаций железнодорожного транспорта необщего и общего пользования часто возникают «трения» по вопросу порядка подачи и уборки вагонов. Представители организаций железнодорожного транспорта общего пользования (т. е. филиалов открытого акционерного общества «Российские железные дороги»), пользуясь монопольным своим положением, иногда искаженно трактуют некоторые положения нормативных актов. Во избежание двойных стандартов рассмотрим объективно правовой смысл термина «уведомление» в договорах на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования и на подачу и уборку вагонов.

В соответствии со ст. 62 УЖТ РФ [1], а также п. 3.1, 4.3 [11] в договоре на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования при обслуживании его локомотивом владельца этого железнодорожного пути необщего пользования устанавливается место передачи вагонов (выставочный путь) и технологический срок оборота. При этом в п. 3.1 [11] указано, что выставочные пути могут располагаться на железнодорожных путях общего (на станции примыкания) и необщего (на подъездном пути) пользования, и в договорах должно четко указываться место расположения этого выставочного пути, потому что данный фактор существенно влияет на продолжительность технологического срока оборота вагонов на подъездном пути и процедуру передачи ответственности за вагоны между участниками указанного договора.

Порядок подачи вагонов на выставочный путь регулируется ст. 20, 34, 58, 62, УЖТ [1], п. 3.1 – 3.7 [11]. В соответствии с этими правовыми положениями конкретный порядок подачи вагонов устанавливается договором на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования или договором на подачу и уборку вагонов. Как правило, в подобных договорах такой порядок устанавливается в виде текста: *«Подача вагонов на подъездной путь и возврат их с железнодорожного пути необщего пользования производятся по уведомлению. Уведомление о подаче вагонов передается приемосдатчиком станции ОАО «РЖД» по телефону диспетчеру владельца (пользователя) железнодорожного пути необщего пользования не позднее чем за 2 часа до подачи»*. По смыслу ст. 20 УЖТ [1], п. 3.4, 3.5 [11], п. 4 Правил приема грузов к перевозке железнодорожным транспортом (далее – Правила приема грузов к перевозке) [15], п. 16 Правил выдачи грузов на железнодорожном транспорте (далее – Правила выдачи грузов) [16] термин *«уведомление»* имеет содержание обязанности одной стороны перед другой своевременного извещения определенным способом (по телефону, факсу, письменным предписанием и т. п.) о готовности к передаче вагонов.

Требование об обязательном уведомлении подачи и уборки вагонов необходимо, чтобы стороны могли заблаговременно подготовиться к предстоящей работе с вагонами (оповестить причастных работников, освободить железнодорожные пути для приема передаваемых вагонов, подготовить маневровые средства и погрузочно-выгрузочные механизмы, спланировать работу причастных служб и т. п.). Кроме того, уведомление необходимо для документальной фиксации начала и окончания исчисления технологических сроков оборота вагонов, технологических сроков на погрузку и выгрузку вагонов (ст. 39, 62 УЖТ [1]), а также для установления момента наступления ответственности за задержку подачи вагонов на выставочные пути и уборки с них, задержку вагонов на подъездных путях, за несвоевременный прием вагонов с железнодорожных станций на подъездные пути по вине ветвевладельца или перевозчика [1, ст. 43, 99, 100].

Итак, *«уведомление»* как элемент порядка подачи и уборки вагонов в правовом смысле является сообщением. Такая интерпретация термина *«уведомление»* подтверждается п. 25, 26 Инструктивного указания Государственного арбитража СССР от 31.05.76 г. № И-1-14 *«О практике разрешения споров, возникающих при заключении и исполнении договоров на эксплуатацию железнодорожных подъездных путей и на подачу и уборку вагонов»* [17, с. 252]. В настоящее время отсутствует официальное разъяснение данного вопроса Высшим Арбитражным Судом Российской Федерации.

Если ст. 20 УЖТ [1] и [11, п. 3.5] предусмотрели обязанность уведомления перевозчиком о подаче вагонов на подъездной путь не менее чем за 2 часа до подачи вагонов и в случае задержки подачи вагонов после уведомления свыше двух часов по независимым от владельца (пользователя) железнодорожного пути необщего пользования причинам перевозчик несет ответственность [1, ст. 100], то в отношении сроков уборки – ситуация неясная, а точнее, коллизионная.

Порядок уборки вагонов должен бы быть аналогичным порядку подачи и устанавливаться договором на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования или договором на подачу и уборку вагонов [11, п. 3.4, 3.7]). В п. 3.7 [11] указано, что сроки на уборку вагонов с подъездных путей устанавливаются на основании технологии работы станции примыкания и железнодорожного пути необщего пользования и предусматриваются в договорах на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования или договорах на подачу и уборку вагонов. При этом срок уборки исчисляется с момента передачи уведомления перевозчику владельцем (пользователем) железнодорожного пути необщего пользования, но не менее чем через 2 часа после приема перевозчиком уведомления. Получается, что если в договоре на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования или в договоре на подачу и уборку вагонов не указан срок на уборку вагонов после уведомления перевозчика, вагоны, готовые к уборке, могут простаивать неопределенное время, и привлечь к ответственности перевозчика за это по ст. 100 УЖТ [1] затруднительно, но возможно (Инструктивные указания Государственного арбитража СССР от 18.06.82 г. № И-1-2 «О применении статей 50, 92, 118¹ и 163 Устава железных дорог Союза ССР» [17, с. 255 – 258]). В этом случае для привлечения к ответственности перевозчика более возможным является применение ст. 63 УЖТ [1] в претензионном либо судебном порядке. Но часто в существующих договорах на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования отсутствует предельный срок на уборку вагонов, что не всегда является ухудшающим фактором для владельца железнодорожного пути необщего пользования, если выставочные пути находятся у владельца инфраструктуры, т. е. на станции ОАО «РЖД».

Порядок подачи и уборки вагонов с технологической точки зрения в [11] не регламентирован. Однако это не исключает возможности использования других нормативных актов, регулирующих подобный вопрос, в том числе замененных новыми нормативными актами, если они регулируют сходные правоотношения (аналогия закона). При невозможности использования аналогии закона правоотношения по подаче и уборке вагонов можно урегулировать исходя из общих начал и смысла гражданского законодательства (аналогия права) и требований добросовестности, разумности и справедливости (ст. 6 ГК РФ [18]). Кроме того, гражданское законодательство допускает применение обычаев делового оборота, т. е. сложившиеся и широко применяемые правила поведения в области предпринимательской деятельности, не предусмотренные законодательством (ст. 5 ГК РФ [18]). Так как в действующих нормативных правовых актах [1, 11 и др.] не предусмотрена технологическая процедура подачи и уборки вагонов, то нет и прямых нормативных запретов на применение в этом случае обычаев делового оборота.

К вопросу о порядке подачи и уборки вагонов вполне применима практика взаимоотношений между перевозчиком и владельцем (пользователем) железнодорожного пути необщего пользования, сложившаяся до вступления в силу УЖТ [1]. В Правилах эксплуатации железнодорожных подъездных путей

(утверждены МПС СССР 16.12.68 г.) [8, раздел 12] порядок подачи и уборки вагонов был детально урегулирован, при этом в § 24 – 27 указанных правил [8, раздел 12] предусмотрено три способа подачи: по уведомлению (т. е. по факту сообщения о готовности произвести передачу вагонов), по интервалам времени и по расписанию (последние два способа рекомендовалось применять при среднесуточной погрузке или выгрузке на подъездном пути более 50 вагонов). Эти же три способа подачи и уборки вагонов на подъездной путь и возврат вагонов с железнодорожного пути необщего пользования устанавливались в п. 3.4, 3.5 Правил обслуживания железнодорожных подъездных путей, утвержденных приказом МПС России от 25.05.2000 г. № 15Ц.

Как видно, между перевозчиками и владельцами (пользователями) подъездных путей длительное время действовало устойчивое правило поведения по организации подачи и уборки вагонов, нашедшее отражение в практике заключения договоров на эксплуатацию подъездных путей и на подачу и уборку вагонов. Поэтому данное обстоятельство можно считать основанием для признания технологии подачи и уборки вагонов тремя способами обычаем делового оборота, а в силу ст. 5 ГК РФ [18] данная технология может применяться на практике и включаться в договоры на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования и на подачу и уборку вагонов, например – применение ст. 5 ГК РФ [18] к ст. 58, 62 УЖТ [1] и п. 2.3 [11]. В этих документах указывается, что порядок передачи вагонов (подачи и уборки вагонов) на подъездной путь и возвращение их обратно устанавливается договорами на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования и на подачу и уборку вагонов, не раскрывается этот порядок по существу.

С термином *уведомление* неразрывно связаны приемо-сдаточные операции. По содержанию приемо-сдаточные операции являются операциями по осмотру и передаче вагонов (контейнеров) в техническом и коммерческом отношении (ст. 20 УЖТ [1]). Кроме того, приемо-сдаточные операции являются моментом перехода юридической ответственности за передаваемые вагоны или контейнеры (груженые, порожние) и грузы, погруженные в вагоны или контейнеры, от одной стороны, участвующей в проведении этих операций, к другой (п. 3.2 [11], п. 24 Правил приема груза к перевозке [15], п. 7.5, 11 Правил выдачи грузов [16]).

Время на приемо-сдаточные операции определяется в зависимости от числа вагонов из расчета 1 минута на вагон (п. 2.6 Приказ МПС России № 67 [19]). Необходимо обратить внимание, что Приказ МПС России № 67 [19] не предусмотрел предельную продолжительность приемо-сдаточных операций на железнодорожных выставочных и иных (погрузочно-выгрузочных) путях, как это было ранее. Так, ст. 92 Устава железных дорог от 6 апреля 1964 г. [13], § 37 Правил эксплуатации железнодорожных подъездных путей [8, раздел 12] устанавливал время на приемо-сдаточные операции в зависимости от числа вагонов в передаче из расчета 1 минута на вагон, но не более 30 минут на всю одновременно передаваемую партию вагонов. Устав железных дорог от 6 апреля 1964 г. [13] не действует с 18 января 1998 г. ввиду новации его федеральным законом

ТУЖД [14], а Правила эксплуатации железнодорожных подъездных путей, утвержденные МПС СССР 16.12.68 г. [8, раздел 12], и Сроки погрузки и выгрузки грузов, утвержденные МПС СССР 17.08.82 г. [8, раздел 13], приказом МПС России от 29.12.2001 г. № 52 признаны недействующими в системе МПС России, т. е. на железнодорожном транспорте Российской Федерации. В действующих договорах на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования и на подачу и уборку вагонов все еще время на приемо-сдаточные операции ограничивается 30 минутами, что противоречит п. 2.6 Приказа МПС России № 67 [19]. Поэтому при заключении новых договоров владельцам и пользователям железнодорожных путей необщего пользования необходимо учитывать положения Приказа МПС России № 67 [11].

Итак, термин «уведомление» [1, ст. 20, 39, 49, 58, 62, 99, 100; 11, п. 2,3, 3.5] имеет двойное содержание:

1) обязательное своевременное извещение одной стороны другой определенным способом (по телефону, факсу, письменным предписанием и т.п.) о готовности к передаче (подаче, уборке) вагонов, чтобы стороны могли заблаговременно подготовиться к предстоящей работе с вагонами (оповестить причастных работников, освободить железнодорожные пути для приема передаваемых вагонов, подготовить маневровые средства и погрузочно-выгрузочные механизмы, спланировать работу причастных служб и т.п.) с документальной фиксацией начала и окончания исчисления технологических сроков оборота вагонов, технологических сроков на погрузку и выгрузку вагонов, а также для установления момента наступления ответственности за задержку подачи вагонов на выставочные пути и уборки с них, задержку вагонов на подъездных путях, за несвоевременный прием вагонов с железнодорожных станций на подъездные пути по вине ветвевладельца или перевозчика.

2) один из трех технологических способов подачи и уборки (транспортировки) вагонов между станцией примыкания и железнодорожным подъездным или выставочным путем по факту сообщения о готовности произвести передачу вагонов наряду с двумя другими – по интервалам времени и по расписанию (ранее эти способы рекомендовалось применять при среднесуточной погрузке или выгрузке на подъездном пути более 50 вагонов). Ввиду отсутствия в действующих нормативных правовых актах организации технологического процесса подачи и уборки вагонов гражданское законодательство (ст. 5 ГК РФ [18]) допускает применение обычаев делового оборота, т. е. сложившиеся и широко применяемые правила поведения в области предпринимательской деятельности (в том числе устойчивое правило поведения по организации подачи и уборки вагонов, нашедшее отражение в практике заключения договоров на эксплуатацию подъездных путей и на подачу и уборку вагонов), не предусмотренные законодательством (§ 24 – 27 Правил эксплуатации железнодорожных подъездных путей (утверждены МПС СССР 16.12.68 г.) [8, раздел 12]; п. 3.4, 3.5 Правил обслуживания железнодорожных подъездных путей, утвержденных приказом МПС России от 25.05.2000 г. № 15Ц).

Эффективным способом детальной регламентации порядка подачи и

уборки вагонов кроме договоров на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования и на подачу и уборку вагонов может служить единый технологический процесс работы станции примыкания и железнодорожного пути необщего пользования, разрабатываемый в соответствии с установленными правилами [11, п. 5.1 – 5.13], но этот вопрос рассмотрен отдельно.

Юридическое содержание термина «размер передачи» в договорах между перевозчиком и владельцем или пользователем железнодорожного пути необщего пользования

Анализируя претензионные споры между перевозчиком и представителями железнодорожных путей необщего пользования по отдельным пунктам договоров на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования и на подачу и уборку вагонов, можно заметить неоднозначность подхода к вопросу определения размера подачи и уборки вагонов. Представители организаций железнодорожного транспорта общего пользования (т. е. открытого акционерного общества «Российские железные дороги»; далее – ОАО «РЖД»), пользуясь монопольным своим положением, не всегда объективно подходят к решению этого вопроса. Постараемся объективно рассмотреть правовой смысл термина «размер передачи».

В соответствии со ст. 62 УЖТ РФ [1], п. 3.1, 4.3 [11] в договоре на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования или на подачу и уборку вагонов при обслуживании его локомотивом владельца (пользователя) этого железнодорожного пути необщего пользования устанавливается место передачи вагонов (выставочный путь) и технологический срок оборота. При этом в п. 3.1 [11] указывается, что выставочные пути могут располагаться на железнодорожных путях общего (на станции примыкания) и необщего (на подъездном пути) пользования. Порядок подачи вагонов на выставочный путь регулируется ст. 20, 34, 58, 62, УЖТ [1], п. 3.1–3.7 [11]. В соответствии с этими правовыми положениями конкретный порядок подачи вагонов, *размер одновременной подачи партии вагонов* устанавливается договором на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования или договором на подачу и уборку вагонов.

Рассмотрим понятия «размер одновременной подачи партии вагонов» и «количество одновременно подаваемых вагонов» (чаще всего в договорах для обозначения этих понятий используется один термин – *размер передачи*).

Смысл термина «количество одновременно подаваемых вагонов» раскрывается в п. 3.3 [11], где указано, что количество одновременно подаваемых вагонов на подъездной путь определяется по полезной длине путей, на которых расположены места погрузки, выгрузки грузов, т. е. грузовых фронтов [11, абз. 2 п. 3.3], в случае без перестановки вагонов на этих местах локомотивом перевозчика (как правило, это железная дорога – филиал ОАО «РЖД») – по полезной длине складского, погрузочно-разгрузочного железнодорожного пути, т. е. грузового фронта [11, абз. 3 п. 3.3], а при передаче вагонов на выставочных железнодорожных путях – по полезной длине выставочного железнодорожного пути [11, абз. 4 п. 3.3].

Смысл термина *«размер одновременной подачи партии вагонов»* раскрывается в абз. 5 п. 3.3 [11], где указано, что *размер одновременно подаваемой партии вагонов* на подъездной путь – это количество одновременно подаваемых вагонов на подъездной путь локомотивом перевозчика, по величине не превышающее вместимость железнодорожного пути необщего пользования, но превышающее вместимость мест погрузки или выгрузки грузов. В этом случае такой размер одновременно подаваемой партии вагонов должен быть установлен в договоре на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования или на подачу и уборку вагонов. Как можно заметить, термины *«размер одновременной подачи партии вагонов»* и *«количество одновременно подаваемых вагонов»* различаются только тем, что первый связан с вместимостью железнодорожного пути необщего пользования, включая грузовые фронты, обслуживаемого локомотивом перевозчика, а второй – с вместимостью грузового фронта или выставочного железнодорожного пути при обслуживании железнодорожного пути необщего пользования локомотивом владельца (пользователя) этого пути.

На *размер одновременно подаваемой партии вагонов* и *количество одновременно подаваемых вагонов* влияет не только вместимость железнодорожного пути необщего пользования или выставочного железнодорожного пути, но и тяговые характеристики локомотива, осевая нагрузка, профиль железнодорожных путей и перегонов и др. Но нормативным правовым актом [11] это никак не учитывается и не регламентируется, что создает определенный пробел в нормативном урегулировании спорных моментов.

Часто перевозчик в спорах с владельцами и пользователями подъездных путей, обслуживаемыми собственными локомотивами, о *количестве одновременно подаваемых вагонов*, передаваемых на выставочных железнодорожных путях, ссылаются на абз. 4 п. 3.3 [11]. Данный абзац Правил определяет максимально возможное *количество одновременно передаваемых вагонов* на железнодорожный подъездной путь, ограниченное полезной длиной выставочного железнодорожного пути, и не исключает учет условий, влияющих на *количество одновременно передаваемых вагонов* (т. е. на размер передачи), предусмотренных п. 2.9 [11].

При этом перевозчик не учитывает абз. 1 ст. 58, абз. 3 ст. 62 УЖТ [1], абз. 2 п. 2.3, п. 2.9 [11], где указано, что порядок подачи и уборки вагонов устанавливается договорами на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования и договорами на подачу и уборку вагонов с учетом технологии работы и технической характеристики железнодорожного пути необщего пользования и железнодорожной станции примыкания. Согласно указанным нормативным положениям перевозчик не может в одностороннем порядке определять план работы станции примыкания по организации подвода вагонов с других станций железнодорожного транспорта общего пользования (в т.ч. в «сгущенном» порядке) и передаче этих вагонов владельцу (пользователю) железнодорожного пути необщего пользования без согласования с ним. Так же не может поступать и владелец (пользователь) железнодорожного пути необщего пользования по отношению к перевозчику.

Почему перевозчик иногда считает нужным учитывать только технологию своей работы, игнорируя интересы других участников перевозочного процесса? В УЖТ есть об этом отдельные положения. Например, абз. 2 ст. 40 УЖТ [1] предусмотрел право взимания с грузоотправителя платы за пробег прибывших в соответствии с его заявкой порожних вагонов (контейнеров) на железнодорожную станцию отправления при отказе грузоотправителя от погрузки и невозможности использовать такие вагоны (контейнеры) на данной станции другими грузоотправителями в течение суток, предусматривавшихся для такой погрузки. Тем самым для перевозчика УЖТ предусмотрел компенсацию за проделанную перевозчиком работу в пользу грузоотправителя (которым может являться также и владелец, и пользователь железнодорожного пути необщего пользования) по организации подборки и подвода порожних вагонов (контейнеров).

Получается, что интересы перевозчика в части организации перевозочного процесса и технологии работы железнодорожной станции превагируют над интересами грузоотправителя, грузополучателя, владельца и пользователя железнодорожного пути необщего пользования. Если перевозчик так считает, то это ошибочно.

При «сгущенном» подводе перевозчиком груженых и порожних вагонов (контейнеров) на железнодорожную станцию примыкания в адрес владельца (пользователя) железнодорожного пути необщего пользования (в том числе в адрес грузополучателя, грузоотправителя) в соответствии с абз. 1 ст. 58, абз. 3 ст. 62 УЖТ [1], абз. 2 п. 2.3, п. 2.9 [11] перевозчик должен руководствоваться договором на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования и договором на подачу и уборку вагонов, учитывающими технологию функционирования железнодорожной станции, к которой примыкает железнодорожный подъездной путь, технологию функционирования железнодорожного пути необщего пользования, а также данные технического паспорта железнодорожного пути необщего пользования, инструкции, плана и продольного профиля железнодорожного пути необщего пользования. Именно этими договорами определяется *количество одновременно передаваемых вагонов*. Перевозчик на основе этих договоров и только с согласия владельца (пользователя) железнодорожного пути необщего пользования (в том числе грузоотправителя, грузополучателя) вправе передавать вагоны свыше нормы, предусмотренной этими договорами.

Ссылки перевозчика на абз. 4 п. 3.3 [11] правомерны только на стадии разработки договора на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования или договора на подачу и уборку вагонов, если этими договорами предусматривается передача вагонов на выставочных железнодорожных путях и железнодорожный подъездной путь обслуживается собственным локомотивом владельца (пользователя) этого железнодорожного пути необщего пользования, но с обязательным учетом абз. 1 ст. 58 УЖТ [1] и п. 2.9 [11].

Освобождение грузоотправителя, грузополучателя (т. е. пользователя), владельца железнодорожного пути необщего пользования, обслуживающего

грузоотправителя, грузополучателя (т. е. пользователя) своим локомотивом, от платы за пользование вагонами предусмотрено по основаниям, указанным в абзацах 10 – 12 ст. 39 УЖТ [1], в частности вследствие обстоятельств непреодолимой силы, военных действий, блокады, эпидемии, которые вызвали перерыв движения на подъездном пути, иных обстоятельств, при которых запрещено выполнять операции по погрузке, выгрузке грузов (например, шквалистый ветер, гроза и т.п., угрожающие безопасности проведения работ), а также вследствие подачи перевозчиком вагонов, контейнеров в количестве, превышающем количество вагонов, контейнеров, установленное соответствующим договором.

Не регламентирован также нормативными правовыми актами порядок передачи вагонов на подъездной путь без согласия владельца (пользователя) этого пути в количестве, превышающем *размер одновременно подаваемой партии вагонов* или *количество одновременно подаваемых вагонов*, предусмотренные договором на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования или договором на подачу и уборку вагонов. Но при этом данное обстоятельство в абз. 12 ст. 39 УЖТ [1] предусмотрено как основание для освобождения грузоотправителей, грузополучателей, владельцев железнодорожного пути необщего пользования, обслуживающих грузоотправителей, грузополучателей своими локомотивами, от платы за пользование переданными перевозчиком вагонами (контейнерами), количество которых превышает количество, установленное соответствующим договором.

Для изучения указанного основания освобождения от платы в связи с превышением *размера одновременно подаваемой партии вагонов* или *количества одновременно подаваемых вагонов* необходимо рассмотреть понятия «*грузоотправитель*», «*грузополучатель*» и «*владелец железнодорожного пути необщего пользования, обслуживающий грузоотправителей, грузополучателей своими локомотивами*», на которые ссылаются статьи 39, 62 УЖТ [1].

Следует обратить внимание на абз. 10 ст. 39 УЖТ [1], где указано, что от платы за пользование вагонами (контейнерами) по обстоятельствам, предусмотренным в абзацах 11 и 12 ст. 39 УЖТ [1], освобождаются грузоотправители, грузополучатели, владельцы железнодорожного пути необщего пользования, обслуживающие грузоотправителей, грузополучателей своими локомотивами. Текст абз. 10 ст. 39 УЖТ [1] устанавливает, что если *владелец железнодорожного пути необщего пользования* обслуживает своим локомотивом собственные грузовые фронты, то данный владелец железнодорожного пути необщего пользования не имеет законного права на освобождение от платы за пользование вагонами (контейнерами) по обстоятельствам, предусмотренным абзацами 11 и 12 ст. 39 УЖТ [1], что вполне логично, так как *владелец железнодорожного пути необщего пользования*, обслуживаемый собственным локомотивом, примет то количество вагонов (контейнеров), которое способен переработать (выгрузить, погрузить, разместить и т.п.) на своем подъездном пути, в том числе на грузовых фронтах. Ранее ст. 118 ТУЖД [14] не устанавливала разграничения между владельцем железнодорожного пути необщего пользования, обслуживающим собственным локомотивом свои грузовые фронты для собствен-

ных нужд, и владельцем железнодорожного пути необщего пользования, обслуживающим собственным локомотивом грузовые фронты грузоотправителей и грузополучателей для их нужд, что не создавало затруднений в определении оснований освобождения от платы за пользования вагонами (контейнерами).

В абз. 10 ст. 39 УЖТ [1] речь идет о владельце железнодорожного пути необщего пользования, который не производит погрузочно-выгрузочные работы для собственных нужд, а осуществляет работу по обслуживанию других участников перевозочного процесса, связанных с отправкой и приемом грузов на железнодорожных путях необщего пользования, как принадлежащих такому владельцу, так и принадлежащих другим лицам, не обслуживаемым локомотивом перевозчика. Работа такого владельца заключается в подаче вагонов на грузовые фронты иных грузоотправителей, грузополучателей (т. е. иных лиц, в том числе пользователей) и уборке их с этих фронтов, расформирование и формирование передаваемых партий вагонов в адрес иных лиц, подгруппировка вагонов по грузовым фронтам иных лиц и др.

При этом согласно ст. 2 [12] и абз. 5 п. 1.3, п. 1.11 [11] владельцем железнодорожного пути необщего пользования может являться как лицо, связанное с эксплуатацией железнодорожного транспорта общего пользования (владелец инфраструктуры, железнодорожными подъездными путями которого пользуются грузоотправители, грузополучатели, пользователи), так и связанное с железнодорожным транспортом необщего пользования (владелец, пользователь железнодорожного пути необщего пользования, предприятия промышленного железнодорожного транспорта).

Надо помнить, что грузоотправителем, грузополучателем, владельцем железнодорожного пути необщего пользования может являться и контрагент (ст. 60 УЖТ [1]), определение которого было дано раньше.

Кто же тогда *грузоотправитель* и *грузополучатель*?

Из смысла статей 2, 18, 20, 21 и других статей УЖТ [1], статей 2, 13 [12], п. 1.3 [11], п. 4, 7 Правил приема груза к перевозке [15], п. 4, 16 Правил выдачи груза [16] следует, что грузоотправителем, грузополучателем является лицо (физическое или юридическое), наделенное правом вступать в правоотношения по договору перевозки груза (от своего имени, по доверенности, по договору поручения, по договору агентирования и др.), осуществлять погрузку, выгрузку грузов своими средствами или привлечением для этого других юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, а также средствами перевозчика на местах общего и необщего пользования, принимать от перевозчика вагоны (контейнеры) и возвращать их обратно и т. п.

Из этого следует, что грузоотправитель и грузополучатель, если это юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, вправе владеть железнодорожным подъездным путем (т. е. быть основным владельцем или владельцем-контрагентом), может пользоваться железнодорожным подъездным путем, принадлежащем владельцу инфраструктуры, (т. е. быть основным пользователем или пользователем-контрагентом), а может не владеть и не пользоваться железнодорожным подъездным путем (в этом случае грузоотправитель и гру-

зополучатель осуществляют грузовые операции на местах общего пользования). Кроме того, грузоотправитель и грузополучатель для обслуживания железнодорожного пути необщего пользования могут иметь собственный локомотив, а при его отсутствии – обслуживаться локомотивом перевозчика либо владельца железнодорожного пути необщего пользования (в том числе владельца инфраструктуры в случае принадлежности последнему железнодорожного пути необщего пользования).

Вернемся к вопросу о *количестве одновременно подаваемых вагонов*.

При анализе конфликтных ситуаций, возникших между представителями подъездных путей и перевозчиком, во многих случаях обнаружена неправомерность позиции перевозчика. Рассмотрим пример без указания конкретного владельца железнодорожного пути необщего пользования и перевозчика. В договорах на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования или договорах на подачу и уборку вагонов всегда устанавливается количество вагонов в каждой сдаваемой соответственно владельцу или пользователю железнодорожного пути необщего пользования передаче, например, не более 12. Это означает, что перевозчик может передать владельцу (пользователю) железнодорожного пути необщего пользования на выставочном пути, расположенном на станции примыкания ОАО «РЖД», *количество одновременно подаваемых вагонов* не более 12. Так как выставочным путем является один из приемоотправочных путей станции примыкания ОАО «РЖД», вместимость данного пути устанавливается технико-распорядительным актом станции примыкания ОАО «РЖД» (например, не менее 50–55 условных вагонов). Поэтому при установке *перевозчиком* на выставочном пути партии вагонов количеством свыше 12 вагонов владелец (пользователь) железнодорожного пути необщего пользования вправе принять не более 12 вагонов, остальные вагоны остаются на ответственном простое перевозчика.

Если владельцем (пользователем) железнодорожного пути необщего пользования нарушается периодичность приема вагонов с выставочного пути на подъездной путь (технологический срок оборота вагонов; например, владелец (пользователь) железнодорожного пути необщего пользования допустит задержку вагонов на своих путях и неприем из-за этого вагонов с выставочного пути свыше установленного договором технологического срока оборота в зависимости от количества грузовых операций, выполняемых с вагонами), установленная договором на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования или договором на подачу и уборку вагонов, то перевозчик имеет право применить к владельцу (пользователю) железнодорожного пути необщего пользования санкции, предусмотренные только ст. 43 УЖТ [1].

Таким образом, вследствие подачи перевозчиком вагонов на железнодорожный выставочный путь в количестве, превышающем количество вагонов, установленное договором на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования или договором на подачу и уборку вагонов, владелец (пользователь) железнодорожного пути необщего пользования освобождается от платы за пользование вагонами. В рассматриваемом примере независимо от длины

железнодорожного выставочного пути владелец (пользователь) железнодорожного пути необщего пользования вправе принять не более 12 вагонов. Остальные вагоны, установленные перевозчиком на железнодорожном выставочном пути, как отмечалось ранее, остаются на ответственном простое перевозчика, а владелец (пользователь) железнодорожного пути необщего пользования освобожден от ответственности за это. Оставшиеся на выставочном пути вагоны принимаются владельцем (пользователем) железнодорожного пути необщего пользования после возвращения ранее принятых вагонов в пределах технологических сроков оборота.

В случаях, когда *размер одновременно подаваемой партии вагонов*, установленный в договоре на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования или в договоре на подачу и уборку вагонов локомотивом, принадлежащим *перевозчику*, превышает вместимость мест погрузки и выгрузки, учет времени нахождения второй и последующих групп вагонов осуществляется с момента истечения технологических норм погрузки грузов в вагоны и выгрузки из вагонов первой группы вагонов, находящихся на местах погрузки, выгрузки и при необходимости – времени на их перестановку [11, п. 4.2].

Рассмотрение обращений владельцев (пользователей) железнодорожных путей необщего пользования к перевозчику по вопросам *размера одновременно подаваемой партии вагонов* или *количества одновременно подаваемых вагонов* осуществляется в порядке, предусмотренном гражданским законодательством [18, ст. 445–446]. Необходимо обратить внимание на то, что споры в указанном порядке разрешаются только по условиям договоров на эксплуатацию подъездных путей и на подачу и уборку вагонов, так как данные договоры в силу статей 55 и 56 УЖТ [1] являются для перевозчика обязательными к заключению (публичными) [18, ст. 426]. Но с учетом положений статей 46, 47 Конституции РФ, ч. 1 ст. 445 ГК РФ [18], абз. 7 ст. 64 УЖТ [1], п. 8 Инструктивного указания Государственного арбитража СССР от 31.05.76 г. № И-1-14 «О практике разрешения споров, возникающих при заключении и исполнении договоров на эксплуатацию железнодорожных подъездных путей и на подачу и уборку вагонов» [17, с. 247–248], владелец (пользователь) железнодорожного пути необщего пользования при заключении договора на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования или на подачу и уборку вагонов по условиям, не урегулированным сторонами договора в согласительной комиссии [1, абз. 7 ст. 64]), вправе обратиться в арбитражный суд по неурегулированным разногласиям указанных договоров.

Учет времени нахождения вагонов на железнодорожном пути необщего пользования

Время нахождения вагонов под погрузкой, выгрузкой при обслуживании железнодорожного пути необщего пользования локомотивом, принадлежащим перевозчику, исчисляется с момента фактической подачи вагонов к месту погрузки или выгрузки грузов на основании памятки приемосдатчика до момента получения перевозчиком от владельцев, пользователей или контрагентов же-

лезнодорожного пути необщего пользования уведомления о готовности вагонов к уборке на основании книги регистрации уведомлений и памятки приемосдатчика.

В случаях, когда размер одновременно подаваемой партии вагонов, установленный в договоре на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования или в договоре на подачу и уборку вагонов локомотивом, принадлежащим перевозчику, превышает вместимость мест погрузки и выгрузки, учет времени нахождения второй и последующих групп вагонов осуществляется с момента истечения технологических норм погрузки и выгрузки первой группы вагонов, и, при необходимости, времени на их перестановку.

Время нахождения вагонов на железнодорожных путях необщего пользования, обслуживаемых локомотивом владельца или пользователя этих путей, исчисляется с момента передачи вагонов на железнодорожных выставочных путях на основании памятки приемосдатчика до момента их возвращения на железнодорожные выставочные пути и сдачи их перевозчику на основании книги регистрации уведомлений и памятки приемосдатчика.

Учет времени нахождения вагонов на железнодорожном пути необщего пользования осуществляется на основании памяток приемосдатчика и актов общей формы в случае их составления.

При задержке вагонов, независимо от их принадлежности, на железнодорожной станции в ожидании подачи их на железнодорожный путь необщего пользования под выгрузку, перегрузку по причинам, зависящим от грузополучателя, владельца или пользователя железнодорожного пути необщего пользования, а также при задержке подачи порожних вагонов в соответствии с принятой заявкой на перевозку грузов по причинам, зависящим от грузоотправителя, владельца или пользователя железнодорожного пути необщего пользования, на каждый случай задержки составляется акт общей формы в порядке, установленном правилами составления актов при перевозках грузов железнодорожным транспортом, с указанием в нем количества всех вагонов, находящихся на железнодорожной станции в момент задержки, готовых к подаче на эти железнодорожные пути необщего пользования. Фактом задержки считается невозможность подачи перевозчиком вагонов в срок, установленный договором или правилами перевозок грузов.

Акт общей формы подписывается уполномоченными представителями перевозчика, владельца или пользователя железнодорожного пути необщего пользования, грузоотправителя, грузополучателя.

В акте указывается:

а) причина задержки в подаче вагонов:

б) количество всех задержанных вагонов, готовых к подаче на железнодорожный путь необщего пользования, а также их номера, дата и время прибытия на железнодорожную станцию;

в) время начала и окончания задержки вагонов;

г) другие сведения, предусмотренные правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом.

На основании акта общей формы перевозчик определяет время задержки вагонов на железнодорожных путях общего пользования для начисления платы за пользование вагонами.

Порядок определения оплачиваемого времени нахождения вагонов на железнодорожных путях необщего пользования устанавливается тарифным руководством.

Задание для самостоятельной работы

1. Определить порядок подачи вагонов на железнодорожный путь необщего пользования и уборки с этого пути при обслуживании такого пути локомотивом перевозчика.

2. Определить порядок подачи вагонов на железнодорожный путь необщего пользования и уборки при обслуживании такого пути локомотивом владельца железнодорожного пути необщего пользования с правом выхода на пути станции примыкания.

3. Выбрать место проведения приемо-сдаточных операций с вагонами в зависимости от заключенного договора и обслуживающего железнодорожный путь необщего пользования локомотива.

4. Выбрать моменты начала и окончания учета простоя вагонов на железнодорожном пути необщего пользования в зависимости от способа подачи и уборки этих вагонов.

7. Технологические сроки оборота вагонов и технологические нормы погрузки грузов в вагоны и выгрузки грузов из вагонов

Технологический срок оборота вагонов

Порядок разработки и определения технологических сроков оборота вагонов установлен приказом МПС России от 29.09.2003 г. № 67 [19].

Технологические сроки оборота вагонов рассчитываются и устанавливаются перевозчиком по согласованию с владельцем или пользователем железнодорожного пути необщего пользования, обслуживающим грузоотправителей, грузополучателей своим локомотивом, и устанавливаются в договорах на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования и договорах на подачу и уборку вагонов.

Технологические сроки оборота вагонов и технологические нормы погрузки грузов в вагоны и выгрузки грузов из вагонов используются перевозчиком, владельцем инфраструктуры, грузоотправителями, грузополучателями, владельцами или пользователями железнодорожного пути необщего пользования:

при разработке технологического процесса работы железнодорожной (в том числе грузовой) станции;

при разработке единого технологического процесса работы железнодорожного пути необщего пользования и железнодорожной станции примыкания;

при определении перерабатывающей способности железнодорожного пути необщего пользования.

Для железнодорожных путей необщего пользования, имеющих среднесуточный грузооборот 100 и более вагонов, технологический срок оборота вагонов рассчитывается и устанавливается в единых технологических процессах работы железнодорожных путей необщего пользования и станций примыкания.

При расчете технологического срока оборота вагонов учитываются следующие элементы операций с вагонами [19, п. 2.1]:

маневровая работа по передаче вагонов с выставочных железнодорожных путей на железнодорожные пути необщего пользования и обратно;

маневровая работа по расформированию групп вагонов (если это требуется по технологии);

маневровая работа по расстановке вагонов по местам погрузки, выгрузки и их уборке после выполнения грузовых операций;

выполнение грузовых операций;

маневровая работа по перестановке вагонов в процессе выполнения двояких операций;

маневровая работа по формированию групп вагонов (если это требуется по технологии);

приемо-сдаточные операции;

прочие операции (взвешивание, ожидание подачи и уборки на места погрузки, выгрузки, межоперационные простои).

При этом время на приемо-сдаточные операции определяется в зависимости от числа вагонов из расчета 1 минута на вагон.

Для расчета технологического срока оборота вагонов составляется суточный план-график работы станции примыкания и железнодорожного пути необщего пользования (*графический способ* определения технологического срока оборота вагонов). Исходными данными для составления суточного плана-графика являются:

фактический грузооборот на железнодорожном пути необщего пользования за предыдущий год с разбивкой по родам груза и типу подвижного состава с учетом коэффициента неравномерности 1,1–1,5;

схема железнодорожного пути необщего пользования и станции примыкания;

технологическое время на выполнение маневровых, грузовых и коммерческих операций;

данные из соответствующего акта о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожном пути необщего пользования, утвержденного в установленном порядке;

акт обследования железнодорожного пути необщего пользования.

Суточный план-график является документом, завершающим расчет технологического срока оборота вагонов на железнодорожном пути необщего пользования с разбивкой его по элементам.

На основании суточного плана-графика на железнодорожном пути необщего пользования могут устанавливаться следующие технологические сроки оборота вагонов:

для вагонов с одной грузовой операцией;
для вагонов с двумя операциями;
на летний период и зимний период.

Вместо отдельных технологических сроков оборота вагонов может быть установлен один общий технологический срок оборота для всех вагонов независимо от операций, выполняемых с ними.

Технологический срок оборота вагонов на железнодорожном пути необщего пользования может быть определен *аналитическим способом*. Для его расчета необходимо иметь следующие данные:

размеры погрузки и выгрузки грузов на каждом месте погрузки, выгрузки, в вагонах, в том числе по роду подвижного состава;

грузооборот, в том числе количество вагонов с одной и двумя операциями;

время, затрачиваемое на выполнение приемо-сдаточных операций;

время, затрачиваемое на перемещение группы вагонов со станции при-
мыкания на железнодорожный путь необщего пользования и обратно;

время, затрачиваемое на расформирование прибывающих и формирование отправляемых с железнодорожного пути необщего пользования групп вагонов;

время на подачу и расстановку вагонов по местам погрузки, выгрузки и уборку после выполнения грузовых операций;

технологические нормы погрузки грузов в вагоны и выгрузки грузов из вагонов на местах погрузки, выгрузки;

затраты времени, связанные с ожиданием подачи и уборки вагонов, освобождением мест погрузки, выгрузки.

Технологическое время, связанное с подачей и уборкой вагонов

Технологическое время, связанное с подачей вагонов к местам погрузки, выгрузки грузов и уборкой вагонов с этих мест, предусмотренное статьей 62 УЖТ [1], состоит из времени, затрачиваемого владельцем или пользователем железнодорожного пути необщего пользования на выполнение маневровой работы своим локомотивом с вагонами, поступающими в адрес обслуживаемых им грузоотправителей, грузополучателей, при подаче и расстановке вагонов на места погрузки, выгрузки таких грузоотправителей, грузополучателей и уборки вагонов с этих мест.

Указанное технологическое время определяется с учетом времени, затрачиваемого на выполнение подготовительных и заключительных операций, и включает в себя следующие элементы [19, п. 3.2]:

время движения вагонов, необходимое на выполнение маневровых полуре-
йсов от железнодорожных выставочных путей до железнодорожных путей, на которых производится расформирование и подгруппировка вагонов по грузоотправителям, грузополучателям, и далее до мест погрузки, выгрузки и обратно;

подготовительные и заключительные операции;

получение распоряжения на маневровую работу или доклад об его выполнении;

- перевод стрелок;
- проход расстояния вдоль подвижного состава для осмотра вагонов по проверке отсутствия препятствий к их передвижению;
- укладка тормозных башмаков для закрепления вагонов или снятие их;
- прицепка группы вагонов к маневровому составу или локомотиву;
- отцепка группы вагонов от маневрового состава или локомотива;
- включение и опробование автотормозов в зависимости от количества вагонов в маневровом составе.

Продолжительность каждого полурейса определяется по формуле [19, п. 2.1] или по таблицам [20, приложения 1 – 3]. Время на подготовительные и заключительные операции, связанные с подачей и уборкой вагонов, устанавливается в соответствии с приложением 1 [19].

Время, затрачиваемое на применение профилактических мер против смерзаемости грузов, восстановление сыпучести грузов, взвешивание, подачу и уборку вагонов для выполнения указанных операций, ожидание подачи и уборки вагонов по причине занятости локомотива владельца железнодорожного пути необщего пользования или мест погрузки, выгрузки, накопление вагонов, межоперационные простои в технологическое время, связанное с подачей вагонов к местам погрузки, выгрузки грузов и уборкой вагонов с этих мест, не включается в технологическое время.

При наличии на железнодорожном пути необщего пользования нескольких грузоотправителей, грузополучателей при согласии сторон по договору на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования, договору на подачу и уборку вагонов может рассчитываться и устанавливаться отдельное технологическое время для каждого грузоотправителя, грузополучателя.

Технологические нормы погрузки грузов в вагоны и выгрузки грузов из вагонов

Порядок разработки и определения технологических норм погрузки грузов в вагоны и выгрузки грузов из вагонов (далее – технологические нормы на погрузку и выгрузку грузов) устанавливается федеральным органом власти в области железнодорожного транспорта (в настоящее время – Минтранс России) [11, п. 6.2].

Технологические нормы погрузки грузов в вагоны и выгрузки грузов из вагонов используются перевозчиком, владельцем инфраструктуры, грузоотправителями, грузополучателями, владельцами или пользователями железнодорожного пути необщего пользования:

- при разработке технологического процесса работы железнодорожной (в том числе грузовой) станции;
- разработке единого технологического процесса работы железнодорожного пути необщего пользования и железнодорожной станции примыкания;
- расчете срока оборота вагонов;

определении перерабатывающей способности железнодорожного пути необщего пользования, которая учитывается при приеме заявок грузоотправителей на перевозку грузов (соответствие размеров погрузки выгрузочным возможностям грузополучателей).

Технологические нормы погрузки и выгрузки грузов устанавливаются в соответствии с методикой по разработке и определению технологических норм погрузки грузов в вагоны и выгрузки грузов из вагонов (далее – методика) [21], утверждаемой в установленном порядке федеральным органом власти в области железнодорожного транспорта [11, п. 6.4; 20, п. 1.6].

Технологические нормы на погрузку и выгрузку грузов на местах необщего пользования включают в себя время, затрачиваемое на погрузку и выгрузку грузов механизированным или немеханизированным способом с учетом затрат времени на подготовительные, вспомогательные и заключительные операции [11, п. 6.2; 20, п. 4.1].

Если на местах общего и необщего пользования при погрузке и выгрузке силами и средствами грузоотправителя, грузополучателя, владельца или пользователя железнодорожного пути необщего пользования применяются погрузочно-разгрузочные механизмы, устройства и сооружения или механизированным способом производится погрузка и выгрузка грузов, технологические нормы на которые не приведены в приложении 1 к методике [21], технологические нормы на погрузку и выгрузку грузов разрабатываются перевозчиком по согласованию с грузоотправителем, грузополучателем, владельцем или пользователем железнодорожного пути необщего пользования расчетным способом в соответствии с указанной методикой.

Нормы времени на погрузку и выгрузку грузов механизированным способом определяются расчетным путем с учетом применяемых средств механизации, устройств и сооружений, предназначенных для погрузки и выгрузки грузов, а также затрат времени на подготовительные, вспомогательные и заключительные операции и их максимального совмещения.

Погрузка и выгрузка грузов немеханизированным способом технологически нормируется с учетом единых норм выработки и времени на выполнение погрузочно-разгрузочных операций.

При перевозках грузов в восьмиосных вагонах технологические нормы увеличиваются в два раза по сравнению с технологическими нормами, установленными для четырехосных вагонов. При перевозке негабаритных грузов и грузов, перевозимых на транспортерах и специально оборудованных платформах, технологические нормы на погрузку и выгрузку этих грузов определяют исходя из местных условий работы железнодорожных станции и грузоотправителей, грузополучателей указанных грузов, владельцев и пользователей железнодорожных путей необщего пользования.

В расчетную технологическую норму на погрузку и выгрузку грузов включаются затраты времени:

на подготовительные операции — снятие пломб, закруток, открывание дверей, люков, установка или снятие заграждений в дверном проеме, установка стоек, лотков, мостиков, отбор пробы;

заключительные операции — закрывание дверей вагона, постановка закруток и пломб, увязка груза, очистка вагонов после выгрузки, закрывание люков, разравнивание погруженного груза;

собственно погрузку груза в вагон или выгрузку груза из вагона посредством механизма, включая необходимые передвижения вагона или механизма.

При погрузке или разгрузке группы вагонов подготовительные операции со всеми вагонами, кроме первого, и заключительные операции со всеми вагонами, кроме последнего, должны совмещаться по времени с другими операциями погрузки-выгрузки, и, следовательно, не учитываются при расчете общих затрат времени на погрузку и выгрузку.

Задание для самостоятельной работы

Используя методику [21], рассчитать технологические нормы погрузки грузов в вагоны и выгрузки грузов из вагонов по отдельно выданному заданию.

8. Единый технологический процесс работы грузовой станции

Единый технологический процесс (далее – ЕТП) разрабатывается для железнодорожных путей необщего пользования, обслуживаемых локомотивами владельца железнодорожного пути необщего пользования и имеющих среднесуточный грузооборот 100 и более вагонов (т. е. груженых вагонов по прибытию и отправлению). При согласии сторон ЕТП может разрабатываться и с меньшим грузооборотом [11, п. 5.1].

Для разработки проекта ЕТП и определения его условий комиссия производит обследование железнодорожного пути необщего пользования и его технической оснащенности. Результаты обследования оформляются актом обследования железнодорожного пути необщего пользования пути.

Проект ЕТП должен содержать:

- техническую и эксплуатационную характеристику устройств на подъездном пути и станции примыкания;
- размеры грузо- и вагонопотоков, рассчитанные исходя из фактического и максимального планового объема перевозок грузов;
- организацию маневровой работы и расчет норм на выполнение технических операций;
- порядок подачи и уборки вагонов и групп вагонов;
- графики обработки вагонов, передач и поездов;
- графики технологических перевозок;
- суточный план-график работы станции и железнодорожного пути необщего пользования;
- нормативы на выполнение грузовых операций;
- расчет сроков оборота вагонов на подъездном пути;
- порядок оперативного планирования, руководства и организации грузовой и коммерческой работы на станции и подъездном пути;
- мероприятия по работе в зимних условиях.

На станциях, к которым примыкают несколько железнодорожных путей необщего пользования одного ветвевладельца, может составляться комплексный ЕТП, увязывающий в единое целое технологию работы станции и примыкающих к ней железнодорожных путей необщего пользования одного ветвевладельца.

Проект ЕТП рекомендуется составлять по следующей структуре:

- 1) введение;
- 2) техническая и эксплуатационная характеристика станции примыкания и железнодорожного пути необщего пользования;
- 3) организация обработки поездов на станции примыкания и железнодорожном пути необщего пользования (необходимо проанализировать порядок выполнения на станции примыкания операций по прибытию и отправлению с составами для выявления возможностей сокращения простоев вагонов, определить возможность совмещения операций по обработке составов и групп вагонов с приемо-сдаточными операциями);
- 4) организация подачи и уборки вагонов (необходимо установить место производства приемо-сдаточных операций – на станции примыкания, промышленной станции железнодорожного пути необщего пользования, станции примыкания и железнодорожном пути необщего пользования. Выбор определяется путевым развитием, возможным совмещением операций, наименьшими эксплуатационными затратами);
- 5) организация поездной и маневровой работы на железнодорожном пути необщего пользования (должны быть предусмотрены рациональное распределение маневровой работы между станцией и железнодорожным путем необщего пользования, сокращение количества маневровых операций с вагонами, ликвидация простоев вагонов в ожидании производства с ними маневров);
- 6) организация грузовой и коммерческой работы;
- 7) особенности работы станции и железнодорожного пути необщего пользования в зимних условиях;
- 8) мероприятия по улучшению использования вагонов на железнодорожном пути необщего пользования;
- 9) оперативное планирование, руководство работой железнодорожным путем необщего пользования и станции примыкания, контроль и анализ выполненной работы;
- 10) расчетная часть;
- 11) приложения.

Проект ЕТП разрабатывается совместной комиссией, в состав которой входят представители владельца инфраструктуры и владельца железнодорожного пути необщего пользования. По согласованию сторон к разработке проекта ЕТП могут привлекаться перевозчики и другие организации.

Для разработки проекта ЕТП владелец железнодорожного пути необщего пользования до начала работы представляет комиссии:

масштабные схемы железнодорожного пути необщего пользования и заводских станций с приложением характеристики главных и станционных путей

с указанием их специализации, фронтов погрузки, выгрузки и расположения погрузочно-разгрузочных механизмов;

ведомость локомотивов с указанием их серий и специализации;

ведомость погрузочно-разгрузочных устройств и механизмов;

ведомость экипировочных, весовых и других установок и устройств, связанных с погрузкой и разгрузкой вагонов;

фактические размеры прибытия и отправления грузов в тоннах и вагонах за предыдущий год;

баланс подвижного состава;

контактные графики;

профиль и план перегонов и др.

Владелец инфраструктуры представляет комиссии следующую информацию, необходимую для разработки ЕТП:

схему станции примыкания;

выписку из графика движения поездов на примыкающих к станции участках;

сведения о минимальных и максимальных размерах прибытия, отправления, погрузки и выгрузки за анализируемый период;

данные о погрузке по дням недели за анализируемый период;

перечень и порядок использования технических устройств станции, связанных с обслуживанием данного пути необщего пользования;

сведения об информационных системах, используемых на станции примыкания.

Проект ЕТП оформляется в двух экземплярах.

Разработанный и утвержденный владельцем инфраструктуры проект ЕТП направляется владельцу железнодорожного пути необщего пользования, который утверждает его и возвращает владельцу инфраструктуры в месячный срок. Указанный срок исчисляется: при пересылке проекта ЕТП с нарочным – с даты расписки адресата в получении проекта ЕТП с указанием должности и фамилии принявшего его лица; при пересылке по почте с уведомлением – с даты получения адресатом проекта ЕТП, указанной в уведомлении.

Если при утверждении проекта ЕТП у владельца железнодорожного пути необщего пользования возникнут возражения по его условиям, то наряду с утверждением проекта ЕТП он составляет протокол разногласий с их обоснованием и направляет его владельцу инфраструктуры.

Владелец инфраструктуры в течение месяца с даты получения проекта ЕТП рассматривает его. О дате совместного рассмотрения разногласий владелец инфраструктуры заблаговременно извещает владельца железнодорожного пути необщего пользования. Оставшиеся неурегулированными разногласия оформляются протоколом и передаются в Федеральное агентство железнодорожного транспорта для дальнейшего рассмотрения.

Федеральное агентство железнодорожного транспорта совместно с владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожного пути необщего пользования рассматривает по ним согласованное решение. Неурегулированные разногласия могут быть переданы в арбитражный суд в установленном порядке.

В случаях изменения технологии работы железнодорожного пути необщего пользования и станции примыкания ЕТП подлежит корректировке.

Корректировка ЕТП осуществляется в порядке, аналогичном порядку, установленному для разработки проекта ЕТП.

Форма ЕТП устанавливается Методикой по разработке единого технологического процесса работы железнодорожного пути необщего пользования и железнодорожной станции примыкания, утверждаемой федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта. В настоящее время утвержденной данной методики нет, поэтому пока руководствуются действующими Временными указаниями по разработке единых технологических процессов работы подъездных путей и станций примыкания [20].

Задание для самостоятельной работы

Самостоятельно изучить Временные указания по разработке единых технологических процессов работы подъездных путей и станций примыкания [20] и выявить их соответствие или несоответствие правилам [11, п. 5] и приказу МПС России от 29.09.2003 г. № 67 [19].

9. Оформление и взыскание штрафов при перевозках грузов железнодорожным транспортом

Основанием для начисления сумм штрафов являются транспортная железнодорожная накладная, ведомость подачи и уборки вагонов, учетная карточка выполнения заявки на перевозку грузов, акт общей формы, коммерческий акт и другие документы.

Основные правила взыскания штрафов на железнодорожном транспорте по перевозке грузов кроме УЖТ установлены в специальном нормативном правовом акте [22].

Перечень уполномоченных представителей перевозчика, в функциональные обязанности которых входит оформление штрафов, устанавливается перевозчиком.

За невыполнение принятой (согласованной) перевозчиком заявки на перевозку грузов штраф взыскивается перевозчиком с грузоотправителя в размерах, установленных ст. 94 УЖТ [1].

Ответственность перед перевозчиком за невыполнение принятой заявки на перевозку грузов несет грузоотправитель, в том числе в случае, если обязанность по подаче данному грузоотправителю вагонов, контейнеров несет владелец железнодорожного пути необщего пользования.

Штраф за невыполнение принятой заявки на перевозку грузов взыскивается независимо от платы за пользование вагонами, контейнерами.

В случае, если грузоотправитель предупредит перевозчика о неиспользовании вагонов, контейнеров не менее чем за два дня до дня погрузки грузов, размер штрафа снижается на одну треть.

Штраф за невыполнение принятой заявки на перевозку грузов по желез-

нодорожным линиям, имеющим узкую колею, взыскивается в размере пятидесяти процентов штрафа, установленного ст. 94 УЖТ [1].

В соответствии со ст. 98 УЖТ за искажение в транспортной железнодорожной накладной наименований грузов, особых отметок, сведений о грузах, об их свойствах, в результате чего снижается стоимость перевозок грузов или возможно возникновение обстоятельств, влияющих на безопасность движения и эксплуатацию железнодорожного транспорта, а также за отправление запрещенных для перевозок железнодорожным транспортом грузов, грузоотправители уплачивают перевозчику штраф в размере пятикратной платы за перевозку таких грузов на все расстояние их перевозки независимо от возмещения вызванных данным обстоятельством убытков перевозчика.

В соответствии со ст. 99 УЖТ за задержку вагонов, контейнеров, принадлежащих перевозчикам, под погрузкой, выгрузкой грузов в местах общего и необщего пользования, включая железнодорожные пути необщего пользования, более чем на двадцать четыре часа по истечении технологических сроков оборота вагонов, контейнеров, установленных договорами на подачу и уборку вагонов или договорами на эксплуатацию железнодорожных путей необщего пользования, либо по истечении тридцати шести часов с момента подачи вагонов, контейнеров под погрузку, выгрузку грузов локомотивами перевозчика грузоотправители, грузополучатели, владельцы железнодорожных путей необщего пользования уплачивают перевозчику в десятикратном размере штрафы, установленные ст. 100 и 101 УЖТ без внесения при этом платы за пользование вагонами, контейнерами. Расчет указанных штрафов производится по ведомостям подачи и уборки вагонов, ведомостям учета времени нахождения контейнеров у грузоотправителей и грузополучателей на местах необщего пользования, составленным на основании памяток приемосдатчика, и ведомостям учета времени нахождения контейнеров у грузополучателей и грузоотправителей при передаче их на местах общего пользования, составленных на основании приемосдаточных актов с указанием времени начала и окончания грузовых операций с вагонами, контейнерами и размера штрафов.

В соответствии со ст. 47 УЖТ в случае нарушения грузоотправителем требований правил перевозок грузов железнодорожным транспортом, а также таможенных правил, касающихся перевозок грузов, если такое нарушение повлекло за собой задержку таможенными или иными органами государственного контроля (надзора) вагонов, контейнеров на железнодорожных приграничных и припортовых передаточных станциях, либо невозможности передачи таких грузов на морской, речной транспорт или железные дороги иностранных государств, грузоотправитель уплачивает перевозчику штраф в сорокапятикратном и пятнадцатикратном размере минимального размера оплаты труда соответственно за вагон и контейнер.

В случае непринятия грузоотправителем мер в отношении задержанных по указанным причинам грузов в течение десяти суток, а в отношении продовольственных и скоропортящихся грузов в течение четырех суток с момента получения от перевозчика извещения в письменной форме о задержке вагонов,

контейнеров, если иной способ извещений не предусмотрен соглашением сторон, перевозчик имеет право вернуть грузы грузоотправителю за счет последнего, за исключением продовольственных и скоропортящихся грузов, в отношении которых срок транспортабельности не позволяет осуществить такой возврат, или, если иное не предусмотрено соглашением сторон, реализовать грузы в порядке, предусмотренном ст. 35, 48 и 49 УЖТ [1].

В соответствии со ст. 99 УЖТ в случае использования вагонов, контейнеров для перевозок грузов без согласия их владельцев грузоотправителями, грузополучателями, владельцами железнодорожных путей необщего пользования, обслуживающими грузополучателей, грузоотправителей своими локомотивами, а также в случае самовольного использования перевозчиком вагонов, контейнеров, принадлежащих грузоотправителям, грузополучателям, иным юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям (в том числе на праве аренды), виновные физические или юридические лица уплачивают в десятикратном размере штрафы, установленные ст. 100 и 101 УЖТ за задержку вагонов, контейнеров.

В соответствии со ст. 102 УЖТ за превышение грузоподъемности (перегруз) вагона, контейнера грузоотправитель (отправитель) уплачивает перевозчику штраф в размере пятикратной платы за перевозку фактической массы данного груза (грузобагажа).

В соответствии со ст. 103 УЖТ в случае нарушения грузополучателем требований, установленных ст. 44 УЖТ, связанных с очисткой вагонов, контейнеров внутри и снаружи, снятием приспособлений для крепления, за исключением несъемных, приведением в исправное техническое состояние несъемных инвентарных приспособлений для крепления (в том числе турникеты), грузополучателем уплачивается перевозчику штраф в размере сорока пяти и пятнадцати размеров минимального размера оплаты труда соответственно за вагон и контейнер. Перевозчик несет ответственность в таких же размерах в случае подачи грузоотправителю без его согласия под погрузку порожних неочищенных вагонов, контейнеров.

Задание для самостоятельной работы

1. Вагоны, прибывшие в адрес предприятия, простояли на станции назначения:

10 крытых вагонов в ожидании освобождения фронта выгрузки – 3 часа;
5 полувагонов по причине аварии на предприятии – 2 суток.

Определить правовой порядок действий перевозчика и грузополучателя, а также величину штрафа, взыскиваемого с грузополучателя.

2. На железнодорожный путь необщего пользования перевозчик подал 15 вагонов, 5 из которых оказались неочищенными. По договору с перевозчиком владелец железнодорожного пути необщего пользования принял только 3 неочищенных вагона, а 2 отказался принять.

Доказать правомочие действий владельца железнодорожного пути необщего пользования, составить соответствующий вид акта и определить величину штрафа.

10. Претензии, возникающие в связи с осуществлением перевозок грузов железнодорожным транспортом

Претензии

Претензия – требование пользователя транспортных услуг к перевозчику об исполнении обязательств, возмещении потерь из-за неисполнения или ненадлежащего исполнения обязательств перевозчиком по транспортному договору, предъявленное в соответствии с транспортным законодательством [1, 23].

Перечень подразделений перевозчика, в функциональные обязанности которых входит рассмотрение претензий, устанавливается перевозчиком с указанием юридических адресов (приложение 10) [24].

Право на предъявление претензии имеет грузополучатель или грузоотправитель, а в отдельных случаях владелец железнодорожного пути необщего пользования. К претензии должны быть приложены документы, подтверждающие предъявленные требования.

Право на предъявление претензии, возникшей в связи с осуществлением перевозок груза, предоставляется также страховщику, который выплатит страховое возмещение грузоотправителю, грузополучателю в связи с ненадлежащим исполнением перевозчиком обязательств по перевозке.

Претензии, возникшие в связи с осуществлением перевозки грузов в прямом смешанном сообщении, предъявляются в соответствии со ст. 122 УЖТ:

к перевозчику, если конечным пунктом перевозки грузов является железнодорожная станция (далее – станция);

к соответствующей организации транспорта другого вида, которая обслуживает конечный пункт перевозки грузов или в ведении которой находится этот пункт.

Порядок предъявления претензий страховщиком аналогичен порядку, установленному в отношении предъявления претензий грузоотправителем, грузополучателем.

Требования к предъявляемой претензии

В претензии следует указывать следующие сведения:

наименование заявителя претензии, а для юридических лиц – данные свидетельства о государственной регистрации в качестве юридического лица;

местонахождение юридического лица (индекс, республика, край, область, город, населенный пункт, улица, номер дома, корпуса, квартиры), а для физических лиц – данные документа, удостоверяющего личность (паспорт или документ, его заменяющий) и адрес, по которому следует направлять ответ на претензию;

банковские реквизиты;

основание для предъявления претензии (полная или частичная утрата груза, недостача, повреждение (порча), просрочка в доставке и др.);

сумма претензии по каждому отдельному требованию, по каждой накладной, квитанции о приеме груза, учетной карточке выполнения заявки на пере-

возку грузов железнодорожным транспортом, ведомости подачи и уборки вагонов, накопительной карточке и другим документам;

перечень документов, прилагаемых к претензии.

Претензии подписываются грузоотправителем, грузополучателем, владельцем железнодорожного пути необщего пользования, страховщиком.

К претензии в соответствии со ст. 120 УЖТ [1] должны быть приложены следующие подтверждающие претензию документы:

в случае утраты груза – квитанция о приеме груза с отметкой перевозчика на станции назначения о неприбытии груза или справка перевозчика об отправке груза с отметкой о неприбытии данного груза на железнодорожную станцию назначения, а также документ, подтверждающий факт и размер причиненного заявителю претензии ущерба, удостоверяющий количество и действительную стоимость груза;

в случае недостачи, повреждения (порчи) груза – накладная и выданный перевозчиком коммерческий акт, либо накладная с отметкой перевозчика о составлении коммерческого акта в случае его утраты, либо накладная и документ об обжаловании отказа перевозчика в составлении коммерческого акта, а также документ, подтверждающий факт причиненного ущерба, удостоверяющий количество и действительную стоимость недостающих, поврежденных (испорченных) грузов, деталей, запчастей;

в случае просрочки доставки груза – накладная;

в случае задержки выдачи груза – накладная и акт общей формы;

в случае уплаты штрафов за задержку подачи вагонов под погрузку и выгрузку, задержку уборки вагонов с мест погрузки, выгрузки или приема вагонов с железнодорожного пути необщего пользования – ведомость подачи и уборки вагонов, памятка приемосдатчика, а также уведомление о завершении грузовой операции или передаче вагонов на железнодорожный выставочный путь, выписка из договора на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования или договора на подачу и уборку вагонов, акт общей формы;

в случае возврата штрафа за невыполнение принятой заявки на перевозку грузов или за неподачу вагонов, контейнеров для выполнения заявки – копия учетной карточки выполнения заявки на перевозку грузов, документы, подтверждающие внесение платежей по учетной карточке, а также акт общей формы, составленный в случае отказа одной из сторон подписать учетную карточку и др.

Сроки предъявления и рассмотрения претензий

Претензии к перевозчику предъявляются в сроки, установленные ст. 123 УЖТ [1].

Претензии к перевозчикам могут быть предъявлены в течение шести месяцев, а претензии в отношении штрафов и пеней – в течение сорока пяти дней.

Указанные сроки предъявления претензий исчисляются в отношении:

возмещения за повреждение (порчу) либо недостачу груза со дня выдачи груза;

возмещения за утрату груза по истечении тридцати дней со дня окончания срока его доставки;

возмещения за утрату груза в процессе его перевозки в прямом смешанном сообщении по истечении четырех месяцев со дня приема груза для перевозки;

возмещения за просрочку доставки груза со дня выдачи груза;

возврата платы за пользование вагонами, контейнерами, штрафа за задержку вагонов, контейнеров со дня получения заявителем претензии копии инкассового поручения (счета) перевозчика о начислении такой платы, штрафа;

возврата штрафа за невыполнение принятой заявки по истечении пяти дней с момента взыскания штрафа;

возврата штрафа за использование перевозчиком вагонов, контейнеров, принадлежащих грузоотправителям, грузополучателям, другим юридическим или физическим лицам либо арендованных ими без согласия их владельцев, по истечении срока доставки таких вагонов, контейнеров после выгрузки грузов или возврата их в пункт приписки;

иных возникших в связи с осуществлением перевозки случаев со дня наступления событий, послуживших основанием для предъявления претензии.

Перевозчик вправе принять для рассмотрения претензию по истечении установленных ст. 123 УЖТ [1] сроков, если признает уважительной причину пропуска срока предъявления претензии.

При рассмотрении претензии в отношении утраты вагонов, контейнеров, принадлежащих грузополучателям, грузоотправителям, другим физическим и юридическим лицам, перевозчик проводит расследование случаев утраты и розыск вагонов, контейнеров. При этом перевозчик по требованию грузоотправителя, грузополучателя, других физических и юридических лиц обязан предоставить им соответствующие вагоны, контейнеры во временное бесплатное пользование и в случае невозвращения владельцам утраченных вагонов, контейнеров по истечении трех месяцев передать предоставленные во временное бесплатное пользование вагоны, контейнеры в собственность грузоотправителей, грузополучателей, других юридических и физических лиц.

В соответствии со ст. 96 УЖТ [1] при рассмотрении претензий за утрату или недостачу груза, сданного к перевозке без объявления ценности, возмещение ущерба определяется в размере стоимости утраченного или недостающего груза, в случае повреждения (порчи) груза – в размере суммы, на которую понизилась стоимость груза, или в размере его стоимости при невозможности восстановить поврежденный груз.

Наряду с возмещением ущерба перевозчик возвращает грузоотправителю, грузополучателю взысканную плату за перевозку груза и иные взысканные перевозчиком платежи пропорционально количеству утраченного, недостающего или поврежденного (испорченного) груза, если данная плата не входит в стоимость такого груза [23].

Если груз сдан к перевозке с объявлением ценности, то в случае его утраты перевозчик возмещает ущерб в размере объявленной стоимости, а в случае

недостачи, повреждения (порчи) груза – в размере доли объявленной стоимости груза, соответствующей недостающей или поврежденной (испорченной) части груза.

В случае, если перевозчик докажет, что объявленная ценность превышает действительную стоимость, перевозчик возмещает грузоотправителю, грузополучателю ущерб в размере действительной стоимости груза.

В случае предъявления к перевозчику нескольких претензий по одной отправке разными заявителями размер возмещения ущерба перевозчиком не должен превышать требований, определенных статьями 96, 97 и др. УЖТ [1].

Перевозчик в соответствии со ст. 124 УЖТ [1] обязан рассмотреть полученную претензию и о результатах ее рассмотрения уведомить в письменной форме заявителя в течение тридцати дней со дня получения претензии.

При частичном удовлетворении или отклонении перевозчиком претензии заявителя в уведомлении перевозчика должно быть указано основание принятого решения со ссылкой на соответствующую статью УЖТ [1]. В таком случае представленные вместе с претензией документы возвращаются заявителю. Уведомление перевозчика подписывается уполномоченным им лицом.

Задание для самостоятельной работы

Примите обоснованное решение по следующим претензиям.

1. Грузополучатель 01.03.2007 г. адресовал в Дорожный центр фирменного транспортного обслуживания Московской железной дороги претензию на повреждение токарного станка на сумму 9620 р. Станок выдан грузополучателю на станции Московской ж.д. 15.01.2007 г. К претензионному заявлению приложены заверенные копии коммерческого акта, накладной и справка о размере ущерба.

2. База хозтоваров 10.02.2006 г. адресовала в Дорожный центр фирменного транспортного обслуживания Свердловской железной дороги претензию на недостачу масляной краски. Груз выдан базе на станции Свердловской ж.д. 8.07.2005 г. К претензионному заявлению приложены подлинники накладной и коммерческого акта, справка о размере ущерба.

3. Комбинат стройматериалов адресовал 11.01.2007 г. претензию в Дорожный центр фирменного транспортного обслуживания Южно-Уральской железной дороги о возврате штрафа, взысканного с комбината за невыполнение принятой заявки станцией Южно-Уральской железной дороги, на которой комбинат осуществлял в сентябре 2006 г. отгрузку стройматериалов. К претензионному заявлению приложена учетная карточка, в которую внесены изменения, не заверенные перевозчиком на станции погрузки.

Библиографический список

1. *Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации*: Федеральный закон от 10.01.2003 г. № 18-ФЗ (с изменениями в соответствии с ФЗ от 07.07.2003 г. № 122-ФЗ, от 04.12.2006 г. № 201-ФЗ, от 26.06.2007 г. № 118-ФЗ).
2. *Правила приема заявок на перевозку грузов железнодорожным транспортом*: Утв. приказом МПС России от 18.06.2003 г. № 21, зарегистрир. в Минюсте России 19.06.2003 г. № 4763.
3. *Телеграмма* МПС России от 22 сентября 2003 г. № Ш-9179.
4. *О порядке внесения изменений в согласованные ОАО «РЖД» заявки на перевозку грузов в вагонах*: Распоряжение ОАО «РЖД» № 3440р от 6.10.2004 г.
5. *О порядке внесения изменений в согласованные ОАО «РЖД» заявки на перевозку грузов в контейнерах*: Распоряжение ОАО «РЖД» от 30 июля 2004 г. № 3027р.
6. *Правила составления учетной карточки выполнения заявки на перевозку грузов железнодорожным транспортом*: Утв. приказом МПС России от 16.06.2003 г. № 20, зарегистрир. в Минюсте России 19.06.2003 г. № 4761.
7. *Правила исчисления сроков доставки грузов железнодорожным транспортом*: Утв. приказом МПС России от 18.06.2003 г. № 27, зарегистрированные в Минюсте России 23.06.2003 г. № 4816.
8. *Правила перевозок грузов*. / МПС СССР. – М.: Транспорт, 1983. – Ч. 1.– 472 с.
9. *Инструкция по актово-претензионной работе на железных дорогах государств – участников Содружества, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики*: Утв. на заседании Совета 26 – 27 мая 1994 г.- М., 1994. – 82 с.
10. *Правила составления актов при перевозках грузов железнодорожным транспортом*: Утв. приказом МПС России от 18.06.2003 г. № 45, зарегистрир. в Минюсте России 30.06.2003 г. № 4856.
11. *Правила эксплуатации и обслуживания железнодорожных путей общего пользования*: Утв. приказом МПС России от 18.06.2003 г. № 26, зарегистрир. в Минюсте России 19.06.2003 г. № 4764.
12. *О железнодорожном транспорте в Российской Федерации*: Федеральный закон от 10.01.2003 г. № 17-ФЗ (с изменениями в соответствии с ФЗ от 07.07.2003 г. № 122-ФЗ).
13. *Устав железных дорог Союза ССР*: Утв. постановлением Совета Министров СССР от 06.04.64 г. № 270 (в ред. Постановления Совета Министров СССР от 04.06.87 г. № 645). – М.: Транспорт, 1983. – 127 с.
14. *Транспортный устав железных дорог Российской Федерации*: Федеральный закон РФ от 08.01.98 г. № 2-ФЗ // *Собрание законодательства Российской Федерации*. – 1998. – № 2. – Ст. 218.
15. *Правила приема грузов к перевозке железнодорожным транспортом*: Утв. приказом МПС России от 18 июня 2003 г. № 28, зарегистрир. в Минюсте

РФ 19 июня 2003 г., регистрац. № 4775 // Российская газета. – 2003, 20 июня. – № 119/2(3233/2).

16. *Правила* выдачи грузов на железнодорожном транспорте: Утв. приказом МПС России от 18 июня 2003 г. № 29, зарегистрир. в Минюсте РФ 19 июня 2003 г., регистрац. № 4772 // Российская газета. – 2003, 20 июня. – № 119/2(3233/2).

17. *Систематизированный сборник* инструктивных указаний Государственного арбитража при Совете Министров СССР. – М.: Юрид. лит., 1983. – 336 с.

18. *Гражданский кодекс* Российской Федерации. Ч. 1: Федеральный закон РФ от 30.11.94 г. № 51-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. – 1994. – № 32. – Ст. 3301.

19. *Порядок* разработки и определения технологических сроков оборота вагонов и технологических норм погрузки грузов в вагоны и выгрузки грузов из вагонов: Утв. приказом МПС России от 29.09.2003 г. № 67, зарегистрир. в Минюсте РФ 27.10.2003 г., регистрац. № 5203 // Российская газета. – 2004, 31 янв. – № 17(3394).

20. *Временные указания* по разработке единых технологических процессов работы подъездных путей и станций примыкания: Утв. Приказом МПС СССР от 26.12.83 г. // Сборник правил перевозок и тарифов железнодорожного транспорта Союза ССР. – М.: Транспорт, 1985. – № 306. – 56 с.

21. *Методика* по разработке и определению технологических норм погрузки грузов в вагоны и выгрузки грузов из вагонов: Утв. приказом МПС России от 10.11.2003 г. № 70.

22. *Правила* оформления и взыскания штрафов при перевозках грузов железнодорожным транспортом: Утв. приказом МПС России от 18.06.2003 г. № 43, зарегистрир. в Минюсте России 23.06.2003 г. № 4817.

23. *Правила* предъявления и рассмотрения претензий, возникших в связи с осуществлением перевозок грузов железнодорожным транспортом: Утв. приказом МПС России от 18.06.2003 г. № 42, зарегистрир. в Минюсте России 30.06.2003 г. № 4855.

24. *Об утверждении* перечня подразделений ОАО «РЖД», в функциональные обязанности которых входит рассмотрение претензий, возникших в связи с осуществлением перевозок грузов: Приказ ОАО «РЖД» от 06.06.2005 г. № 84.

Перевозчик _____

Дата согласования заявки _____ г.

Дата регистрации заявки _____ г.

(должность)

(подпись)

(Ф.И.О.)

Заявка на перевозку грузов _____

на период с _____ г. по _____ г.

Станция отправления _____

Признак отправки _____

(код) (наименование станции и инфраструктуры отправления)

Железнодорожный путь необщего пользования _____

(почтовый адрес владельца пути необщего пользования) (код ОКПО) пути необщего пользования

Номенклатурная группа груза _____

Вид сообщения _____

(код)

(наименование)

Грузоотправитель _____

(код ОКПО)

(полное наименование, почтовый адрес)

Плательщик _____

(код плательщика)

(код ОКПО)

(полное наименование, почтовый адрес)

Экспедитор _____

(код ОКПО)

(полное наименование, почтовый адрес)

№ договора _____ Подача вагонов, контейнеров _____ Принадлежность _____

69

№ п/п	Дата	Код и точное наименование груза	Вид отправки	Назначение			Количество тонн	Род вагонов, грузоподъемность контейнеров			Примечание
				Наименования станции, инфраструктуры, страны назначения, передаточной станции, грузополучателя и др.	Коды			количество	код	наименование	
					станции, пограничной передаточной станции, станции передачи и др.	станции					
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12

УЧЕТНАЯ КАРТОЧКА №

Форма ГУ-1

Выполнения принятой заявки _____ на перевозку груза _____ статическая нагрузка _____
 (с по месяц, год)

Станция и инфраструктура отправления _____ Наименование номенклатурной группы _____

Перевозчик _____

Грузоотправитель _____

(полное наименование, фактический адрес и банковские реквизиты)

Часть I

Дата погрузки	Заявка		Подано вагонов (конт.)	Погружено		в т.ч. вагонов (контейнеров) по железнодорожным станциям назначения													Причины невыполнения заявки					Подписи ответст- венных работников	
	вагоны (конт.)	тонны		вагонов (конт.)	тонн	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	Общий недогруз, в т.ч.			Причина освобождения		перевоз- чик	грузоот- прави- тель
																			вагонов (конт)	пере- возчик	грузо- отпра- витель	перевоз- чик	грузо- отпра- витель		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	
Изменение заявки : увеличение +, уменьшение -																									
1																									
2																									
3																									
4																									
5																									
6																									
7																									
8																									
9																									
10																									
11																									
12																									
13																									
14																									
15																									
16																									
17																									

Образец

ГУ-29-0

Место для особых
отметок и штампов

ОРИГИНАЛ ТРАНСПОРТНОЙ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ НАКЛАДНОЙ | 1

Срок доставки истекает _____						
Род вагона	№ вагона	Грузопод. вагона	Количество осей	Индекс негабаритности	Тип/объем цистерны	№ _____
				Н	Скорость _____ (грузовая, большая)	
Перевозчик						
Станция отправления			Станция назначения			
Грузоотправитель (полное наименование)			Грузополучатель (полное наименование)			
Почтовый адрес грузоотправителя			Почтовый адрес грузополучателя			
Плательщик			Плательщик			
Станция передачи			Погрузка на вагон средствами (неужное зачеркнуть) Перевозчика Грузоотправителя			Масса груза в кг, определенная Перевозчиком Грузоотправителем Совместно (неужное зачеркнуть)
Кол-во мест	Упаковка	Наименование груза				
		Код _____				
Итого мест прописью _____					Итого масса нетто _____	
Итого масса (прописью) _____					Тара вагона _____	проп. с бр. _____
Объявленная ценность _____ руб. (прописью) _____					Масса брутто _____	
Платеж внесены на станции отправления _____ Перевозчик _____ (подпись)					Тарифные отметки:	
					Схема _____	
Способ определения массы _____ (На весах, по стандарту, по тарафлету, по обмеру, расчетным путем. Стандартная масса одного места)					Класс груза _____	
					Вид отправки _____	
Сведения о ЗПУ (отпр., перевозчик) _____					Вагон подан взамен _____	
					Искл. тариф № _____	
Масса груза определена с участием перевозчика _____ (должность и подпись перевозчика разборчиво)					Расчет платежей за _____ Руб. Кол.	
					При отправлении	
За правильность внесенных в накладную сведений отвечаю _____ (должность и подпись грузоотправителя разборчиво)					Провозная плата _____	
					Проводник Кол-во _____	
Платеж внесены на станции назначения _____ Перевозчик _____ (подпись)					Сбор за объяв. ценность _____	
					Итого при отпр. _____	
По заявке № _____					По прибытии	
Погрузка груза назначена на « _____ » _____ г.					Провозная плата _____	
№ вагона _____ Перевозчик _____					Проводник Кол-во _____	
« _____ » _____ г.					Сбор за объяв. ценность _____	
					Итого по приб. _____	

Оборотная сторона

КАЛЕНДАРНЫЕ ШТЕМПЕЛЯ			
Оформление приема груза к перевозке	Прибытие на станцию назначения	Уведомление грузополучателя о прибытии груза	Выдача оригинала накладной грузополучателю
	Дата и время выгрузки число _____ месяц _____ час. _____ мин. _____ Место выгрузки _____	Время _____ час. _____ мин. _____ перевозчик _____ подпись	

1. Груз размещен и закреплен согласно § _____ рис. _____ главы _____ раздела _____ Технических условий правильно

Грузоотправитель _____
 (должность, Ф. И. О. и подпись разборчиво)

Грузоотправитель или организация, производящая погрузку и крепление груза, несет ответственность за несоблюдение Технических условий погрузки и крепления грузов

2. Особые заявления и отметки отправителя

3. Отметки перевозчика

4. Отметки о выдаче груза

ДОРОЖНАЯ ВЕДОМОСТЬ **2**

№ книги прибытия		№ пачки						
Срок доставки истекает _____ г.								
Род вагона	№ вагона	Грузопод. вагона	Количество осей	Индекс негабаритности	Тип/объем цистерны	№	Скорость (грузовая, большая)	
				Н				
Перевозчик								
Станция отправления				Станция назначения				
Грузоотправитель (полное наименование)				Грузополучатель (полное наименование)				
Почтовый адрес грузоотправителя				Почтовый адрес грузополучателя				
Плательщик				Плательщик				
Станция передачи				Погрузка на вагон средствами (ненужное зачеркнуть) Перевозчика Грузоотправителя			Масса груза в кг, определенная Перевозчиком Грузоотправителем Совместно (ненужное зачеркнуть)	
Кол-во мест	Упаковка	Наименование груза						
		Код						
Итого мест прописью						Итого масса нетто		
Итого масса (прописью)						Тара вагона пров. с бр.		
Объявленная ценность _____ руб. (прописью)						Масса брутто		
Платежи внесены на станции отправления _____ Перевозчик _____ (подпись)						Тарифные отметки:		
ПО ПРИБЫТИИ Оригинал накладной получил _____ числа _____ месяца _____ г. по доверенности № _____ от _____ г. Паспорт серии _____ № _____ зарегистрирован в г. _____ ул. _____, дом № _____, кв. № _____ Расписка грузополучателя _____ Платежи внесены на станции назначения _____ Перевозчик _____ (подпись)						Схема		
						Класс груза		
						Вид отправки		
						Вагон подан взамен		
						Искл. тариф №		
						Расчет платежей за км	Руб.	Коп.
						При отправлении		
						Провозная плата		
						Проводник Кол-во <input type="checkbox"/>		
						Сбор за объяв. ценность		
Итого при отпр.								
По прибытии								
Провозная плата								
Проводник Кол-во <input type="checkbox"/>								
Сбор за объяв. ценность								
Итого по приб.								

Оборотная сторона

КАЛЕНДАРНЫЕ ШТЕМПЕЛЯ			
Оформление приема груза к перевозке	Прибытие на станцию назначения	Уведомление грузополучателя о прибытии груза	Выдача оригинала накладной грузополучателю
	Дата и время выгрузки _____ число _____ месяц _____ час. _____ мин. Место выгрузки _____	Время _____ час. _____ мин. _____ перевозчик _____ подпись	

КАЛЕНДАРНЫЕ ШТЕМПЕЛЯ СТАНЦИИ ПЕРЕДАЧИ
 (ПРОСТАВЛЯЮТСЯ В СТРОГО ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНОМ ПОРЯДКЕ НОМЕРОВ КЛЕТОК)

1	2	3	4

№ книги прибытия № пачки	Вид погр.	Вид сообщ.	Отл. призн. погр.	Стр. назн.		
Срок доставки истекает _____ г.					КОРЕШОК ДОРОЖНОЙ ВЕДОМОСТИ 3	
Род вагона	№ вагона	Грузопод. вагона	Количество осей	Индекс негабаритности		
Перевозчик					Скорость _____ (грузовая, большая)	
Станция отправления			Станция назначения			
Грузоотправитель (полное наименование)			Грузополучатель (полное наименование)			
Почтовый адрес грузоотправителя			Почтовый адрес грузополучателя			
Плательщик			Плательщик			
Станция передачи			Погрузка на вагон средствами (неужное зачеркнуть) Перевозчика Грузоотправителя		Масса груза в кг, определенная Перевозчиком Грузоотправителем Совместно (неужное зачеркнуть)	
Кол-во мест	Упаковка	Наименование груза				
		Код _____				
Итого мест прописью _____					Итого масса нетто _____	
Итого масса (прописью) _____					Тара вагона	пров. с бр.
					Масса брутто _____	
Объявленная ценность _____ руб. (прописью)					Тарифные отметки:	
Платежи внесены на станции отправления _____ Перевозчик _____ (подпись)					Схема	
					Класс груза	
					Вид отправки	
					Вагон подан взамен	
					Искл. тариф №	
					Расчет платежей за _____	Руб.
Квитанцию о приеме груза получил. Сумму, взысканную при отправлении, подтверждаю _____ (подпись грузоотправителя)					При отправлении	
					Провозная плата	
					Проводник	
					Кол-во _____	
					Сбор за объяв. ценность	
					Итого при отпр.	

Календарный
штемпель перевозчика
на станции отправления

Оформление
приема груза к перевозке

КВИТАНЦИЯ О ПРИЕМЕ ГРУЗА **4**

Срок доставки истекает _____ г.						
Род вагона	№ вагона	Грузопод. вагона	Количество осей	Индекс негабаритности	Тип/объем цистерны	№ _____
					Н	Скорость _____ (грузовая, большая)
Перевозчик						
Станция отправления			Станция назначения			
Грузоотправитель (полное наименование)			Грузополучатель (полное наименование)			
Почтовый адрес отправителя			Почтовый адрес получателя			
Плательщик			Плательщик			
Станция передачи			Погрузка на вагон средствами (ненужное зачеркнуть) <input type="checkbox"/> Перевозчика <input type="checkbox"/> Грузоотправителя			Масса груза в кг, определенная <input type="checkbox"/> Перевозчиком <input type="checkbox"/> Грузоотправителем <input type="checkbox"/> Совместно (ненужное зачеркнуть)
Кол-во мест	Упаковка	Наименование груза				
		Код _____				

Итого мест _____ прописью	Итого масса нетто
Итого масса (прописью)	Тара вагона <input type="checkbox"/> пров. с бр.
Объявленная ценность _____ руб. (прописью)	Масса брутто
Платежи внесены на станция отправления _____ Перевозчик _____ (подпись)	Тарифные отметки:
	Схема
	Класс груза
	Вид отправки
	Вагон подан взамен
	Искл. тариф №
	Расчет платежей за _____ Руб. Коп.
	При отправлении
	Провозная плата
	Проводник Кол-во _____
	Сбор за объяв. ценность
	Итого при отпр.

ВЫДАЕТСЯ ГРУЗООТПРАВИТЕЛЮ

Оформление
приема груза к перевозке

Календарный
штемпель перевозчика
на станции отправления

место для отметки о регистрации акта

--	--	--	--

Форма ГУ-22

КОММЕРЧЕСКИЙ АКТ № _____

Составленный «__» _____ г.

(на какой станции составлен коммерческий акт)

В дополнение к акту _____

№ _____ от «__» _____ г.

(о чем)

При акте приложены:

1. Запорно-пломбировочные устройства (ЗПУ):

а) перевозчика _____ шт.

б) отправителя _____ шт.

в) таможи _____ шт.

2. Копия акта _____

3. Акт о техническом состоянии вагона, контейнера № _____

4. Розыскная переписка на _____ лист.

5. Вагонный лист ст. _____

6. ЗПУ и другие документы приложены к акту № _____ по отправке

№ _____

На отправку _____ скорости по накладной № _____

Дата приема груза к перевозке «__» _____ г.

Ст. отправления, код _____

Ст. назначения, код _____

Отправитель _____

Получатель _____

Перевозчик _____

Раздел А. Сведения о вагоне(контейнере), ЗПУ, отметки в накладной

Вагон (контейнер) № _____ грузоподъемность _____ т., прибывший _____ г.

с поездом (в вагоне) № _____ в сопровождении _____

за ЗПУ в количестве _____ штук, наложенными:

Где установлены ЗПУ	Чьи ЗПУ (перевозчика, отправителя, таможи)	Тип ЗПУ	Контрольные знаки
а) с одной стороны			
б) с другой стороны			
в) на люке цистерны			

Кроме того, на специальном подвижном составе имелись ЗПУ (где, чьи, с какими номерами) _____

Имеют ли ЗПУ следы вскрытия или повреждения _____

Вагон в техническом отношении оказался _____

о чем составлен технический акт № _____ дата его составления _____ г.

В накладной имеется отметка отправителя о состоянии тары или груза _____

Объявленная ценность _____ руб. _____ коп.

Груз погружен _____, масса груза при погрузке определена _____

(кем и каким способом)

РЕЗУЛЬТАТЫ ПРОВЕРКИ

Марка	Число мест	Род упаковки	Наименование груза	Общая масса, кг	Масса одного места при стандартной упаковке
Раздел Б. Значится по документам					
Раздел В. В действительности оказалось					
Раздел Г. В том числе поврежденных					

Раздел Д. Описание состояния груза с указанием повреждения, порчи¹, количества недостачи или излишка массы, мест

Подписи:

перевозчика _____

 должность, Ф.И.О.

грузополучателя _____

Раздел Е. Заключение экспертизы

Раздел Ж. Отметка перевозчика на станции назначения о состоянии груза, прибывшего с актом попутной станции

Подписи: перевозчика _____

Настоящий акт препровождается _____

« _____ » _____ г. № _____

Подписи: перевозчика _____

Коммерческий акт получил _____ на основании _____
 Ф.И.О. _____ доверенность/ документ, удостоверяющий личность

Дата выдачи акта « _____ » _____ г. Подпись _____

¹ Указать характер повреждения и его происхождение, т. е. носит ли оно следы свежего происхождения или повреждение старое, где находились поврежденные (подмоченные) места, имелась ли пустота внутри места и какого она была размера, какое количество штук или по весу могло поместиться груза в этой пустоте или поврежденных местах. При отсутствии же пустот или повреждений указать: «Повреждений или пустот не было».

АКТ ОБЩЕЙ ФОРМЫ

Станция, код _____

Поезд № _____ на перегоне _____

« _____ » _____ г.

Настоящий акт составлен в присутствии следующих лиц:

(фамилия, должность)

Перевозчик _____

Станция отправления _____

Станция назначения _____

Отправка № _____

Дата приема груза к перевозке « _____ » _____ г.

Вагон, контейнер № _____ наименование груза _____

Описание обстоятельств, вызвавших составление акта:

Подписи: _____

(при обслуживании железнодорожного пути необщего пользования, не принадлежащего владельцу инфраструктуры железнодорожного пути общего пользования, локомотивом владельца железнодорожного пути необщего пользования)

**Договор
на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования**

_____, именуемое
(полное наименование юридического лица)

в дальнейшем Перевозчик в лице _____

_____, действующего на основании Устава (доверенности от _____ № _____), с одной стороны, и _____

(полное наименование владельца железнодорожного пути необщего пользования) именуемое в дальнейшем «Владелец» в лице _____

_____, действующего на основании Устава, (доверенности от _____ № _____), с другой стороны, заключили настоящий договор о нижеследующем:

1. В соответствии с настоящим Договором осуществляется эксплуатация принадлежащего Владельцу железнодорожного пути необщего пользования, примыкающего к станции _____ через стрелку № _____ локомотивом Владельца.

2. Знак «Граница железнодорожного подъездного пути» устанавливается на расстоянии _____ м от стрелки примыкания.

3. Развернутая длина железнодорожного пути необщего пользования составляет _____ м, в том числе принадлежащей владельцу инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования _____ м.

4. Движение поездов по железнодорожному пути необщего пользования производится с соблюдением правил технической эксплуатации, инструкций по движению поездов, маневровой работе и сигнализации на железнодорожном транспорте и инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожном пути необщего пользования.

5. Подача вагонов на железнодорожный путь необщего пользования производится по уведомлению.

6. Уведомление передается _____

(порядок передачи уведомления)

7. Сдаваемые на железнодорожный путь необщего пользования вагоны подаются локомотивом Перевозчика на железнодорожные выставочные пути _____

(номера путей, их местонахождение)

Дальнейшее продвижение вагонов производится локомотивом Владельца с расстановкой по местам погрузки, выгрузки.

8. Количество вагонов в каждой группе, одновременно сдаваемой Владельцу, устанавливается не более _____ вагонов.

9. С железнодорожного пути необщего пользования вагоны возвращаются в количестве _____ вагонов. Возвращаемые с железнодорожного пути необщего пользования вагоны

доставляются локомотивом Владельца на железнодорожные выставочные пути

(номера путей, их местонахождение)

10. При формировании маршрута на железнодорожном пути необщего пользования вагоны возвращаются на выставочные пути целыми составами установленного веса или длины, сформированными в соответствии с планом формирования поездов.

11. О готовности вагонов к уборке (сдаче) Владелец передает уведомление

(порядок передачи уведомления)

12. Готовые к уборке вагоны убираются Перевозчиком с железнодорожных выставочных путей в течение _____ час после получения уведомления от Владельца о готовности вагонов к уборке.

13. Осмотр и передача вагонов в техническом и коммерческом отношении производятся на железнодорожных выставочных путях.

14. На железнодорожном пути необщего пользования устанавливается технологический срок оборота вагона _____ ч.

15. Неоплачиваемое технологическое время, связанное с выполнением операций, относящихся к начально-конечным и включенным в тарифы на перевозку грузов железнодорожным транспортом составляет _____ ч.

16. Неоплачиваемое технологическое время, связанное с подачей вагонов к местам погрузки, выгрузки грузов контрагентов и уборкой вагонов с этих мест локомотивом Владельца составляет _____ ч.

17. Перерабатывающая способность по основным родам грузов

18. На условиях настоящего Договора вагоны подаются: _____

(наименование грузоотправителей, грузополучателей – контрагентов)*

19. Расстояние, за которое взимается сбор за подачу и уборку вагонов, составляет _____ км в оба конца, в т.ч. _____ км, принадлежащих Владельцу, _____ км, принадлежащих владельцу инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования.

20. Владелец уплачивает Перевозчику:

а) сбор за подачу и уборку вагонов _____

б) плату за пользование вагонами, контейнерами _____

в) сбор за маневровую работу, не совмещенную со временем подачи и уборки вагонов

г) другие сборы и платы _____

(Указывается «тарифное руководство» или номер протокола согласования договорной цены).

21. Сборы, платы вносятся:

а) _____

б) _____

**При значительном количестве контрагентов рекомендуется оформлять перечень контрагентов отдельным приложением к договору, подписанным сторонами, о чем в пункте 18 делается соответствующая запись.*

в) _____

22. Мероприятия по развитию транспортного хозяйства, направленные на эффективное использование подвижного состава

(наименование мероприятий, сроки выполнения)

23. Дополнительные условия _____

24. Изменения и дополнения в настоящий Договор вносятся в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

Владелец железнодорожного пути необщего пользования заблаговременно уведомляет Перевозчика о предстоящем изменении владельца железнодорожного пути необщего пользования.

25. Односторонний отказ от исполнения настоящего Договора и одностороннее изменение его условий не допускаются.

26. В случае издания компетентными органами Российской Федерации нормативных правовых и иных актов, изменяющих условия эксплуатации и обслуживания железнодорожных путей необщего пользования, в настоящий договор вносятся соответствующие изменения.

27. По вопросам, не предусмотренным настоящим Договором, стороны руководствуются федеральными законами «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации», «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», Правилами эксплуатации и обслуживания железнодорожных путей необщего пользования и другими нормативными правовыми актами Российской Федерации.

28. За невыполнение или ненадлежащее выполнение своих обязательств по настоящему Договору стороны несут ответственность в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

29. Настоящий Договор заключается сроком с _____ по _____ включительно.

30. Разногласия к настоящему Договору _____

Адреса сторон:

Перевозчика _____

Владельца _____

Банковские реквизиты сторон:

Перевозчика _____

Владельца _____

Перевозчик

Владелец

(подпись, печать)

(подпись, печать)

(при обслуживании железнодорожного пути необщего пользования, принадлежащего владельцу инфраструктуры железнодорожного пути общего пользования, локомотивом перевозчика)

**Договор
на подачу и уборку вагонов**

_____, именуемое в дальнейшем
(полное наименование юридического лица)

«Перевозчик» в лице _____,
действующего на основании Устава (доверенности от _____ № _____), с одной стороны, и _____

_____,
(полное наименование грузоотправителя, грузополучателя)

именуемое в дальнейшем «Пользователь», в лице _____,
действующего на основании Устава (доверенности от _____ № _____), с другой стороны, заключили настоящий договор о нижеследующем:

1. В соответствии с настоящим Договором осуществляется подача, расстановка на места погрузки, выгрузки и уборка вагонов с железнодорожного пути необщего пользования, принадлежащего владельцу инфраструктуры, примыкающего к станции _____ через стрелку № _____ локомотивом Перевозчика.

2. Знак «Граница железнодорожного подъездного пути» устанавливается на расстоянии _____ м от стрелки примыкания.

3. Развернутая длина железнодорожного пути необщего пользования составляет _____ м, в том числе принадлежащая Пользователю _____ м.

4. Движение поездов по железнодорожному пути необщего пользования производится с соблюдением правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, инструкций по движению поездов и маневровой работе и сигнализации на железных дорогах и инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожном пути необщего пользования.

5. подача вагонов на железнодорожный путь необщего пользования производится по уведомлению.

Уведомление о подаче передается _____
(порядок передачи уведомления)

7. Количество вагонов, одновременно подаваемых на железнодорожный путь необщего пользования, устанавливается не более _____ вагонов.

8. Вместимость мест погрузки, выгрузки _____

9. Количество вагонов, подаваемых на места погрузки, выгрузки для одновременного начала проведения грузовых операций _____

10. О готовности вагонов к уборке Пользователь передает уведомление _____

(порядок передачи уведомления)

11. С железнодорожного пути необщего пользования вагоны возвращаются в количестве _____ вагонов.

12. Готовые к уборке вагоны убираются с мест погрузки, выгрузки Перевозчиком через _____ час после получения уведомления от Пользователя о готовности вагонов к уборке.

13. Сдача и прием грузов и вагонов производятся на местах погрузки, выгрузки.

14. На железнодорожном пути необщего пользования устанавливаются следующие технологические нормы на погрузку, выгрузку грузов _____

15. Перерабатывающая способность в среднем в сутки по основным родам грузов _____

16. Контрагенты Пользователя:

(наименование контрагентов) *

17. Расстояние, за которое взимается сбор за подачу и уборку вагонов составляет _____ км в оба конца, в т.ч. _____ км, принадлежащих владельцу инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, _____ км, принадлежащих Пользователю.

18. Пользователь уплачивает Перевозчику:

а) сбор за подачу и уборку вагонов _____

б) плату за пользование вагонами, контейнерами _____

в) сбор за маневровую работу, не совмещенную со временем подачи и уборки вагонов _____

г) другие сборы и платы _____

(Указывается «тарифное руководство» или номер протокола согласования договорной цены).

19. Сборы, платы вносятся:

а) _____

б) _____

в) _____

20. Мероприятия по развитию транспортного хозяйства, направленные на эффективное использование подвижного состава _____

(наименование мероприятий, сроки выполнения)

21. Дополнительные условия _____

22. Изменения и дополнения в настоящий Договор вносятся в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

Пользователь железнодорожного пути необщего пользования заблаговременно уведомляет Перевозчика о предстоящем изменении пользования железнодорожного пути необщего пользования.

23. Односторонний отказ от исполнения настоящего Договора и одностороннее изменение его условий не допускается.

* При значительном количестве контрагентов рекомендуется оформлять перечень контрагентов отдельным приложением к договору, подписанным сторонами, о чем в пункте 16 делается соответствующая запись.

24. В случае издания компетентными органами Российской Федерации нормативных правовых и иных актов, изменяющих условия эксплуатации и обслуживания железнодорожных путей необщего пользования, в настоящий договор вносятся соответствующие изменения.

25. По вопросам, не предусмотренным настоящим Договором, стороны руководствуются федеральными законами «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации», «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», Правилами эксплуатации и обслуживания железнодорожных путей необщего пользования и другими нормативными правовыми актами Российской Федерации.

26. За невыполнение или ненадлежащее выполнение своих обязательств по настоящему Договору стороны несут ответственность в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

27. Настоящий Договор заключается сроком на _____ лет с _____ по _____ включительно.

28. Разногласия к настоящему Договору _____

29. На пропуск вагонов контрагенту по своей территории согласен: _____

Основной Пользователь железнодорожного пути необщего пользования _____

(подпись, печать)

Адреса сторон:

Перевозчика _____

Пользователя _____

Банковские реквизиты сторон:

Перевозчика _____

Пользователя _____

Перевозчик

Пользователь

(подпись, печать)

(подпись, печать)

**Акт
обследования железнодорожного пути необщего пользования**

Станция _____
_____ года _____ месяца _____ числа.

Комиссия в составе:

Инспектор по железнодорожным путям необщего пользования

Председатель комиссии: _____
(ФИО, должность)

Представитель владельца инфраструктуры _____
(ФИО, должность)

Представитель перевозчика _____
(ФИО, должность)

Представитель владельца, пользователя или контрагента железнодорожного пути не-
общего пользования (нужное подчеркнуть) _____
(ФИО, должность)

произвели обследование железнодорожного пути необщего пользования _____
(полное наименование)

для заключения договора на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования
или договора на подачу и уборку вагонов (нужное подчеркнуть).

Комиссия установила следующее:

	Результат обследования
1. Наименование владельца, пользователя или контрагента железнодорожного пути необщего пользования (нужное подчеркнуть)	
2. Юридический и почтовый адрес владельца железнодорожного пути необщего пользования	
3. Банковские реквизиты: Наименование банка Юридический адрес Расчетный счет Кор.счет БИК ИНН ОКОНХ ОКПО Лицевой счет по ТехПД	

	Результат обследования
4. Место примыкания железнодорожного пути необщего пользования, номер стрелок примыкания, к какому пути примыкает	
5. Расстояние, за которое взимается сбор за подачу и уборку вагонов, в том числе, принадлежащее владельцу инфраструктуры железнодорожного транспорта (м)	
6. Развернутая длина железнодорожного пути необщего пользования от знака «Граница железнодорожного подъездного пути», в т.ч. принадлежащая владельцу инфраструктуры железнодорожного транспорта (м)	
7. Характеристика и техническое состояние верхнего строения пути, искусственных сооружений и земельного полотна.	
8. Место подачи и уборки вагонов: для сдачи на железнодорожный путь необщего пользования для уборки с железнодорожного пути необщего пользования	
9. Чьим локомотивом производится обслуживание железнодорожного пути необщего пользования	
10. Порядок подачи и уборки вагонов (способы)	
11. Наименование грузов, поступающих на железнодорожный путь необщего пользования и отправляемых с железнодорожного пути необщего пользования	
12. Места погрузки, выгрузки и их вместимость	
13. Количество одновременно сдаваемых вагонов на железнодорожный путь необщего пользования	
14. Количество вагонов, подаваемых на места погрузки, выгрузки для одновременного начала проведения грузовых операций	
15. Порядок передачи уведомления перевозчиком о подаче вагонов (кто передает, кому, номера телефонов)	
16. Порядок передачи уведомления Перевозчику о готовности вагонов к уборке (кто передает, принимает и номера телефонов)	
17. Наличие технических средств на железнодорожном пути необщего пользования: а) тепляки и их вместимость б) вагонные весы и их грузоподъемность в) маневровые средства (в т.ч. в рабочем парке) г) погрузочно-разгрузочные механизмы (технические характеристики) д) вагоноопрокидыватели, вместимость е) пароустановки ж) буро-виброрыхлители	

	Результат обследования
з) грейферная выгрузка (основание) и) повышенный путь, вместимость в вагонах к) контрольно-габаритные ворота л) смотровые вышки м) стояки налива и слива, их производительность	
18. Перечень железнодорожных путей необщего пользования других грузоотправителей, грузополучателей, контрагентов, примыкающих к пути основного владельца (наименование, протяженность)	
19. Расстояние для взыскания сбора за подачу и уборку вагонов в оба конца (км)	
20. Среднесуточное количество вагонов, передаваемых на железнодорожный путь необщего пользования	
21. Данные по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта	
22. Другие данные и документы, необходимые для разработки договоров на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования или договоров на подачу и уборку вагонов	
23. Предложения и мероприятия, направленные на развитие транспортного хозяйства и улучшение использования подвижного состава	

Начальник железнодорожной станции _____

Члены комиссии: _____

Инспектор по железнодорожным путям необщего пользования _____

Представители владельца, пользователя или контрагента железнодорожного пути необщего пользования (нужное подчеркнуть) _____

Исходные данные для практического занятия № 5

	Договор на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования								Договор на подачу и уборку вагонов							
	Локомотив перевозчика				Локомотив владельца				Локомотив перевозчика				Локомотив пользователя			
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
Прибытие вагонов в сутки: груженых	30	25	25	34	44	32	23	45	20	25	42	40	33	18	24	30
порожних	5	5	-	2	1	-	3	4	-	3	3	5	2	2	-	1
Отправление вагонов в сутки: груженых	33	30	23	30	45	28	20	47	18	24	40	38	29	15	20	29
порожних	2	-	2	6	-	4	6	2	2	4	5	7	4	5	4	2
Развернутая длина ж.-д. пути необщего пользования, в том числе принадлежащая владельцу (пользователю)	2500	2200	2350	1950	3200	2150	1750	1200	1730	1540	3450	2300	1920	1500	1830	2340
Выставочные пути расположены на: пути необщего пользования станции	+	+	+	+		+	+	+	+	+	+	+		+	+	+
Количество вагонов в каждой группе, одновременно сдаваемой владельцу (пользователю), не более	10	8	9	10	12	7	8	9	10	9	8	10	10	8	12	9
Количество вагонов, возвращаемых на станцию, не менее	5	4	7	6	7	7	5	4	5	5	6	5	4	3	3	4
Вместимость фронта в вагонах: погрузки	3	5	4	4	6	3	5	6	4	6	6	5	4	4	5	6
выгрузки	3	2	4	5	3	4	5	4	3	5	3	2	5	4	5	4

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
Время на выполнение грузовых операций с вагонами, одновременно вмещающимися на фронте:																
погрузки, ч	1,3	1,4	1,2	1,1	1,4	1,0	1,6	1,5	1,4	1,7	1,6	1,4	0,8	0,9	1,0	1,7
выгрузки, ч	1,3	1,0	1,2	1,2	1,1	1,1	1,6	1,3	1,3	1,5	1,0	0,9	1,0	0,9	1,0	1,3
Время на подачу и расстановку вагонов по грузовым фронтам и уборку вагонов после выполнения грузовых операций, ч	0,7	0,4	0,6	0,6	0,4	0,3	0,2	0,4	0,5	0,7	0,7	0,6	0,6	0,7	0,4	0,6
Время хода передачи от станции до ж.-д. пути необщего пользования	0,4	0,2	0,3	0,3	0,2	0,3	0,2	0,3	0,4	0,5	0,5	0,4	0,4	0,5	0,2	0,4
Время, затрачиваемое на выполнение операций по расформированию и формированию отправляемых передач, ч	0,9	0,7	0,8	0,7	0,6	0,5	0,5	0,6	0,7	0,9	0,8	0,8	0,9	0,9	0,5	0,5
Расстояние для взыскания платы за подачу и уборку вагонов в оба конца, км	540	380	470	510	-	-	410	340	510	480	475	350	-	-	550	420

УТВЕРЖДЕН
Приказом ОАО «РЖД»
№ 84 от 6 июня 2005 года

ПЕРЕЧЕНЬ подразделений ОАО «РЖД», в функциональные обязанности которых входит рассмотрение претензий, возникших в связи с осуществлением перевозок грузов

№ п/п	Подразделения ОАО «РЖД»	Рассматриваемые претензии
1	2	3
1	Дорожный центр фирменного транспортного обслуживания железной дороги – филиала ОАО «РЖД», в состав которой входит железнодорожная станция назначения перевозимого груза	<p>Претензии, возникшие в связи:</p> <ul style="list-style-type: none"> с утратой, недостачей, повреждением (порчей) груза; с задержкой выдачи груза; с уплатой штрафов за задержку вагонов, контейнеров, принадлежащих перевозчикам, под выгрузкой в местах общего и необщего пользования, включая железнодорожные пути необщего пользования; с уплатой штрафов за задержку подачи вагонов под выгрузку, задержку уборки вагонов с мест выгрузки или приема вагонов с железнодорожного пути необщего пользования при обслуживании локомотивами, принадлежащими владельцу железнодорожного пути необщего пользования; с уплатой пени за просрочку доставки груза; с возвратом провозной платы (кроме возврата провозной платы при перевозках грузов в контейнерах с оплатой через Центр по перевозке грузов в контейнерах «Трансконтейнер» – филиал ОАО «РЖД» и в изотермическом подвижном составе ОАО «РЖД» с оплатой через «Рефсервис» – филиал ОАО «РЖД»)
2	Дорожный центр транспортного обслуживания фирменного железной дороги – филиала ОАО «РЖД», в состав которой входит железнодорожная станция отправления перевозимого груза	<p>Претензии, возникшие в связи:</p> <ul style="list-style-type: none"> с возвратом штрафа, взысканного за искажение в железнодорожной транспортной накладной наименования груза, особых отметок, сведений о грузе и его свойствах; с возвратом штрафа, взысканного за превышение грузоподъемности вагона, контейнера; с взысканием штрафа за использование ОАО «РЖД» вагонов, контейнеров без согласия их владельцев; с уплатой штрафа за задержку вагонов, контейнеров, принадлежащих перевозчикам, под погрузкой в местах общего и необщего пользования, включая железнодорожные пути необщего пользования; с уплатой штрафов за задержку подачи вагонов под погрузку, задержку уборки вагонов с мест погрузки или приема вагонов с железнодорожного пути необщего пользования при обслуживании локомотивами, принадлежащими владельцу железнодорожного пути необщего пользования;

1	2	3
		с уплатой и возвратом штрафа за невыполнение принятой заявки на перевозку грузов или неподачу вагонов, контейнеров для выполнения принятой заявки на перевозку грузов; с взысканием штрафа и возмещением затрат, возникших в связи с подачей под погрузку неочищенных вагонов, контейнеров
3	Дорожный центр фирменного транспортного обслуживания железной дороги – филиала ОАО «РЖД», в состав которой входит железнодорожная станция, на которой произведено взимание штрафов, сборов и плат	Претензии, возникшие в связи: с возвратом платы за пользование вагонами, контейнерами, независимо от их принадлежности и местонахождения; с возвратом сборов за подачу и уборку вагонов; с возвратом сборов за маневровую работу, хранение и других дополнительных сборов; с возвратом платы за время нахождения цистерн, бункерных полувагонов под очисткой на промывочно-пропарочных станциях ОАО «РЖД»
4	Дорожный центр фирменного транспортного обслуживания железной дороги – филиала ОАО «РЖД», в пределах которой произошло повреждение вагона, контейнера	Претензии, возникшие в связи с повреждением перевозчиком вагонов, контейнеров или их узлов и деталей, принадлежащих грузоотправителям, грузополучателям, иным юридическим или физическим лицам либо арендованных ими
5	Дорожный центр фирменного транспортного обслуживания железной дороги – филиала ОАО «РЖД», в состав которой входит железнодорожная станция приписки вагона, контейнера	Претензии, возникшие в связи с утратой перевозчиком вагонов, контейнеров, принадлежащих грузоотправителям, грузополучателям, иным юридическим или физическим лицам либо арендованных ими
6	Центр фирменного транспортного обслуживания – структурное подразделение ОАО «РЖД»	Претензии, возникшие в связи с возвратом провозной платы по договорам на осуществление расчетов и оплату перевозок грузов в международном сообщении, заключенным Центром фирменного транспортного обслуживания – структурным подразделением ОАО «РЖД» с экспедиторскими организациями
7	Центр по перевозке грузов в контейнерах «Трансконтейнер» – филиал ОАО «РЖД»	Претензии, возникшие в связи с возвратом провозной платы при осуществлении перевозок грузов в контейнерах с оплатой через Центр по перевозке грузов в контейнерах «Трансконтейнер» – филиал ОАО «РЖД»
8	«Рефсервис» – филиал ОАО «РЖД»	Претензии, возникшие в связи с возвратом провозной платы при осуществлении перевозок грузов в изотермическом подвижном составе ОАО «РЖД» с оплатой через «Рефсервис» – филиал ОАО «РЖД»

**ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПЕРЕЧНЯ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ
ОАО «РЖД», В ФУНКЦИОНАЛЬНЫЕ ОБЯЗАННОСТИ КОТОРЫХ
ВХОДИТ РАССМОТРЕНИЕ ПРЕТЕНЗИЙ, ВОЗНИКШИХ В СВЯЗИ С
ОСУЩЕСТВЛЕНИЕМ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ**

Приказ ОАО «РЖД» № 84 от 6 июня 2005 года

В соответствии с пунктом 1 Правил предъявления и рассмотрения претензий, возникших в связи с осуществлением перевозок грузов железнодорожным транспортом, утвержденных Приказом МПС России от 18 июня 2003 года № 42 (зарегистрирован Минюстом России 30 июня 2003 года № 4855) **приказываю:**

1. Утвердить прилагаемый перечень подразделений ОАО «РЖД», в функциональные обязанности которых входит рассмотрение претензий, возникших в связи с осуществлением перевозок грузов.

2. Вице-президенту - генеральному директору Центра фирменного транспортного обслуживания Бабаеву С.М., директору Центра по перевозке грузов в контейнерах «Трансконтейнер» ОАО «РЖД» Баскакову П.В., директору «Рефсервиса» ОАО «РЖД» Зверкову А.В. и начальникам железных дорог довести настоящий Приказ до сведения причастных работников и обеспечить информирование грузоотправителей, грузополучателей, владельцев железнодорожных путей необщего пользования, с которыми заключены договоры на эксплуатацию подъездного пути или договоры на подачу, уборку вагонов, других юридических и физических лиц – пользователей услуг ОАО «РЖД» о подразделениях ОАО «РЖД», в функциональные обязанности которых входит рассмотрение претензий, возникших в связи с осуществлением перевозок грузов.

Г. ФАДЕЕВ, президент ОАО «РЖД»

Учебное издание

Сергей Алексеевич Плахотич
Ирина Сергеевна Фролова

ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО

(железнодорожный транспорт)

Часть 1

Учебно-методическое пособие для практических занятий
для студентов специальности 190701 – «Организация перевозок и управление
на транспорте (железнодорожном)» очной и заочной форм обучения

Издание второе, стереотипное

Редактор *В. П. Вовчек*

Подписано в печать 09.04.2009 г. Формат 60 × 84 1/16

Бумага офсетная. Усл. печ. л. 5,8

Тираж 50 экз. Заказ № 114

Издательство УрГУПС
620034, Екатеринбург, ул. Колмогорова, 66