

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

В. И. Меньших

Коммерческо-правовое обеспечение грузовых перевозок

Курс лекций
для студентов специальности
23.05.04 — «Эксплуатация железных дорог»
всех форм обучения

Екатеринбург
Издательство УрГУПС
2014

УДК 656.212.07; 656.2.01

М51

Меньших, В. И.

М51 Коммерческо-правовое обеспечение грузовых перевозок : курс лекций / В. И. Меньших. — Екатеринбург : Изд-во УрГУПС, 2014. — 169, [1] с.

Курс лекций освещает вопросы оформления и расследования случаев несохранных перевозок грузов: порядок предъявления и рассмотрения претензий и исков; расчеты между дорогами по суммам, выплаченным по претензиям и искам; рассмотрение спорных расчетных дел между дорогами; организация розыска груза; использование информационных технологий в грузовой и коммерческой работе; приводятся нормативно-технические акты, распоряжения ОАО «РЖД».

Курс лекций по дисциплине: «Коммерческо-правовое обеспечение грузовых перевозок» предназначен студентам специальности 23.05.04 — «Эксплуатация железных дорог».

УДК 656.212.07; 656.2.01

*Печатается по решению
редакционно-издательского совета университета*

Автор: В. И. Меньших, старший преподаватель кафедры «Станции, узлы и грузовая работа», УрГУПС

Рецензенты:

С. А. Плахотич, заведующий кафедрой «Станции, узлы и грузовая работа», канд. техн. наук, профессор, УрГУПС

Т. Ю. Порогова, заместитель начальника Свердловского территориального центра фирменного транспортного обслуживания

© Уральский государственный
университет путей сообщения
(УрГУПС), 2014

Оглавление

Список условных сокращений и обозначений.....	6
1. Оформление несохранной перевозки грузов	7
1.1. Основные виды несохранных перевозок грузов и их характеристика	7
1.2. Оформление коммерческого акта	9
1.2.1. Обстоятельства составления коммерческого акта.....	14
1.2.2. Результаты проверки груза в разделе «Д» коммерческого акта	15
1.3. Порядок проведения и оформления акта экспертизы.....	19
1.4. Оформление акта общей формы ГУ-23.....	20
2. Расследование случаев несохранных перевозок грузов.....	29
2.1. Общие положения.....	29
2.2. Оперативные донесения о несохранных перевозках грузов...	30
2.3. Порядок пересылки коммерческих актов	32
2.4. Приложения к коммерческому акту.....	34
2.5. Рассмотрение коммерческих актов, полученных для расследования	35
2.6. Сроки расследования по коммерческим актам и рассмотрение результатов расследования	36
2.7. Определение ответственности по коммерческим актам	37
2.8. Порядок служебного расследования и рассмотрения случаев несохранных перевозок грузов	38
3. Территориальный центр фирменного транспортного обслуживания (ТЦФТО).....	43
3.1. Структура территориального центра фирменного транспортного обслуживания	43
3.2. Задачи и функции отдела претензионно-исковой работы	44
4. Порядок предъявления и рассмотрения претензий.....	47
4.1. Общие положения.....	47
4.2. Право на предъявление претензии	53
4.3. Сведения, указываемые в претензионном заявлении	54

4.4.	Документы, прикладываемые к претензии	55
4.5.	Сроки предъявления и рассмотрения претензии	56
4.6.	Выявление обстоятельств, освобождающих перевозчика от ответственности.....	58
4.7.	Определение суммы ущерба, подлежащего возмещению	59
4.8.	Оформление признанной претензии	60
4.9.	Возмещение убытков по удовлетворенным претензиям и искам.....	62
5.	Расчеты между дорогами по суммам, выплаченным по претензиям и искам за несохранную перевозку.....	66
5.1.	Рассмотрение спорных расчетных дел. Регламент претензионного совещания по несохранным перевозкам	66
5.2.	Разграничение ответственности между дорогами по суммам, выплаченным по претензиям и искам	71
6.	Порядок и сроки предъявления исков	75
7.	Розыск грузов	80
7.1.	Розыск грузов и делопроизводство.....	80
7.2.	Розыск груза, не прибывшего на станцию назначения	81
7.3.	Установление принадлежности бездокументного груза.....	82
7.4.	Перевозочные документы без груза.....	84
7.5.	Розыск недостающих отдельных мест	84
7.6.	Автоматизированная система розыска грузов	85
8.	Автоматизированные системы и информационные технологии в грузовой и коммерческой работе.....	91
8.1.	Единая автоматизированная система по актово-претензионной работе (ЕАСАПР)	91
8.2.	Автоматизированная система коммерческого осмотра поездов и вагонов (АСКО ПВ)	111
8.3.	Автоматизированная система контроля инвентарных номеров вагонов (АСКИН).....	118
8.4.	Автоматизированная система коммерческого осмотра «Смотровая вышка»	121
<i>Приложение 1.</i> Рапорт на составление коммерческого акта.....		125
Коммерческий акт (ф. ГУ-22).....		128
Книга учета коммерческих актов (ф. ГНУ-2).....		132
Акт общей формы (ф. ГУ-23).....		133

Акт о техническом состоянии вагона, контейнера (ф. ГУ-106)	134
Акт экспертизы (ф. ГУ-104)	135
Обязанности приемосдатчика при обнаружении несохранной перевозки грузов	138
Обязанности эксперта при оформлении результатов экспертизы	141
<i>Приложение 2. Инструкция по подаче оперативных донесений при перевозках грузов.....</i>	<i>143</i>
<i>Приложение 3. Претензия об оплате стоимости недостачи (частичной утраты) груза</i>	<i>147</i>
Учетная карточка (ф. ФДУ-22, лист 1–3).....	148
Извещение (лист 1)	148
Приказ (лист 2)	149
Корешок приказа (лист 3).....	150
<i>Приложение 4.</i>	
Расчет-вызов.....	151
Протокол претензионного совещания по спорным расчетным делам.....	152
<i>Приложение 5.</i>	
Исковое заявление о взыскании стоимости недостачи груза.....	153
Определение о возбуждении дела	155
Решение по делу	156
Пример решения арбитражного суда по делу	157
<i>Приложение 6.</i>	
Заявление о розыске груза	160
Журнал регистрации заявлений и поступлений розыскных дел (ф. ГРУ-4).....	161
Образцы телеграмм по розыску грузов.....	163
Книга бездокументных грузов, багажа и найденных предметов (ф. ГНУ-1)	164
Должностная инструкция агента по розыску грузов и багажа	166

Список условных сокращений и обозначений

ОАО «РЖД» — открытое акционерное общество «Российские железные дороги».

ЕАСАПР М — единая автоматизированная система по актово-претензионной работе хозяйства коммерческой работы в сфере грузовых перевозок.

КА — коммерческий акт.

АОФ — акт общей формы.

ЗПУ — запорно-пломбировочное устройство.

УЖТ РФ — устав железнодорожного транспорта Российской Федерации.

ДЦС — начальник центра организации работы станций региональной дирекции Центральной дирекции управления движением.

ДЦСМ — начальник коммерческой работы в сфере грузовых перевозок центра организации работы станций региональной дирекции Центральной дирекции управления движением.

М — начальник службы коммерческой работы в сфере грузовых перевозок региональной дирекции управления движением.

ЦДМ — начальник Управления коммерческой работы в сфере грузовых перевозок Центральной дирекции управления движением.

НЗ-1 — первый заместитель начальника железной дороги.

ДС — начальник станции.

ЛОП — линейное отделение полиции.

Н — начальник дороги.

ТЦФТО — территориальный центр фирменного транспортного обслуживания.

ЕАСАПР СФТО — единая автоматизированная система актово-претензионной работы системы фирменного транспортного обслуживания.

ОПС — открытый подвижной состав.

ОЦОР — региональный центр обслуживания для оплаты претензии.

1. Оформление несохранной перевозки грузов

Перевозчик несет ответственность за несохранность груза (ст. 95 УЖТ РФ) после принятия его к перевозке до момента выдачи грузополучателю, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) груза произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить или устранить по независящим от него причинам, в частности:

- причин, зависящих от грузоотправителя или грузополучателя;
- особых естественных свойств перевозимого груза;
- недостатков тары, упаковки, которые не могли быть замечены при наружном осмотре груза при приеме его к перевозке;
- применения тары, упаковки, не соответствующей свойствам груза или принятым стандартам, при отсутствии следов повреждения тары, упаковки в пути следования;
- сдачи для перевозки груза, влажность которых превышает установленную норму.

Перечень основных причин несохранности грузов приводится на рис. 1.1.

1.1. Основные виды несохранных перевозок грузов и их характеристика

К основным видам несохранности грузов относятся:

- утрата, порча или повреждение груза;
- недостача мест;
- недостача массы;
- хищение, допущенное в процессе перевозки или при хранении на станционных складах и других местах общего пользования.

Утрата, порча или повреждение груза — полное или частичное уничтожение груза, допущенное в результате неправильной погрузки, аварий, крушений, пожаров, роспуска с горок, несвоевременной доставки и т.д.



Рис. 1.1. Перечень основных причин, вызывающих несохранные перевозки

Недостача мест — это:

- недостача мест груза, погруженного средствами отправителя и прибывшего в исправном вагоне за исправными ЗПУ пункта погрузки;
- недостача мест, погруженного средствами отправителя и прибывшего на открытом подвижном составе или в неисправном вагоне, или за неисправными ЗПУ попутных станций, если расследованием установлено, что недостача не явилась следствием хищения;
- недостача, возникающая в результате разъединения груза от перевозочных документов;
- недостача мест груза, принятого к перевозке со счетом мест и погруженного в вагон средствами перевозчика, если материалом расследования установлено, что они не явились результатом недогруза.

Недостача массы груза — это результат:

- неправильного взвешивания или неправильного указания массы груза в перевозочных документах;
- неисправности упаковки при отсутствии признаков хищения;
- разъединения груза от перевозочных документов.

Хищение — недостача, выявленная при:

- срыве ЗПУ, повреждениях и их подделке;
- проломах стен, пола, крыши вагона или контейнера и т.д.;
- следах насильственного повреждения и вскрытия тары грузовых мест;
- наличии признаков хищения груза, перевозимого на открытом подвижном составе, и т.д.

Все случаи несохранности, в зависимости от стоимости похищенного, утраченного, недостающего, испорченного или поврежденного груза, делятся на 4 группы (распоряжение ОАО «РЖД» № 177 р от 25.01.2013 г. «Об обеспечении сохранности перевозимых грузов в ОАО «РЖД»):

- 1 — свыше 5 млн рублей;
- 2 — от 1 до 5 млн рублей;
- 3 — от 200 тыс. до 1 млн рублей;
- 4 — до 200 тыс. рублей.

Каждый случай должен быть оформлен и расследован в установленные сроки и по результатам расследования приняты меры.

1.2. Оформление коммерческого акта

Коммерческий акт составляется на основании рапорта (приложение 1), а в некоторых случаях — акта общей формы (при разъединении груза от документов и наоборот) и письменного разрешения начальника станции (ДС) на его составление.

Коммерческие акты (КА) оформляются только с использованием корпоративных автоматизированных систем на базе программного интерфейса Единой автоматизированной системы актово-претензионной работы (ЕАСАПР М).

Коммерческий акт составляется:

- **при выгрузке груза в местах общего пользования** — в день выгрузки груза, а 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;
- **в пути следования груза** — в день обнаружения обстоятельств, подлежащих оформлению коммерческого акта.

При невозможности составить КА в указанные сроки он должен быть составлен в течение следующих суток.

Перевозка **продовольственных и скоропортящихся грузов** в случае составления коммерческого акта к первому экземпляру прикладывается копия сертификата качества или удостоверение о качестве, заверенные печатью и подписью уполномоченного представителя перевозчика. При порче этих 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 бригады и заверенная подписью уполномоченного представителя перевозчика. При этом в коммерческом акте указывается значение температуры воздуха в рефрижераторной секции, контейнере и т.д. перед выгрузкой, исходя из показаний приборов.

Перевозка **животных и грузов, подконтрольных органам Госветнадзора** — в случае составления коммерческого акта к первому экземпляру прикладывается копия ветеринарного свидетельства (сертификата).

Перевозка **подкарантинных грузов** — к первому экземпляру коммерческого акта прикладывается копия сертификата, удостоверяющего отсутствие в грузах карантинных организмов.

При выдаче с участием перевозчика однородных грузов, которые перевезены отдельными отправками навалом или насыпью и прибыли за данные календарные сутки от одного грузоотправителя в адрес одного грузополучателя, в исправных вагонах, без признаков утраты, выявленная недостача, превышающая норму естественной убыли массы таких грузов и значение предельного расхождения в результатах определения массы нетто грузов, либо выявленные излишки, составляющие разницу между массой грузов, определенной на станции назначения, и массой грузов, определенной на станции отправления, с учетом значения предельного расхождения в результатах определения массы нетто грузов, могут оформляться одним коммерческим актом.

Недостача или излишки грузов, перевозимых навалом, насыпью или наливом с перевалкой либо перегрузкой в пути следования, отгруженных одним грузоотправителем в адрес одного грузополучателя и прибывших в исправных вагонах без признаков утраты, определяются по результатам проверки всей партии одновременно выданных грузов и оформляются, как правило, одним коммерческим актом.

В этом случае по каждой отправке должны содержаться: номер вагона, род вагона, количество запорно-пломбировочных устройств и информация, наносимая на них, число мест и масса груза; при перевеске — сведения о перевеске указываются 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 3-х экземплярах на бланке формы ГУ-22 (приложение 1) без помарок, подчисток и каких-либо исправлений на компьютере на автоматизированных рабочих местах (АРМ) и подлежит строгому учету. На каждом экземпляре КА должен быть проставлен штампель станции, составившего его, подпись начальника станции (заместителя начальника станции), приемосдатчика станции и грузополучателя (в случае участия в проверке груза).

Коммерческий акт содержит:

- раздел А. «Сведения о вагоне (контейнере), ЗПУ, отметки в накладной»;
- раздел Б. «Значится по документам»;
- раздел В. «В действительности оказалось»;
- раздел Г. «В том числе поврежденных»;
- раздел Д. «Описание состояния груза с указанием повреждения, порчи, количества недостачи или излишка мест, массы»;
- раздел Е. «Заключение экспертизы»;
- раздел Ж. «Отметка перевозчика на станции назначения о состоянии груза, прибывшего с актом попутной станции.

При составлении КА перевозчиком на станции назначения:

- первый экземпляр КА используется перевозчиком для следования;
- второй — выдается грузополучателю по его требованию в течение 3-х дней;
- третий — остается на хранение в делах станции, составившей акт.

При составлении КА перевозчиком **на станции отправления или на попутной станции:** второй экземпляр прилагается к перевозочному документу и следует до станции назначения; с первым и третьим экземплярами поступают, как указано выше.

На оборотной стороне накладной в графе «Отметки перевозчика» делается отметка, где указывается номер КА, дата его составления и в связи с чем он составлен. Запись удостоверяется подписью перевозчика.

При составлении КА на станции назначения отметка о нем в перевозочных документах делается по требованию грузополучателя.

При перевозке грузов с использованием электронной накладной КА также может составляться в электронном виде. Порядок хранения и направление КА определяется перевозчиком в соответствии с договором об обмене данными и документами в электронном виде. На основании данных такого КА в электронную накладную вносятся отметки, предусмотренные правилами заполнения перевозочных документов на железнодорожном транспорте.

Коммерческие акты, составленные на станции отправления и на попутной станции, прикладываются к электронной накладной.

В коммерческом акте должны содержаться следующие сведения:

- номер и род вагона, количество запорно-пломбировочных устройств (ЗПУ) и нанесенная на них информация;
- наименование, масса груза и число мест, указанных в перевозочных документах и оказавшихся в наличии, в том числе поврежденных;
- масса брутто, масса тары вагона (с трафарета или проверенная на весах), масса нетто (в случае определения массы груза на вагонных весах), техническое состояние вагона и т.д.

При составлении коммерческого акта запорно-пломбировочные устройства, снятые с вагона, контейнера, используются в следующем порядке:

- при наличии обстоятельств, по которым усматривается ответственность перевозчика или взаимная ответственность перевозчика и грузоотправителя, пересылаются, погашаются, направляются ЗПУ на экспертизу в порядке, установленном перевозчиком;
- при составлении КА по обстоятельствам, при которых усматривается ответственность только грузополучателя, ЗПУ грузоотправителя, снятые с вагона после признания их исправными и подписания КА грузополучателем, погашаются в порядке, установленном перевозчиком, а в КА в графе

«При акте приложены» против пункта 1 «б» делается отметка «ЗПУ погашены».

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

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

При выгрузке перевозчиком на месте общего пользования, когда выдача груза производится после выгрузки, КА подписывается только уполномоченным представителем перевозчика.

Коммерческий акт регистрируется **в книге учета коммерческих актов**, составленных на неисправные перевозки грузов и багажа формы ГНУ-2 (приложение 1). При несогласии с содержанием КА представители перевозчика и грузополучателя вправе изложить в нем особое мнение (после подписания).

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

Если груз прибыл на станцию назначения с коммерческим актом попутной станции и при проверке не будет обнаружено разницы между данными коммерческого акта и фактическим наличием, то перевозчик обязан, не составляя нового коммерческого акта, сделать в разделе «Ж» КА попутной станции отметку следующего содержания: «*При проверке груза, выданного «_____» _____ г., разницы против настоящего акта не оказалось*». Если есть разница, то составляется *новый коммерческий акт*.

На станции назначения грузополучателю коммерческий акт, составленный на попутной станции, не выдается, кроме коммерческого акта, составленного на попутной станции, из которого усматривается ответственность грузоотправителя. В этом случае копия коммерческого акта, составленного на попутной станции, хранится в делах перевозчика.

Выдача коммерческого акта представителю грузополучателя производится при предъявлении доверенности, если грузополучателем является физическое лицо, то он предъявляет паспорт или иной документ, удостоверяющий его личность.

В этом случае грузополучатель расписывается на оборотной стороне КА на экземпляре (третьем), остающемся в делах перевозчика

с указанием даты и номера доверенности или документа, удостоверяющего личность.

Если КА выдан грузополучателю на недостачу груза, не прибывшего по основной накладной, то при прибытии груза по досылочному документу (досылочная дорожная ведомость) **перевозчик**, при предъявлении грузополучателем накладной на основную отправку и выданного ему КА, во всех экземплярах КА в разделе «Ж» должен сделать отметку о том, что недостающий груз по данной отправке прибыл по досылочному документу с указанием его номера, номера вагона; наименования станции, где и когда оформлена досылка; даты выдачи недостающего груза. По прибытии последней части груза грузополучатель должен вернуть перевозчику коммерческий акт для хранения его в делах.

В случае отказа перевозчика от составления КА или оформления его с нарушением, грузополучатель обязан подать заявление перевозчику в письменной форме, если иная не установлена, в течение *трех* суток, а в отношении продовольственных и скоропортящихся грузов — в течение *суток* с момента выдачи груза или его выгрузки. Перевозчик обязан дать мотивированный ответ грузополучателю в течение трех суток, а по продовольственным и скоропортящимся грузам — в течение одних суток со дня получения заявления.

1.2.1. Обстоятельства составления коммерческого акта

Коммерческий акт (КА) составляется для удостоверения следующих обстоятельств (ст. 119 Устава железнодорожного транспорта РФ, 2003 г.):

- несоответствие наименования, массы, количества мест груза данным, указанным в транспортной железнодорожной накладной (далее — накладная);
- повреждение (порча) груза и возможные причины такого повреждения;
- обнаружение груза без перевозочных документов, а также перевозочных документов без груза;
- возвращение перевозчику похищенного груза;
- непередача перевозчиком груза на железнодорожный путь необщего пользования в течение 24-х часов после оформления документов о выдаче груза (только по требованию грузополучателя).

1.2.2. Результаты проверки груза в разделе «Д» коммерческого акта

В разделе «Д» коммерческого акта подробно приводятся результаты проверки количества груза, состояния его тары, погрузки и крепления груза, коммерческой и технической исправности вагона и другие обстоятельства, позволяющие установить причину возникновения неисправности. В частности, для какой цели вскрыт вагон (контейнер), например «при выгрузке», «вследствие технической неисправности вагона (контейнера) и перегруза груза» и т.д.

В зависимости от обнаруженных нарушений, в коммерческом акте приводится следующая информация:

При обнаружении недостачи грузов

При перевозке в крытых вагонах в коммерческом акте необходимо указать:

- загружен ли вагон до полной вместимости или же в нем имеется незагруженное пространство;
- в каком месте вагона, какого размера и сколько могло быть погружено груза и размеры оказавшихся грузовых мест;
- при недостатке отдельных мест груза в вагоне с открытыми люками, проломами указывают габариты этих мест и возможность изъятия через люки;
- при перевозке груза с дверными заграждениями (щитами) указывается, насколько щиты плотно прилегали к полу и стенам вагона, были ли они исправны и правильно установлены, не был ли груз погружен выше заграждений и т.д.

При перевозке груза на открытом подвижном составе указываются:

- количество отправок и мест по каждой отправке, погруженных в данном вагоне;
- все обнаруженные нарушения в погрузке, в установке приспособлений, укладке, укрытии и увязке груза;
- расположение грузовых мест в вагоне, количество ярусов, плотность их заполнения, наличие свободных мест с указанием их размеров, виды крепления и его состояние;
- при перевозке грузов навалом: отсутствие или наличие на поверхности груза углублений, воронок; уплотнялась ли поверхность груза катком (уголь) и т.д.

При установлении недостачи или повреждений деталей и инструмента автомобилей, сельскохозяйственных и других машин в коммерческом акте указывается:

- о всех обнаруженных нарушениях в погрузке и креплении машин, вследствие чего могло произойти повреждение частей или деталей;
- о неправильности в пломбировании кабин, ящиков с запасными частями, если можно было изъять груз, не нарушая пломб;
- о нарушениях отправителем Технических условий погрузки и крепления грузов в части снятия, упаковки и защиты частей и деталей машин;
- наименование и количество частей и деталей, недостающих против описи или упаковочного листа, при отсутствии описи — наличие оказавшегося груза, и т.д.

При перевозке грузов в цистернах в коммерческом акте необходимо указать:

- высоту налива или недолива;
- тип цистерны;
- плотность и температуру продукта;
- была ли обнаружена течь груза: если она имела место, то указать количество *капель* в минуту или *течь* — струей.

При обнаружении недостачи груза в поврежденной таре (мешках, ящиках, картонной таре и т.п.) следует указать:

- качество материала, из которого изготовлена тара, соответствовала ли она свойствам и массе перевозимого груза;
- если на упаковке имеются пломбы отправителя, то необходимо указать их состояние.

При обнаружении порчи (повреждения) груза указать

повреждения металлических изделий — характер их излома, то есть, имеет ли излом следы ржавчины, потемнение или излом свежий, длину и ширину раскрытия металлических частей.

прорезанные, протертые, подмоченные места:

- род и вид упаковки;
- номера поврежденных мест;
- увязано ли место упаковочной лентой, проволокой, а также размеры и характер повреждения наружной и внутренней упаковок и состояние укладки груза;
- в каком месте вагона находилась поврежденная кипа, короб, ящик: в дверном проеме, у стен, у люков и т.п.;
- не имеется ли в вагоне выступающих частей или небубранного крепления, о которые могли повредиться кипы.

повреждения ткани:

- в скольких кусках поврежден товар;
- как поврежденная ткань сложена и где обнаружено повреждение (по кромке товара или в другом месте полотнища и на каком расстоянии от кромки).

недостача или повреждение груза, перевозимого в бочках:

- в чем состоит повреждение бочек (выпадание днищ, ослабление обручей и т.п.);
- заполнение бочек (расстояние от верхней кромки до груза);
- как бочки были погружены — накатом (вдоль или поперек вагона, были ли между ними промежутки) или постановкой на дно и где и как расположены пробки, были ли следы течи и где именно, а также следы пролитого груза на полу вагона; была ли возможность для удара одной бочки о другую;
- как были погружены бочки (в один или два яруса, были ли прокладки между ярусами и т.п.).

недостача или повреждение груза в бутылках и банках, помещенных в корзины, ящики и другую тару:

- были ли места надлежащим образом укреплены в вагоне и насколько прочны тара и крепление, соответствие тары ГОСТу для перевозимого груза;
- достаточно ли прокладочного материала, количество;
- не имеют ли поврежденные бутылки неровностей отливки стекла, не выступали ли бутылки, банки выше стенок ящиков, корзин.
- чем были закупорены бутылки, банки (крышки, пробки и т.д.), из какого материала, плотность прилегания к горловине.

порча скоропортящегося груза:

- способ погрузки (вертикальный с прокладками реек, шахматный, перекрестный, навалом без тары и т.п.) и соответствие его Правилам; высота погрузки груза в вагоне, а для мяса, охлажденного и остывшего, — плотность подвески на крючьях;
- состояние груза (наличие плесени, гнили, течи, загара, запаха);
- род и состояние тары (исправная, неисправная, описать неисправности);
- есть ли на полу следы течи испорченного груза, в какой части вагона;
- техническое состояние вагона (исправен ли кузов, нет ли щелей в дверях, исправны ли печная разделка, дверные запоры);

- при перевозке в переходный и зимний период грузов, требующих предохранения от холода, правильность установки оборудования и утепления вагона и т.п.

подмочка груза (мука, сахар, сахарный песок и т.п.):

- наружные признаки подмочки: указать, сколько мест имеют сырые и сухие пятна, затвердевание груза под этими пятнами;
- в каком месте вагона и в каком порядке лежали подмоченные места (у самых дверей, под люками, посередине вагона, в верхних, нижних или средних рядах и т.д.);
- состояние погрузки (правильно ли погружен, размещен, закреплен груз, какие нарушения были допущены).
- имелись ли внутри вагона, контейнера следы проникшей воды, дождя или снега и где именно — на полу вагона или у стен.

В случае подмочки груза, должно быть указано в коммерческом акте о техническом состоянии вагона (контейнера), то есть вагон предъявляется к техническому осмотру и по результатам составляется акт о техническом состоянии вагона (контейнера). В графе КА «вагон оказался» указывается «исправный» или «неисправный».

неисправности или повреждения упаковки и груза:

- какие имеются следы повреждения или вскрытия на таре;
- имелась ли упаковочная проволока, лента и т.п.; нет ли на проволоке, ленте обрывов; можно ли, не нарушая целостности ленты, проволоки, изъять груз из тары;
- была ли россыпь груза в вагоне, в каком количестве и что с ней сделано;
- цела ли внутренняя упаковка, достаточно ли подстилочного и прокладочного материала, имеются ли исправления на таре, например вновь забитые гвозди у ящиков, и т.д.;
- в какой части вагона находилось поврежденное место, возможность изъятия груза из поврежденного места и мог ли груз поместиться в имеющийся части незаполненной тары.

При описании повреждений или недостачи грузов запрещается указывать состояние груза или упаковки только в общих фразах, например: «груз поврежден», «тара разбита» и т.п. Данные о состоянии груза и упаковки должны быть точно описаны по каждому неисправному месту в отдельности, например: «один мешок разорван в двух местах величина разрыва 10 и 15 см, «два ящика с проломанными боковыми стенками, в одном ящике пролом 10×15 мм, в другом — 10×10 мм».

1.3. Порядок проведения и оформления акта экспертизы

Для установления причины несохранности груза, размера и стоимости ущерба, в соответствии со статьей 42 УЖТ РФ проводится экспертиза по инициативе перевозчика или по требованию грузополучателя.

Результаты экспертизы оформляются актом экспертизы формы ГУ-104. В случае проведения экспертизы в разделе «Е» коммерческого акта должна быть сделана отметка.

Обязанности экспертов в оформлении результатов экспертизы и форма акта экспертизы ГУ-104 приводятся в приложении 1.

Выводы эксперта должны быть мотивированными и не могут основываться на предположениях. Если эксперт затрудняется дать точный ответ, то начальник станции должен предложить эксперту указать в акте причины, по которым невозможно это сделать. Расходы по экспертизе оплачиваются стороной, заказавшей ее, с последующим списанием на виновную сторону. Если расходы по экспертизе превышают сумму ущерба от несохранности, в этом случае вопрос решается начальником станции вместе с грузополучателем, о чем делается отметка в коммерческом акте.

Эксперт должен определить следующее:

- степень повреждения или порчи груза;
- может ли поврежденный груз быть исправлен, стоимость исправления или насколько процентов понизилась стоимость груза вследствие порчи, возможность его полного или частичного использования;
- причина, от чего могло произойти повреждение груза, в частности, не является ли оно следствием несоответствия упаковки ГОСТу, техническим условиям на данную продукцию и т.д., не произошло ли повреждение от свойств самого груза, возможна ли замена поврежденных или недостающих частей, предметов и стоимость такой замены.

Экспертизой по таре должно быть установлено:

- обеспечивает ли тара сохранность груза при перевозке;
- соответствует ли тара своему назначению и установленному стандарту с указанием номера стандарта и обнаруженных отступлений от стандарта;
- причины возникновения течи жидких грузов — конструктивных или других, и каких именно;

- достаточно ли выдержана клепка, из которой собраны бочки для перевозки данного груза;
- правильно ли сделана припайка, сварка бочек или банок и герметично ли закрыты крышки;
- качество стеклянной тары (неравномерность отлива, наличие раковин).

Акт экспертизы подписывается лицами, принимающими участие, и выдается перевозчику для приложения к первому экземпляру коммерческого акта, который используется для расследования.

При несогласии с заключением эксперта начальник станции делает об этом отметку в акте с указанием мотивов и принимает меры к проведению повторной экспертизы или созданию экспертной комиссии, а при необходимости может обжаловать.

В случае (статья 42 УЖТ РФ), если на станции назначения при проверке состояния груза, его массы, количества мест, обнаружены недостача, повреждение (порча) груза или такие обстоятельства зафиксированы в составленном в пути следования коммерческом акте, перевозчик обязан определить размер фактической недостачи, порчи (повреждения) груза и выдать грузополучателю коммерческий акт.

1.4. Оформление акта общей формы ГУ-23

Акт общей формы (приложение 1) составляется на станциях для удостоверения следующих обстоятельств:

- утраты документов, приложенных грузоотправителем к накладной, предусматриваемых 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 на промежуточных станциях из-за неприема их станцией назначения по причинам, зависящим от грузополучателя, владельца железнодорожного пути необщего пользования, и отсутствия технических возможностей накопления вагонов на станции назначения;
- 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;
- задержки приема от перевозчика грузополучателем, грузоотправителем, владельцем железнодорожного пути необщего пользования принадлежащих им или арендованных у перевозчика вагонов, контейнеров, а также порожних собственных, не принадлежащих перевозчику, вагонов контейнеров;
- 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 неявно нанесенной информацией;
- задержки по вине грузоотправителя, грузополучателя владельца железнодорожного пути необщего пользования принадлежащего перевозчику локомотива, направленного для уборки вагонов в соответствии с уведомлением грузоотправителя, грузополучателя;
- задержки груза в пути следования в случаях, указанных в правилах исчисления сроков доставки грузов железнодорожным транспортом;
- задержки груза в пути следования в случае замены проводников грузоотправителей, грузополучателей;
- обнаружения в пути следования неисправности вагонов, контейнеров (неисправное состояние ЗПУ, наличие признаков доступа к грузу через люки вагона, стенки вагона, контейнера), угрожающей безопасности движения и сохранности перевозимых грузов;
- повреждения вагона, контейнера;

- самовольного занятия перевозчиком вагонов, контейнеров, принадлежащих грузоотправителю, грузополучателю, иным организациям или арендованных ими;
- самовольного использования грузоотправителем, грузополучателем, иными организациями вагонов, контейнеров, принадлежащих перевозчику;
- неподачи перевозчиком вагонов, контейнеров с грузами в случае уклонения грузополучателя от внесения платы за перевозку грузов и иных причитающихся перевозчику платежей;
- простоя локомотива, принадлежащего перевозчику, в ожидании окончания операций по погрузке, выгрузке на перегонах, отдельных пунктах (разъезды, блокпосты, обгонные пункты), не открытых в установленном порядке для производства коммерческих операций;
- отказа или уклонения грузоотправителя, грузополучателя, владельца железнодорожного пути необщего пользования и других юридических и физических лиц от подписания документов, предусмотренных технологией работы железнодорожного транспорта (учетной карточки выполнения заявки на перевозку, накопительной карточки, акта о повреждении вагона, акта о повреждении контейнера, памятки приемо-сдатчика, ведомости подачи и уборки вагонов и других);
- других случаев, предусмотренных технологией работы железнодорожного транспорта и правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом.

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

В пути следования перевозчиком составляются, как правило, два экземпляра акта общей формы:

- первый экземпляр прикладывается к перевозочному документу;
- второй экземпляр хранится в делах перевозчика.

При составлении акта общей формы на оборотной стороне накладной в графе «Отметки перевозчика» указываются номера и даты составления акта и заверяется подписью уполномоченного представителя перевозчика.

При составлении акта общей формы в пути следования в случаях, указанных в правилах исчисления сроков доставки грузов железнодорожным транспортом, аналогичная отметка делается на оборотной стороне дорожной ведомости с левой стороны свободного поля.

В пути следования, в случае последующего взимания с грузоотправителя штрафа за искажение в накладной наименования груза, особых отметок, сведений о грузах, акт общей формы составляется 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.

Для взимания с грузоотправителя, грузополучателя, владельца железнодорожного пути необщего пользования и других юридических и физических лиц штрафов, сборов и других платежей перевозчиком акт составляется в трех экземплярах:

- первый экземпляр акта общей формы прикладывается к документу, по которому производится начисление и взимание штрафов, сборов и других платежей;
- второй экземпляр акта общей формы выдается соответственно грузоотправителю, грузополучателю, владельцу железнодорожного пути необщего пользования, другим юридическим и физическим лицам;
- третий экземпляр акта общей формы хранится в делах перевозчика.

При направлении материалов в органы внутренних дел по случаям хищения грузов вместе с коммерческим актом перевозчиком прикладываются копии актов общей формы, составленные по данной отправке.

Ни перевозчик, ни грузополучатель не имеют права отказать от подписания акта общей формы. При несогласии с содержанием акта общей формы перевозчик или грузополучатель вправе изложить свое мнение. В этом случае необходимо в акте общей формы напротив подписи указать: «С разногласиями» или «С возражением».

В случае отказа или уклонения грузоотправителя, грузополучателя, владельца железнодорожного пути необщего пользования, других юридических и физических лиц от подписания документов, предусмотренных технологией работы железнодорожного транспорта и правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом, в строке документа «Подпись» перевозчиком делается отметка о составлении акта общей формы с указанием его номера и даты составления.

Имеющиеся разногласия или возражения должны быть направлены перевозчику в день составления акта общей формы либо не позднее следующих суток со дня составления акта общей формы.

В случае отказа или уклонения грузополучателя от подписания акта общей формы и изложения своего мнения перевозчиком в строке акта общей формы «Подпись» делается отметка: «От подписи отказался». При этом на оборотной стороне акта общей формы перевозчиком делается запись: «Настоящий акт был предъявлен на подпись» грузоотправителю, грузополучателю, владельцу железнодорожного пути необщего пользования, другим юридическим и физическим лицам с указанием фамилии, имени, отчества уполномоченного представителя этих лиц «в присутствии перевозчика» с указанием фамилий, имен, отчеств и должностей уполномоченных представителей перевозчика. Данная запись заверяется подписями указанных в записи уполномоченных представителей перевозчика. В данном случае грузополучатель также должен направить перевозчику свои разногласия или возражения не позднее следующих суток со дня составления акта общей формы.

При составлении акта общей формы в случае обнаружения технической неисправности порожнего вагона в пути следования и направлении порожнего вагона в ремонт на основании уведомления ВУ-23м, акт общей формы составляется в количестве не менее четырех экземпляров, из которых первый прикладывается к накладной, второй — к дорожной ведомости, третий направляется владельцу вагона по его требованию, четвертый остается на станции, на которой составлен акт.

В акте общей формы указываются:

- номер уведомления формы ВУ-23м;
- наименование станции обнаружения технической неисправности и станции выполнения текущего отцепочного ремонта (станции ремонта);
- описание технической неисправности и причины;
- отметка, дающая право перевозчику на увеличение срока доставки;
- отметка: «Направлен для проведения текущего ремонта на станцию _____».

Указывается станция, на которой согласно уведомлению формы ВУ-23м будет осуществляться ремонт вагона, если вагон направляется в ремонт на станцию, не являющуюся станцией обнаружения неисправности.

При перевозке груза с использованием электронной накладной акт общей формы, который должен прилагаться к перевозочному документу, составляется в электронном виде.

В акте общей формы должны быть изложены обстоятельства, послужившие основанием для его составления.

Если по договору перевозчика с грузоотправителем предусмотрена подача под погрузку средствами грузоотправителя неочищенных порожних вагонов, контейнеров, с открытыми люками, дверями, с неснятыми приспособлениями для крепления грузов, то в случае подачи таких вагонов, контейнеров под погрузку перевозчиком составляется акт общей формы. В акте общей формы указывается, что вагоны, контейнеры поданы под погрузку с согласия грузоотправителя, перечисляются номера вагонов, контейнеров, а также номер договора и дата его подписания.

Если акт общей формы составляется в случае задержки вагонов, контейнеров в пути следования при обстоятельствах, требующих увеличения срока доставки грузов, то в акте указываются причина и время задержки вагонов, контейнеров в пути.

При составлении акта общей формы в пути следования, в случаях обнаружения вагонов, контейнеров с неисправным состоянием ЗПУ, наличием признаков доступа к грузу через люки вагона, стенки вагона, контейнера, а также с неисправностями, угрожающими безопасности движения и сохранности перевозимых грузов, в акте общей формы перевозчиком указываются сведения:

- об обнаруженных неисправностях;
- о результатах проверки грузов;
- о состоянии кузова вагона, контейнера, ЗПУ, закруток, запоров на дверях и люках;
- о состоянии погрузки грузов с указанием полноты загрузки вагона, равномерности поверхности грузов, числа ярусов в дверном пространстве и других обстоятельств, вследствие которых вагон, контейнер направляются на комиссионную проверку.

При составлении акта общей формы при перевозках автотракторной техники указываются повреждения техники, недостача деталей и узлов, а при нарушении отдельных мест с запасными частями и инструментом, если отсутствует описание, — их фактическое наличие. При наличии признаков хищения они подробно описываются с указанием точного местоположения, размеров выемок груза, нарушения упаковки грузовых мест и прочих обстоятельств.

В актах общей формы указываются также способ устранения возможности доступа к грузу, сведения о ЗПУ, наложенных на вагон, контейнер, автотракторную технику.

Если вагон поступил на станцию с неисправными ЗПУ, с признаками доступа к грузу через люки вагона, стенки вагона, контейнера, уже оформленными актом общей формы на предыдущей станции, и состояние вагона (груза) по сравнению с описанием в ранее составленном акте не изменилось, то новый акт общей формы повторно не составляется.

В акте общей формы, составленном для удостоверения обстоятельств, служащих основанием для взыскания, указываются:

- плата за пользование вагонами, контейнерами, принадлежащими перевозчику, причина задержки вагонов, контейнеров с указанием их номеров, времени начала и окончания задержки вагонов, контейнеров, других сведений, предусмотренных правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом;
- плата за простой локомотива, принадлежащего перевозчику, в ожидании окончания операции по погрузке или выгрузке в случае подачи и уборки вагонов на перегоны, отдельные пункты (разъезды, обгонные пункты и другие), не производящие коммерческие операции, указываются причина и время задержки локомотива.

Акт общей формы должен быть подписан перевозчиком, но не менее чем двумя лицами, участвующими в удостоверении обстоятельств, послуживших основанием для его составления. Кроме этого, 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.

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 (приложение 1).

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

При составлении акта общей формы в случае обнаружения технической неисправности порожнего вагона в пути следования и направлении вагона для производства ремонта допускается участие уполномоченных представителей владельца вагонов.

До составления акта перевозчик направляет владельцу вагона уведомление об обнаруженной технической неисправности по-рожного вагона в пути следования. Владелец вагона обязан на-править своего представителя для участия в осмотре вагона и состав-ления акта общей формы в течение 48 часов с даты получения уве-домления. Если в течение 48 часов представитель владельца вагона не явился, акт общей формы с записью о неприбытии владельца вагона составляется перевозчиком самостоятельно.

Срок доставки такого вагона удлиняется на время от момента уведомления перевозчиком владельца вагона до момента состав-ления акта.

При несогласии с содержанием акта уполномоченный пред-ставитель владельца вагона вправе изложить свое мнение. В этом случае в акте напротив подписи указать: «С разногласиями» или «С возражением». Имеющиеся разногласия или возражения долж-ны быть направлены перевозчику в день составления акта общей формы либо не позднее следующих суток со дня составления акта. Один экземпляр акта общей формы передается владельцу вагона.

Контрольные вопросы

1. В каких случаях составляется коммерческий акт?
2. Каким требованиям должен удовлетворять правильно состав-ленный коммерческий акт?
3. Как обжаловать отказ перевозчика в составлении коммерче-ского акта?
4. В каких случаях составляется акт общей формы?
5. В каких случаях возникает необходимость в проведении экс-пертизы? Порядок проведения и оформления результатов экс-пертизы.

Литература

1. Инструкция по актово-претензионной работе на железных доро-гах ЦМ/4033. — М., 1983.
2. Инструкция по актово-претензионной работе на железных дорогах государств-участников содружества, Латвийской Республики, Ли-товской Республики, Эстонской Республики. — М., 1994. — 82 с.
3. Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации. — М., 2003.

4. Егиазаров В. А., Ляндрес В. Б. Комментарий к Уставу железнодорожного транспорта Российской Федерации. — М. : Юридическая фирма «КОНТРАКТ», 2004. — 271 с.
5. Правила перевозок грузов железнодорожным транспортом. Сборник — книга 1. — М., 2003. — 708 с.
6. Правила перевозки грузов железнодорожным транспортом. Общие требования. Сборник руководящих документов МПС РФ. — Изд. 3. — Екатеринбург : ИД «УралЮрИздат», 2012. — 340 с.

2. Расследование случаев несохранных перевозок грузов

2.1. Общие положения

Об обнаруженных случаях несохранной перевозки груза передается доклад в устной и письменной форме (оперативное донесение):

- по всем случаям — начальник станции *в суточный срок* со дня обнаружения докладывает начальнику центра организации работы станций региональной дирекции Центральной дирекции управления движением (ДЦС);
- первой, второй, третьей группы — ДЦС *в 3-суточный срок* со дня обнаружения докладывает начальнику службы коммерческой работы в сфере грузовых перевозок региональной дирекции управления движением (М);
- первой и второй группы — начальник службы М *в 5-суточный срок* со дня обнаружения докладывает начальнику Управления коммерческой работы в сфере грузовых перевозок Центральной дирекции управления движением (ЦДМ) и первому заместителю начальника железной дороги (НЗ-1);
- первой группы — НЗ-1 *в 7-суточный срок* докладывает вице-президенту ОАО «РЖД» (председателю комиссии).

В докладе должны быть указаны:

- время, место и обстоятельства, при которых произошла несохранная перевозка груза;
- ориентировочная стоимость утраты, недостачи, порчи, повреждения груза;
- номера вагонов, контейнеров, накладных;
- род груза;
- станции отправления, назначения;
- контрольные знаки и состояние запорно-пломбировочных устройств.

2.2. Оперативные донесения о несохранных перевозках грузов

При обнаружении несохранной перевозки груза на станции отправления, в пути следования или на станции назначения, которая подлежит оформлению КА, ДС или заместитель ДС обязаны по телеграфу передать *оперативное донесение* в суточный срок в адреса согласно Инструкции по подаче оперативных донесений при перевозках грузов, утв. ОАО «РЖД» от 21.08.2007 г. № ВМ-9261:

- о случаях повреждения (порчи) или недостачи мест, либо массы груза — ДС ответственной станции;
- по всем случаям, имеющим признаки хищения:
- ДС ответственной станции, начальнику команды ведомственной охраны (по грузам, следующим со сменным сопровождением и охраной в пути следования), начальнику ЛОП на транспорте, обслуживающего ответственную станцию;
- начальнику команды ведомственной охраны (по грузам, следующим со сменным сопровождением и охраной в пути следования), начальнику ЛОП на транспорте, обслуживающих станцию, на которой были обнаружены признаки хищения груза и т.д. (см. Инструкцию в приложении 2 данного пособия).

В оперативном донесении должны быть указаны:

- номера вагона, контейнера;
- данные о ЗПУ (пломбах), их тип и номер;
- место и обстоятельства, при которых обнаружена несохранность;
- род груза;
- характер несохранности и ориентировочный размер убытка.

Порядок и способ передачи оперативных донесений при перевозках в пределах одной дороги устанавливаются Н в зависимости от местных условий. ДС или заместитель ДС по грузовой работе (при его наличии) ежедневно рассматривают поступившие оперативные донесения и производят по ним расследование.

Расследование проводится с участием руководителей подразделений, причастных к оказанию услуг и производству работ, связанных с исполнением договора перевозки, в ходе исполнения которого допущена несохранность, и должно быть завершено в 5-дневный срок со дня обнаружения несохранной перевозки груза.

Примеры оперативных донесений

1. Войновки Свердлов. № 105 01/06 16-00

ДС Комбинатская Московка ДЦСМ НОР ЛОВД уч-ков 3/Сиб

ДС Ишим ДЦСМ-3 НОР-4 ЛОВДТ Свердлов

ОПЕРАТИВНОЕ

По прибытию поезда 211901/06 14-50 вагона нр 74936089 отправке нр 84087348 Комбинатская — Войновка груз — бензин грузоотправитель ОАО Нефтехимкомбинат грузополучатель ООО Тор-Логистик верхнем загрузочном люке перетерт трос ЗПУ Спрут 777 РЖД Н 7500420 грузоотправителя закрутки нет барашки закручены течи груза нет высота налива не проверялась. По заявке № 5 ВОХР Андреева доступ груза устранин наложено ЗПУ Скот РЖД А 3004010 время наложения 15-10 ЗПУ, составлен акт общей формы № 426.

Зам ДС Голубев

Тел 35-10 Минина

2. Сургут-Порт Свердлов № 717 15/05 14-00

ДС Нарышево Урусу ДЦСМ УНЛМ уч-ков М Кбш

ДС Сургут Войновка Каменск-Уральский ДЦСМ 2,3,5 УНЛМ

Сургут М Свердлов.

ОПЕРАТИВНОЕ

15/05 10-00 комиссионной выдаче вагона нр 44973212 отправка Нарышево-Сургут-Порт нр ЭЕ 142120 грузополучателю ОАО «Сургутнефтегаз» груз оборудование прочее машины различного назначения оказалось: количество мест наименование груза согласно накладной верно. Одной н/у согласно трафарета габаритными размерами 3130×2150×2290 массой 1900 кг боковой стороны дверь исправными ЗПУ Спрут 777 РЖД нр Н 5558807 выдано без проверки внутри содержимого без претензий. Втором оборудовании согласно трафарета габаритными размерами 6350×3200×2710 массой 12000 кг торцевой стороны на двери попутное ЗПУ Охрана РЖД Н 4008669 станции Сургут согласно акта о/формы нр 310 от 14.05 установлении ЗПУ для обеспечения сохранности груза. При снятии ЗПУ оказалось внутри боковым стенам полу вмонтированы детали разной конфигурации в виде труб задвижек. Середине блока одной стороны имеется металлическая подставка размером 270×270 мм четырьмя отверстиями, поверх подставки с пола выходит гибкий шланг синего цвета трехжильным кабелем внутри конец кабеля неровный перекушены, полу валяются 3 хомута, 6 болтов длиной 100 мм. Противоположной стороны находится картонная коробка размером 800×700×1000 мм крышки прикрыты без контрольной ленты. Коробке прикреплен упаковочный лист

нр 2 по описи значится расходомер кабельным вводом и комплект эксплуатационной документации. При проверке коробки внутри находится документация прокладочный материал из пенопласта 6 шт расходомер отсутствует. Рядом коробкой находится фанерный ящик размером 1000×1000×1300 мм за исправными контрольными металлическими лентами. Документы оформлены по ЭЦП, электронной накладной вагонном листе соответствующей графе ЗПУ не указаны, графе «Особые заявления и отметки отправителя» указано «Груз опломбирован количество пломб 2 шт. № P5558807, P5558850». Крепление груза исправное сдвига нет. Имеются акт о/формы станции Сургут № 315 от 14.05 нарушении ППГ Приказа нр 24, акт о/формы станции Уруссу нр 443 от 02.05 увеличении срока доставки 1 сутки причине отсутствия четного сборного поезда. Составлен коммерческий акт, ориентировочная сумма 500 тысяч рублей. Расследуйте.

ДС Онищенко
Тел 53-66 Тарасова

3. Кирова Котлаского Горьк № 279 18/9 12-00

ДС Гурьев 3 3-Кзх
ОПЕРАТИВНОЕ

Исправление нашей 550 выгрузке вагона 27910698 отправке вашей нам 739317 от 3/9 груз арбузы значится вес нетто 23600 кг перевеске вагонных весах оказалось брутто 46500 кг тара с бруса 22750 кг солома 600 кг нетто 23150 кг менее 450 кг разбитых гнилых 1200 кг просрочки доставке груз предъявлен экспертизе. Пломбы отправителя исправные. Составлен акт.

Зам ДС Филиппов
Тел 40-02 Орехова

2.3. Порядок пересылки коммерческих актов

Составленные станциями коммерческие акты на ответственность железных дорог в 5-дневный срок с момента составления должны быть высланы для служебного расследования в установленном порядке:

а) в случае составления КА на станции отправления или в пути следования, из которого усматривается ответственность грузоотправителя:

— первый экземпляр в 5-дневный срок со дня составления направляется в службу М дороги отправления груза и исполь-

- зается перевозчиком для расследования обстоятельств, послуживших основанием для его составления;
- второй — прилагается к перевозочным документам для выдачи грузополучателю по его требованию;
 - третий — хранится в делах станции, составившей акт;
- б) в случае составлении КА на станции отправления или в пути следования, из которого не усматривается ответственность грузоотправителя:
- первый экземпляр в 5-дневный срок направляется в службу М дороги составления акта для расследования обстоятельств, послуживших основанием для его составления.
 - второй — прилагается к перевозочным документам для выдачи грузополучателю по его требованию;
 - третий — с материалами расследования станции составления коммерческого акта хранится в делах станции, составившей акт.
- в) в случае составления КА на станции назначения:
- первый — в 5-дневный срок с момента составления направляется в службу М дороги назначения груза;
 - второй — грузополучателю по его требованию;
 - третий — с материалами расследования станции составления коммерческого акта хранится в делах станции, составившей акт;
- г) при наличии данных, свидетельствующих о наличии ответственность нескольких дорог в соответствии с составленными коммерческими актами или актами общей формы первый экземпляр КА высылается в службу М одной из ответственных дорог, остальным службам М направляются копии коммерческих актов с приложением подлинных актов общей формы и других документов, подтверждающих их ответственность;
- д) если усматривается ответственность порта (погрузка на территории порта и (или) отправителем которого по договору перевозки является оператор морского терминала), то первый экземпляр КА в 5-дневный срок после составления должен быть направлен в службу М припортовой железной дороги с приложением ЗПУ, снятых с вагона, и копии КА для передачи его оператору морского терминала.

2.4. Приложения к коммерческому акту

К экземпляру, используемому для расследования, прикладываются:

- запорно-пломбировочные устройства, снятые с вагона, контейнера;
- подлинный вагонный лист;
- акт о техническом состоянии вагона, контейнера;
- копия КА попутной станции;
- копия сертификата Госинспекции по качеству, качественное удостоверение;
- копии фактур, счетов и других документов, по которым производилась проверка груза;
- акт экспертизы;
- копия оперативного донесения;
- выписка из книги перевески;
- переписка по данной отправке;
- копия натурального листа;
- схема размещения контейнеров в вагоне;
- фотографии и т.д.

Если несохранность произошла в результате пожара, то к КА прикладываются:

- фотоматериалы, включая снимки АСКО ПВ;
- справка о проследовании вагона на территорию РФ;
- вагонный лист;
- натурные листы поездов, в которых следовал данный вагон;
- материалы расследования ФГП ВО ЖДТ России, если груз подлежит сменному сопровождению и охране, согласно Приказу МПС России от 18.06.2003 г. № 38;
- акт о пожаре;
- акт комиссионного расследования пожара;
- заключение пожарно-технической экспертизы, если она проводилась;
- схемы объекта, размещения груза и очага пожара;
- объяснения причастных работников и т.д.

При возгорании вагонов с грузами, следующими как в международном, так и внутрirosсийском сообщении, материалы служебного расследования должны храниться в дирекциях управления движением в течение трех лет с момента принятия окончательного решения по вопросу утраты груза и возмещения затрат за поврежденный вагон.

В случае повреждения вагона до степени исключения, вагон должен находиться под контролем ДС станции, которая оформила КА о пожаре, до тех пор, пока не будет получено решение из ОАО «РЖД» о дальнейших действиях с поврежденным вагоном (телеграмма ОАО «РЖД» № ЦДМЮ-4/3 от 16.01.2012 г.).

2.5. Рассмотрение коммерческих актов, полученных для расследования

При рассмотрении полученных для расследования КА проверяется правильность составления и их оформления, а именно:

- своевременно ли составлен акт;
- заполнены ли все необходимые графы;
- поставлены ли необходимые подписи и штампель станции;
- имеются ли ЗПУ, вагонный лист, акт о техническом состоянии вагона (если был составлен);
- исправны ли ЗПУ;
- в достаточной ли степени освещены все обстоятельства несохранности, есть ли неясности;
- имелись ли основания для составления акта и т.д.

К обстоятельствам, требующим тщательной проверки правильности составления акта, относятся:

- систематическое массовое составление КА на отдельных станциях, железнодорожных путях общего пользования и т.д.;
- проверка массы груза при выгрузке неустановленным способом;
- сроки составления акта;
- несоответствие ЗПУ, приложенных к акту, данным вагонного листа, если такое несоответствие не было оформлено актом общей формы.

По каждому случаю выявления фиктивности составленного акта материалы передаются следственным органам.

Случай несохранности груза расследуется по существу: выявляются причины и принимаются меры. Ошибочно засланные коммерческие акты отсылаются надлежащей дороге сопроводительным письмом.

2.6. Сроки расследования по коммерческим актам и рассмотрение результатов расследования

В случае утраты, повреждения (порчи) грузов при крушении, аварии, иных обстоятельств, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, пожаре, служба М железной дороги, на которой произошел случай, по окончании служебного расследования, но не позднее 25-дневного срока после оформления коммерческого акта, при наличии данных, свидетельствующих об ответственности других дорог, направляет сопроводительным письмом копии КА и материалы служебного расследования, подтверждающие вину частных дорог, в службу М дороги назначения и службам М ответственных дорог.

Расследование и обработка материалов по полученным коммерческим актам на станциях и в ДЦС должны быть полностью закончены в 10-дневный срок со дня поступления КА.

Расследование по КА и рассмотрение результатов расследования в службе М с учетом имеющихся материалов расследования по оперативным донесениям должны быть закончены не позднее 25-дневного срока со дня поступления коммерческого акта в службу М.

Служба М, проводившая расследование и установившая полную или частичную вину другой дороги, оставив у себя копии материалов, должна выслать сопроводительным письмом с приложением документов, подтверждающих ответственность этой дороги, в срок не позднее 15 дней со дня получения КА с уведомлением об этом службы М дороги назначения и дороги, приславшей КА.

Если установлена ответственность грузоотправителя, материалы расследования направляются в службу М дороги назначения.

Служба М, признавшая свою ответственность по КА, оставляет его у себя с материалами расследования и не позднее 25 дней после поступления КА сообщает об этом службе М дороги назначения и службе М дороге, приславшей коммерческий акт.

В случае *непризнания своей вины или признания частично*, дорога должна направить мотивированное возражение на отказ о признании ответственности в службу М дороги назначения и дороги, приславшей КА, ответ телеграфом, факсом с подтверждением о получении сообщения в срок не позднее 25 дней после поступления КА. Форма подтверждения (уведомления) приводится на рис. 2.1.

УВЕДОМЛЕНИЕ	
М, МЮ _____	
Дело № _____	
Отправка № _____ ст. _____ – ст. _____	
Вагон _____ груз _____	
Усматривается ответственность _____	
по причине _____	

Ответственность _____ не усматривается по причине	

Актовый материал направляется почтой	
Начальник отдела МЮ _____	

Рис. 2.1. Форма подтверждения (уведомление) о признании или непризнании ответственности

2.7. Определение ответственности по коммерческим актам

Ответственность устанавливается на основании объективного рассмотрения акта и материалов, приложенных к нему.

При перевозке скоропорта ответственность той или иной дороги за порчу груза устанавливается с участием работников Рефсервиса.

Если по отправке составлено более одного коммерческого акта, то ответственность определяется по каждому КА отдельно соразмерно недостающей, испорченной или поврежденной части груза на каждой дороге.

2.8. Порядок служебного расследования и рассмотрения случаев несохранных перевозок грузов

Для расследования и рассмотрения случаев несохранных перевозок четвертой группы на станциях внеклассных и первого класса создается комиссия под председательством начальника станции (ДС), на станциях 2–5 классов — комиссия под председательством ДЦС.

Случаи несохранности третьей группы расследуются с выездом на место обнаружения несохранности, в том числе для станций прямого подчинения дирекции управления движением, заместителя начальника центра по коммерческой работе в сфере грузовых перевозок (ДЦСМ) и рассматриваются на комиссии под председательством ДЦС в 10-дневный срок со дня обнаружения.

Случаи второй группы расследуются с выездом начальника службы М на место обнаружения несохранной перевозки груза и рассматриваются на комиссии под председательством НЗ-1 в 20-дневный срок со дня обнаружения.

Случаи первой группы расследуются с выездом НЗ-1 на место обнаружения несохранной перевозки груза и рассматриваются им в 25-дневный срок со дня обнаружения. Случаи этой группы рассматриваются комиссией под председательством вице-президента ОАО «РЖД», за исключением случаев, произошедших в результате крушений, аварий, иных событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, которые рассматриваются комиссией, проводившей расследование случая нарушения безопасности движения.

Руководитель комиссии имеет право привлекать к участию в работе комиссии и подготовке документов полномочных работников филиалов, дирекций, структурных подразделений ОАО «РЖД», назначенных приказами руководителей данных подразделений. Копии приказов о назначении ответственных лиц, участвующих в служебном расследовании случаев несохранной перевозки, подготовке документов, о праве подписи актов и материалов служебного расследования, предоставляются в службу коммерческой работы в сфере грузовых перевозок (М).

Расследованием должны быть выявлены:

— причины, вызвавшие несохранность;

- непосредственные виновники, которые своими неправильными действиями и нарушением должностных обязанностей способствовали возникновению несохранности.

В случае несохранности по вине военизированной охраны расследование производится совместно с начальником отряда (команды) военизированной охраны.

При расследовании случаев хищения груза необходимо обратить внимание:

- на исправность ЗПУ;
- на исправность дверных запоров;
- нет ли наружной заделки кузова вагона или контейнера;
- при ЗПУ попутных станций, наложенных без соответствующего оформления актом, должны быть установлены причины смены ЗПУ и результат проверки груза.

При отсутствии или недостатке груза, числящегося по документам:

- установить, где и на чьей ответственности находился груз, имело ли место хищение, засылка или неправильная выдача груза, а также результаты розыска;
- при недостатке на ОПС расследованием должно быть установлено, имеются ли признаки нарушения крепления и размещения груза, наличие выемок и других следов хищения.

Если несохранность произошла в результате пожара, то в этом случае расследованием должно быть установлено:

- соответствует ли наименование груза данным, приведенным в перевозочных документах;
- соответствует ли его упаковка стандартам, ТУ на продукцию, ГОСТам; исправна ли она, какие имеют место неисправности, могли ли они способствовать пожару;
- имелась ли отметка об опасном характере груза;
- где и чьими средствами производилась погрузка;
- кем вагон осматривался в техническом и коммерческом отношении;
- какие повреждения вагона, груза после пожара;
- где, когда, при каких обстоятельствах обнаружен пожар и т.д.

При расследовании случаев разъединения вагонов от документов должно быть обращено внимание на следующее:

- время поступления на станцию бездокументного вагона;
- станция конвертования документов;
- обнаружено ли отсутствие документов по прибытии поезда и имеется ли акт общей формы и т.д.

При расследовании случаев разъединения документов от вагона должно быть обращено внимание на следующее:

- когда и откуда поступили документы;
- прибывал ли вагон на станцию;
- кем, когда и при каких обстоятельствах отправлен вагон без документов и т.д.

По результатам расследования оформляется протокол рассмотрения случая несохранных перевозок грузов, который подписывает председатель комиссии.

Служебное расследование случаев участия работников структурных подразделений, дирекций, филиалов ОАО «РЖД» в хищениях, перевозимых грузов

Для служебного расследования случаев хищения с участием работников структурных подразделений ОАО «РЖД» в региональных центрах создается комиссия под председательством НЗ — филиала ОАО «РЖД» (по территориальному управлению), далее — региональная комиссия.

Передача сообщений, служебное расследование обстоятельств, учет и анализ, а также принятие мер по предотвращению случаев осуществляется в следующем порядке:

- о выявлении случая хищения с участием работника подразделения, расположенного в пределах дороги, руководитель этого подразделения докладывает руководителю службы управления персоналом на дороге и органам внутренних дел;
- оперативные донесения регистрируются в отделе управления персоналом структурных подразделений, расположенных в пределах дороги;
- создается комиссия под председательством руководителя соответствующего подразделения, в состав которой входит работник службы, отдела, сектора управления персоналом, а также работники причастных отделов;
- служебное расследование проводится в течение 10 суток с момента отправления оперативного донесения;
- отдел управления персоналом представляет в региональную комиссию для рассмотрения материалы расследования участия работников в хищениях грузов и предложения по предупреждению правонарушений не позднее 20-дневного срока с момента отправления оперативного донесения;
- НЗ — филиала ОАО «РЖД» не позднее 10-дневного срока с момента рассмотрения региональной комиссией железной

- дороги докладывает о результатах рассмотрения НЗ-1 и направляет в службу управления персоналом структурного подразделения в пределах дороги материалы расследования;
- руководители служб, отделов, секторов управления персоналом обобщают материалы расследования и доводят до причастных работников меры и профилактические мероприятия, направленные на исключение случаев участия работников в хищениях, в том числе с указанием мер уголовного или административного наказания, примененных правоохранительными органами к работникам, для подготовки по ним информационных материалов на местах, а также докладывают об этом в причастные Центральные дирекции и управления ОАО «РЖД» для обобщения, анализа, разработки и проведения профилактических мероприятий;
 - Центральные дирекции и управления ОАО «РЖД» обобщенный материал представляют в Департамент управления персоналом для учета, анализа, профилактики на сети железных дорог.

При задержании за хищение группы работников (3 и более человек), расследование и принятие мер осуществляется начальником (заместитель начальника) регионального подразделения с участием представителя соответствующего структурного подразделения. По результатам расследования и рассмотрения региональной комиссией начальник (заместитель начальника) структурного подразделения в 10-дневный срок со дня отправления оперативного донесения докладывает Н с приложением материалов расследования региональной комиссии железной дороги.

Результаты расследования групповых хищений рассматриваются комиссией железной дороги по обеспечению сохранности перевозимых грузов.

Контрольные вопросы

1. Порядок и сроки подачи оперативных донесений. Содержание оперативного донесения.
2. Порядок пересылки КА для служебного расследования.
3. Рассмотрение КА, полученных для расследования.
4. Сроки расследования по КА и рассмотрение результатов.
5. Определение ответственности по КА.
6. Порядок служебного расследования и рассмотрения случаев несохраненных перевозок грузов.

Литература

1. Положение о порядке служебного расследования случаев несохраненных перевозок грузов. Распоряжение ОАО «РЖД» от 25.01.2013 г. № 177 р.
2. Инструкция по актово-претензионной работе на железных дорогах государств — участников содружества, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики. — М., 1994. — 82 с.

3. Территориальный центр фирменного транспортного обслуживания (ТЦФТО)

Система фирменного транспортного обслуживания на железнодорожном транспорте явилась первой попыткой создания структуры, способной обеспечить определенное качество сервиса, навести порядок при проведении расчетов за перевозки; более или менее последовательно управлять сбытом. Именно благодаря деятельности СФТО на железнодорожном транспорте привилось и получило реальное развитие понятие «маркетинг», проявилось четкое осознание того обстоятельства, что железнодорожный транспорт — это часть общего экономического механизма со всем набором связей и взаимозависимостей.

3.1. Структура территориального центра фирменного транспортного обслуживания

В составе ТЦФТО определены следующие блоки:

- в непосредственном подчинении первого заместителя начальника ТЦФТО находятся отделы бюджетирования и экономического анализа, специалист по делопроизводству;
- кадровый блок — отдел управления персоналом;
- технологический блок — отделы: технологический, управления агентской сетью, инженерно-технического обеспечения;
- блок планирования перевозок грузов — отделы: формирования и контроля исполнения бюджета продаж, планирования перевозок грузов; сектор планирования контейнерных перевозок;
- блок развития бизнеса — отделы: мониторинга и маркетинга рынка грузовых перевозок, сектор развития грузовых перевозок;
- блок транспортного обслуживания — отделы: транспортного обслуживания, менеджеры по работе с ключевыми клиентами, коммерческой диспетчеризации, контроля исполнения заказов, оформления документов по перевозке грузов (контакт-центр);

- блок контроля доходных поступлений — отделы: контроля доходных поступлений от грузовых перевозок, претензионно-исковой работы; сектор финансового контроллинга, склад бланков строгого учета;
- блок финансовых расчетов — отделы финансовых расчетов, контроля начислений от грузовых перевозок и архив.

Всего 7 блоков. Организационная структура управления ТЦФТО представлена на рис. 3.1.

3.2. Задачи и функции отдела претензионно-исковой работы

Задачи отдела претензионно-исковой работы:

- рассмотрение претензий и исков, подготовка ответов и заключений в установленные сроки;
- подготовка материалов для рассмотрения вопросов, касающихся ТЦФТО в судах, органах прокуратуры, юстиции, внутренних дел, иных органах при рассмотрении дел (вопросов), связанных с услугами перевозки и использования инфраструктуры РЖД.

Функции отдела претензионно-исковой работы:

- обеспечивает прием и регистрацию в ЕАСАПР СФТО претензий, связанных с осуществлением перевозок грузов и предоставления услуг инфраструктуры, а также их пересылку для рассмотрения в соответствующие подразделения;
- осуществляет рассмотрение претензий, входящих в компетенцию ТЦФТО по вопросам перевозки грузов и предоставления услуг инфраструктуры;
- проводит анализ претензий, поступивших в ТЦФТО от клиентов в связи с осуществлением перевозок грузов, предоставлением услуг инфраструктуры, и осуществляет формирование отчетов согласно установленным формам;
- ведет учет и анализ финансовых потерь от удовлетворения претензионных требований клиентов, связанных с осуществлением перевозок грузов и оказанием услуг инфраструктуры;
- проводит анализ качества предоставляемых услуг, связанных с перевозками грузов и услугами инфраструктуры, и разрабатывает предложения по его повышению;

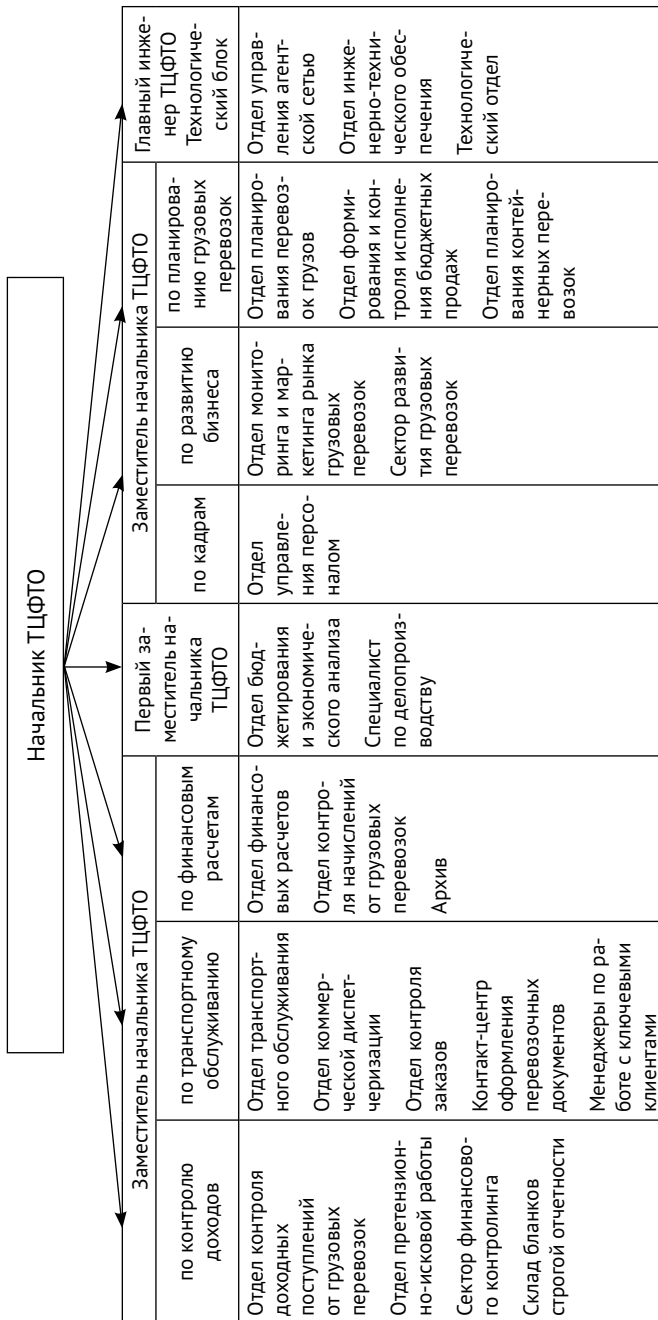


Рис. 3.1. Организационная структура управления территориального центра фирменного транспортного обслуживания

- осуществляет подготовку материалов к рассмотрению исков, связанных с осуществлением грузовых перевозок, в судах;
- обеспечивает ввод в автоматизированные системы информации по кругу ведения отдела;
- представляет интересы ОАО «РЖД» в судах, органах прокуратуры, юстиции, внутренних дел и иных органах при рассмотрении дел (вопросов), связанных с деятельностью ТЦФТО и ЦФТО.

4. Порядок предъявления и рассмотрения претензий

4.1. Общие положения

Обязательный претензионный порядок рассмотрения нарушений обязательств по перевозкам дает возможность сторонам урегулировать спор по взаимному согласию без обращения в суд. Непредъявление претензии или предъявление с нарушением установленных сроков лишает права истца обращаться в суд.

Претензией (приложение 3) является письменное требование, направляемое перевозчику об уплате денежной суммы за невыполнение или ненадлежащее выполнение обязательств по договору перевозки груза.

Перечень подразделений перевозчика, в обязанности которых входит рассмотрение претензий, устанавливается перевозчиком с указанием юридических адресов и доводится до сведения грузополучателей, грузоотправителей, владельцев железнодорожных путей необщего пользования, с которыми заключены договоры, и других физических и юридических лиц, пользующихся услугами железнодорожного транспорта общего пользования, утвержден Приказом ОАО «РЖД» № 84 от 06.06.2005 г.

На основании данного приказа начальник Свердловской железной дороги подписал приказ № 435/Н от 18.07.05 г., которым назначены ответственные службы, в функциональные обязанности которых входит рассмотрение претензий (рис. 4.1).

Претензии, возникшие в связи с осуществлением перевозок грузов и оказанием услуг, направляются грузоотправителем, грузополучателем или страховщиком, который выплатил страховое возмещение грузоотправителю либо грузополучателю, владельцем железнодорожного пути необщего пользования в территориальный центр фирменного транспортного обслуживания (ТЦФТО). Деление претензий на категории приведено в табл. 4.1.

Технология претензионной работы в области грузовых перевозок

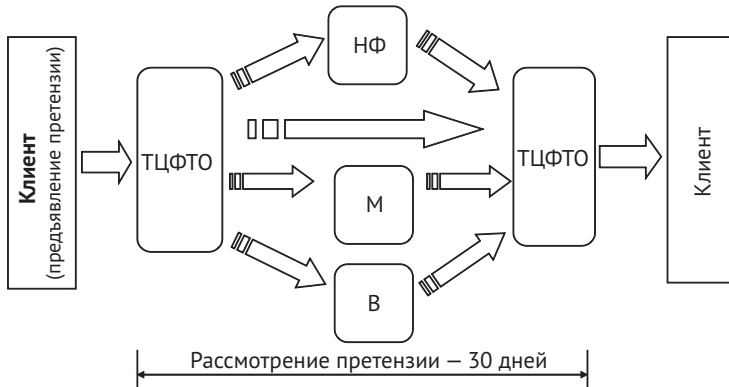


Рис. 4.1. Схема передачи претензии для рассмотрения

Таблица 4.1

Классификация претензий

№ класса	Вид требования	Случаи предъявления претензии
1	Возмещение убытков (ущерба) клиента, связанных с утратой или повреждением (порчей) груза, перевозочных средств	<p>Утрата груза, недостача, повреждение (порча) груза</p> <p>Утрата перевозчиком собственного или арендованного подвижного состава</p> <p>Повреждение перевозчиком собственного, арендованного подвижного состава или его узлов и деталей</p>
2	Уплата клиенту штрафов, пени, возмещение его затрат в связи с невыполнением ОАО «РЖД» обязательств по перевозке грузов	<p>Просрочка доставки груза</p> <p>Задержка подачи вагонов под погрузку и выгрузку, задержка уборки вагонов с мест погрузки, выгрузки или приема вагонов с железнодорожного пути необщего пользования</p> <p>Невыполнение принятой заявки на перевозку грузов</p> <p>Подача под погрузку неочищенных вагонов, контейнеров</p> <p>Использование вагонов, контейнеров без согласия их владельцев</p>

№ класса	Вид требования	Случаи предъявления претензии
2	Уплата клиенту штрафов, пени, возмещение его затрат в связи с невыполнением ОАО «РЖД» обязательств по перевозке грузов	Использование подъездного пути без согласия его владельца Задержка выдачи груза Неисполнение обязательств по договору об оказании услуг
3	Возврат плат, штрафов, неправомерно взысканных ОАО «РЖД» с клиента	Возврат провозной платы Возврат дополнительных сборов Возврат штрафа за задержку вагонов, контейнеров парка РЖД под погрузкой, выгрузкой Возврат платы за время нахождения цистерн, бункерных полувагонов под очисткой на промывочно-пропарочных станциях Возврат платы за пользование вагонами, контейнерами парка РЖД Возврат штрафа за невыполнение принятой заявки на перевозку грузов Возврат штрафа за неочистку вагонов, контейнеров парка РЖД после выгрузки грузов Возврат штрафа за использование вагонов, контейнеров парка РЖД без согласия ОАО «РЖД» Возврат штрафа за искажение сведений в железнодорожной транспортной накладной Возврат штрафа за превышение грузоподъемности вагона, контейнера

ТЦФТО регистрирует поступившие претензии в суточный срок и далее рассматривает самостоятельно либо передает их для рассмотрения в зависимости от типа претензии в службу коммерческой работы (М) Свердловской дирекции управления движением или в службу вагонного хозяйства (В) Свердловской дирекции инфраструктуры.

Функциональные службы рассматривают претензии в течение 26 дней с момента получения претензии из ТЦФТО.

Результатом рассмотрения претензии является решение об удовлетворении в полном объеме, либо частично, либо отклонении.

Все поступившие претензии регистрируются ТЦФТО в автоматизированной системе ЕАСАПР СФТО.

Автоматизированная система ведения единого реестра претензий (ЕАСАПР СФТО) предназначена для учета, первичной регистрации, регистрации результатов служебного расследования, получения отчетных и аналитических форм по претензиям, предъявляемых к ОАО «РЖД» в связи с основной производственной деятельностью компании.

Результаты решения функциональной службы, проводившей рассмотрение претензионного заявления, сотрудник ТЦФТО регистрирует в системе ЕАСАПР СФТО, фиксируя следующие данные:

- дата получения результата рассмотрения из функциональной службы;
- дата отклонения претензии (основание со ссылкой на УЖТ РФ и законодательные акты);
- приказы на оплату;
- суммы оплаты.

Ответ заявителю претензии дается в течение 30 дней с момента ее регистрации.

В результате ввода и сохранения данных о претензии делу автоматически присваивается очередной номер по Книге регистрации претензий. Нумерация ведется отдельно по каждому типу претензии.

После первичной регистрации претензия передается в службу для рассмотрения заявления по существу, для чего при помощи системы ЕАСАПР СФТО делается отметка о дате направления претензионного материала на рассмотрение в функциональную службу. Распределение претензий по службам приводится на рис. 4.2.

При поступлении претензии грузоотправителя, грузополучателя или страховщика по несохранной перевозке груза начальник службы М дороги поступления претензии в 5-дневный срок обязан сообщить об этом по телеграфу или по факсу начальникам служб М ответственных дорог с указанием даты предъявления претензии, расчета суммы ущерба, подлежащего возмещению, а также даты и номера письма, с которым был направлен КА.

Свердловской железной дороге за 12 месяцев 2009 года предъявлено 2754 претензий на сумму 288 182,6 руб. На рис. 4.3 видим, что основная доля претензий предъявляется за просрочку в доставке груза. За первое полугодие 2013 года убытки ОАО «РЖД» от просрочки в доставке грузов составили 244 млн руб.

ТЦФТО			
Финансовая служба (НФ)	Служба коммерческой работы в сфере грузовых перевозок (М)	Служба вагонного хозяйства (В)	Территориальный центр фирменного транспортного обслуживания (ТЦФТО)
типы претензий			
1. Возврат тарифа 2. Возврат платы за пользование вагонами, контейнерами (ст. 39, 62 УЖТ РФ) 3. Возврат штрафа за задержку вагонов под погрузкой, выгрузкой (ст. 99, 100, 101 УЖТ РФ) 4. Возврат сборов за маневровую работу, хранение и других дополнительных сборов 5. Прочие НФ	1. Утрата, недостача, повреждение (порча) груза 2. Уплата пени за просрочку в доставке груза (ст. 97 УЖТ РФ) 3. Штраф за использование вагонов, контейнеров ОАО «РЖД», без согласия их владельцев 4. Прочие М	1. Повреждение подвижного состава 2. Утрата подвижного состава 3. Прочие В	1. Штраф за невыполнение принятой заявки на перевозку грузов (ст. 11, 94 УЖТ РФ) 2. Возврат штрафа за невыполнение принятой заявки на перевозку грузов 3. Прочие, в том числе возврат сбора за непредъявление груза на станции назначения, возврат сбора за перевозку ранее сроков

Рис. 4.2. Распределение претензий по функциональным службам ТЦФТО

Служба М, получившая уведомление о предъявленной дороге назначения претензии, должна направить в службу М дороги назначения по телеграфу или по факсу *согласие или мотивированное возражение* не позднее 10-дневного срока со дня получения извещения со ссылкой на ранее направленный материал по коммерческому акту.

Служба М дороги назначения, получив согласие на оплату претензии или мотивированный отказ, готовит *заключение по претензии для направления в ТЦФТО*. При неполучении от ответственных служб М дорог, которым направлялось **уведомление о предъявленной претензии**, в течение 10-дневного срока для мотивированного возражения, рассматривает претензию по имеющимся материалам и принимает самостоятельное решение по существу заявленной претензии и готовит мотивированное заключение ТЦФТО.

Распределение сумм предъявленных претензионных требований
в 2009 г. по основным категориям (тыс. руб.)

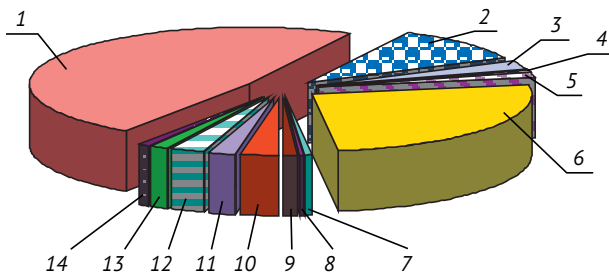


Рис. 4.3. Доля претензий по категориям

- 1 — уплата пени за просрочку доставки груза (ст. 97 УЖТ РФ), (1145, 47%);
- 2 — возврат провозной платы (242, 10%);
- 3 — возврат платы за использование вагонами, контейнерами (ст. 39, 62 УЖТ РФ), (60, 30%);
- 4 — возврат сборов за подачу и уборку вагонов (12; 1%);
- 5 — возврат сборов за маневровую работу, хранение и других дополнительных сборов (35; 1%);
- 6 — прочие (НФ) (613; 26%);
- 7 — возврат штрафа за невыполнение принятой заявки на перевозку грузов (ст. 11, 94 УЖТ РФ), (12; 1%);
- 8 — невыполнение принятой заявки на перевозку грузов (ст. 11, 94 УЖТ РФ), (8; 0%);
- 9 — прочие (ТЦФТО); (26; 1%);
- 10 — утрата, недостача, повреждение (порча) грузов (ст. 96 УЖТ РФ), (68; 3%);
- 11 — возврат штрафа за задержку вагонов, контейнеров парка РЖД под погрузкой/выгрузкой (ст. 99, 100, 101 УЖТ РФ), (41; 2%);
- 12 — штраф за задержку подачи/уборки вагонов с мест погрузки/выгрузки (ст. 100 УЖТ РФ), (65; 3%);
- 13 — прочие (М), (32; 1%);
- 14 — повреждение собственного или арендованного подвижного состава или его узлов и деталей (ст. 104, 105 УЖТ РФ), (15; 1%)

Заключение должно содержать:

- во всех случаях — результаты рассмотрения претензии по существу заявленных требований со ссылками на соответствующие статьи федеральных законов, иных нормативных правовых актов Российской Федерации и нормативных документов ОАО «РЖД», подтверждающие правовые основания принятия решения;
- при полном или частичном удовлетворении претензии — нарушения, явившиеся основанием предъявления претензий и наименование структурного подразделения ОАО «РЖД», дирекции, работниками которых допущены нарушения, наименование службы дороги, дирекции, структурного подразделения ОАО «РЖД», в функциональном подчинении которых находится указанное подразделение, со ссылкой на материалы служебного расследования (про-

токол разбора, протокол комиссии по несохранным перевозкам, протокол заседания рабочей группы по решению спорных вопросов, возникающих между территориальными подразделениями филиалов, иными структурными подразделениями ОАО «РЖД» в процессе осуществления перевозок грузов), содержащих выводы по отнесению финансовой ответственности, и приложением данных документов (при их наличии) к заключению.

Результаты рассмотрения претензий в службе М вносятся в автоматизированную систему претензионной работы ЕАСАПР М.

При отклонении претензии по причине отсутствия полной или частичной ответственности перевозчика, служба М дороги назначения, рассмотревшая претензию, в 26-дневный срок с момента получения претензии направляет в ТЦФТО мотивированное заключение, подписанное начальником службы или лицом, исполняющим его обязанности, с приложением претензионных документов.

ТЦФТО на основании представленного службой М заключения об отказе в удовлетворении претензии готовит ответ с обоснованием принятого решения и в течение *двух суток* с момента получения указанных материалов из соответствующей службы вместе с претензионными материалами высылает его заявителю претензии.

Копия ответа ТЦФТО направляется в службу М, рассмотревшую претензию.

4.2. Право на предъявление претензии

Право на предъявление претензии имеет грузополучатель или грузоотправитель, а в отдельных случаях владелец железнодорожного пути необщего пользования.

Право также может предоставляться страховщику, который выплатил страховое возмещение грузоотправителю, грузополучателю. Претензия может быть предъявлена от имени грузоотправителя, грузополучателя, владельца железнодорожного пути необщего пользования полномочным лицом, и оно должно быть подтверждено доверенностью, оформленной в соответствии с законодательством РФ.

Претензии по перевозкам в прямом смешанном сообщении, предъявляются в соответствии со статьей 122 УЖТ РФ:

- к железной дороге, если конечным пунктом является станция;
- к соответствующей организации транспорта другого вида, который обслуживает конечный пункт перевозки, в ведении которого находится этот пункт.

Претензии в отношении утраты, недостачи, повреждения (порчи) грузов предъявляются по каждой отправке, оформленной накладной.

По грузам одного наименования, погруженного одним грузоотправителем на одну станцию назначения в адрес одного грузополучателя допускается предъявление претензии на группу отправок, по которым перевозчиком был составлен один коммерческий акт (претензия предъявляется по каждому коммерческому акту).

4.3. Сведения, указываемые в претензионном заявлении

В претензионном заявлении необходимо указывать:

- 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 и т.д.), а для физических лиц — данные документа, удостоверяющего личность (паспорт или документ его заменяющий) и адрес, по которому следует направлять ответ;
- банковские реквизиты;
- основание для предъявления претензии (полная или частичная утрата груза, порча, повреждение и т.д.);
- сумма претензии по каждому требованию (по накладной, квитанции о приеме груза, учетной карточке и т.д.);
- перечень документов, прилагаемых к претензии.

Претензия подписывается заявителем.

Если перевозка осуществлялась по электронной накладной, то к претензии также необходимо приложить документ, подтверждающий номер отправки; указать код электронного сообщения (с нулевым кодом приема), регистрационный номер и дату приема электронного сообщения, сведения о выдаче груза, электронное сообщение о раскредитовании электронной накладной.

4.4. Документы, прикладываемые к претензии

В соответствии со статьей 120 УЖТ РФ к претензии должны быть приложены:

- *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 его на 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 КА, либо накладная с отметкой перевозчика о составлении КА в случае его утраты, либо накладная и документ об обжаловании отказа перевозчика в составлении КА, 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 АОФ;
- *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 передачи вагонов на железнодорожный выставочный, выписка из договора на эксплуатацию железнодорожных путей необщего пользования или договора на подачу и уборку вагонов, АОФ;
- *в случае возврата провозной платы* — накладная или квитанция о приеме груза для перевозки либо в случае несостоявшейся перевозки груза, квитанция о приеме груза с отметкой перевозчика на станции отправления о возврате груза (факт возврата подтверждается подписью грузоотправителя в получении груза в дорожной ведомости), а также документы, подтверждающие оплату перевозки, и т.д.

4.5. Сроки предъявления и рассмотрения претензии

Статья 123 УЖТ РФ. Претензии к перевозчикам могут быть предъявлены в течение 6-ти месяцев, а в отношении штрафов и пеней — 45-ти дней.

Сроки исчисляются в отношении:

- *возмещение за повреждение (порчу) либо недостачу груза* — со дня выдачи;
- *возмещение за утрату груза* — по истечении 30-ти дней со дня окончания срока его доставки, а при перевозке в прямом смешанном сообщении — по истечении 4-х месяцев со дня приема груза к перевозке;
- *просрочка доставки груза* — со дня выдачи груза;
- *взыскание штрафа за невыполнение принятой заявки* — по истечении 5-ти дней с момента взыскания штрафа и т.д.

Перевозчик вправе принять для рассмотрения претензию по истечении установленных сроков, если признает уважительной причину пропуска срока предъявления претензии.

Статья 124 УЖТ РФ. Перевозчик обязан рассмотреть претензию и о результатах рассмотрения уведомить в письменной форме заявителя в течение 30-ти дней со дня получения претензии.

Если при рассмотрении претензии установлено, что груз переадресован либо выдан другому грузополучателю по заявлению грузоотправителя или первоначального грузополучателя, претензия возвращается заявителю с указанием где, когда и кому выдан груз. Все расчеты между грузоотправителем и новым грузополучателем осуществляются минуя перевозчика.

Рассмотрение претензии по существу

Нарушение порядка и сроков предъявления претензии дает право перевозчику *не рассматривать по существу* и возратить заявителю в следующих случаях:

- не приложены документы, подтверждающие право на предъявление претензии;
- не приложена подлинная накладная в отношении просрочки доставки груза и т.д.;
- претензия предъявлена лицом, не обладающим таким правом, и т.д.

Если перевозчик не рассматривает претензию по существу, он обязан вернуть ее заявителю не позднее 10-дневного срока со дня получения.

В этих случаях заявитель, устранив недостатки, вправе вновь обратиться с претензией в пределах сроков, установленных статьей 123 УЖТ РФ.

При рассмотрении претензии по существу необходимо проверить:

- наличие и полноту имеющегося в деле материала расследования;
- установить, были ли в действительности и в каком размере утрата или повреждение груза;
- установить, при каких обстоятельствах произошла утрата, в необходимых случаях произвести дополнительное расследование причин утраты;
- расчет заявителя претензии и определить сумму, подлежащую возмещению за утрату или повреждение;
- документы, приложенные к претензионному заявлению, и установить, нет ли в этих документах каких-либо дописок, исправлений, не заверенных в установленном порядке. Схема информационных потоков при рассмотрении претензии приводится на рис. 4.4.

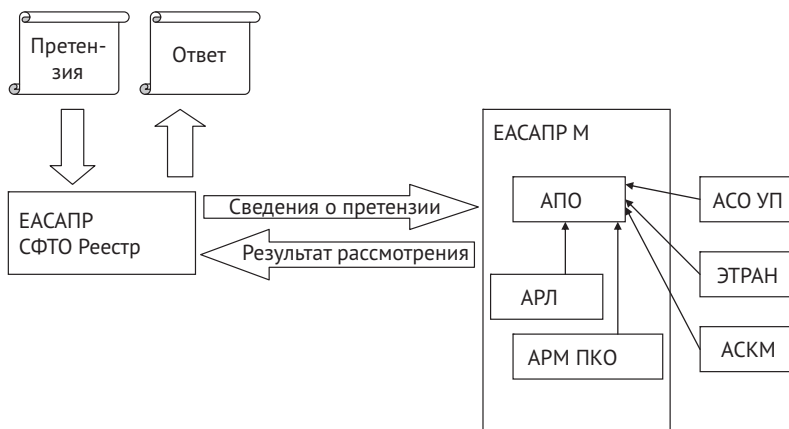


Рис. 4.4. Схема информационных потоков при рассмотрении претензии

4.6. Выявление обстоятельств, освобождающих перевозчика от ответственности

Если несохранность произошла вследствие обстоятельств (статья 29 УЖТ РФ), которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело, то принимаются меры для доказательства наличия таких обстоятельств.

Необходимо проверить соответствие сведений, содержащихся в КА, в актах экспертизы и т.д.; правильность составления документов; соответствие самого груза, тары, упаковки требованиям стандартов, ГОСТов, техническим условиям на данную продукцию, а также других обстоятельств, свидетельствующих о вине отправителя или получателя в несохранности груза.

Перевозчик освобождается от ответственности за несохранность груза (статья 118 УЖТ РФ) в случае, если:

- груз прибыл в исправном вагоне с исправными ЗПУ грузоотправителя, в исправном вагоне без перегрузки в пути следования с исправной защитной маркировкой или исправной увязкой, а также при отсутствии признаков, свидетельствующих о несохранности;
- недостача или повреждение (порча) груза произошли вследствие естественных причин, связанных с перевозкой на открытом подвижном составе;
- перевозка груза осуществлялась в сопровождении представителя грузоотправителя или грузополучателя;
- недостача груза не превышает норму естественной убыли и значение предельного расхождения в результатах определения массы нетто груза;
- утрата, недостача, повреждение (порча) груза произошли в результате последствий, вызванных недостоверными, неточными или неполными сведениями, указанными грузоотправителем в накладной.

Перевозчик несет ответственность за несохранность груза в этих случаях, если предъявитель претензии докажет, что утрата, недостача, повреждение (порча) груза произошли по вине перевозчика.

4.7. Определение суммы ущерба, подлежащего возмещению

Если подтверждается вина перевозчика, то претензию необходимо удовлетворить после проверки расчета заявителя суммы ущерба и установления количества утраченного или поврежденного груза.

В случае предъявления грузополучателем претензии на полную стоимость груза, прибывшего с повреждением или недостачей, например запчастей, инструментов и т.д., перевозчик обязан в 10-дневный срок затребовать у заявителя документы, подтверждающие стоимость ремонта груза, инструментов и т.д. При непредставлении таких документов претензия возвращается без удовлетворения в пределах сроков, предусмотренных для рассмотрения претензии.

Как правило, на отгружаемый груз поставщик выписывает счет по отправке с указанием количества груза, цены, расходов по доставке на станцию, если они не входят в цену товара, а также общей суммы по счету, которая должна составлять для грузополучателя действительную стоимость груза с доставкой, причем в счете может быть указана *оптовая, розничная, свободная (договорная) цена*.

Для правильного определения стоимости утраченного груза по претензии необходимо установить:

- по какой цене заявлена претензия;
- установлены и в каком размере на данный товар торговые и другие наценки, скидки.

Если в счете значится несколько сортов одного груза с указанием разных цен, а в КА не указывается, какого именно сорта утрачен груз и заявитель претензии не представил документа, подтверждающего сорт утраченного, стоимость утраченного определяется за низший сорт, указанного в счете.

Если счет приложен к претензии, то сумма ущерба определяется по цене, указанной в счете, в противном случае определяется на основании копии договора поставки, бартерной сделки, контракта и других документов, заверенных в установленном порядке. При отсутствии счета продавца или цены в договоре, цена определяется исходя из цены при сравнимых обстоятельствах обычно за аналогичные товары.

При определении суммы ущерба руководствуются статьей 96 УЖТ РФ, на основании которой перевозчик возмещает ущерб, причиненный при перевозке, в следующих размерах:

- в размере стоимости утраченного или недостающего груза в случае его утраты или недостачи;
- в размере суммы, на которую понизилась стоимость груза в случае его повреждения (порчи) или в размере его стоимости при невозможности восстановить поврежденный груз;
- в размере объявленной стоимости груза, сданного для перевозки с объявлением его ценности в случае его утраты;
- в размере доли объявленной стоимости груза, соответствующей недостающей или поврежденной (испорченной) части груза, сданного для перевозки с объявлением его ценности в случае его недостачи или повреждения (порчи) груза.

Наряду с возмещением ущерба, перевозчик возвращает взысканную плату за перевозку груза и иные причитающиеся перевозчику платежи пропорционально количеству утраченного, недостающего или поврежденного (испорченного) груза, если данная плата не входит в стоимость такого груза.

4.8. Оформление признанной претензии

Служба М, рассмотревшая претензию и принявшая решение о полном или частичном ее удовлетворении, заполняет учетную форму ФДУ-22, состоящую из 3 листов (приложение 3):

- лист 1 — извещение (заявителю претензии);
- лист 2 — приказ (копия приказа в ТЦФТО);
- лист 3 — корешок приказа (копия корешка приказа в службу М дороги выплаты).

Приказ и корешок приказа используются ОЦОР для оплаты претензии.

Учетную карточку с визой начальника службы или лица, исполняющего его обязанности, служба М направляет в ТЦФТО вместе с заключением о результатах рассмотрения претензии по существу заявленных требований для их подписания.

Заключение должно содержать:

- нарушения, явившиеся основанием предъявления претензий к перевозчику;
- результаты рассмотрения претензии по существу заявленных требований со ссылкой на соответствующие статьи федеральных законов, иных нормативных правовых актов Российской Федерации и нормативных документов ОАО «РЖД», регулирующих осуществление перевозки грузов, а в случае

- частичного удовлетворения претензионных требований — правовые основания для принятия такого решения;
- наименование структурного подразделения ОАО «РЖД», дирекции, работниками которого допущены нарушения;
 - наименование службы дороги, дирекции, структурного подразделения ОАО «РЖД», в функциональном подчинении которых находится указанное подразделение со ссылкой на материалы служебного расследования (протокол разбора, протокол Комиссии по несохранным перевозкам, протокол заседания рабочей группы по решению спорных вопросов, возникающих между территориальными подразделениями филиалов, иными структурными подразделениями ОАО «РЖД» в процессе осуществления перевозок грузов), содержащих выводы по отнесению финансовой ответственности и приложением данных документов (при их наличии) к заключению.

ТЦФТО при получении от службы М учетной формы ФДУ-22 (приложение 3):

- в суточный срок осуществляет ее подписание и высылает заявителю претензии *извещение*;
- формирует пакет документов на оплату в системе ЕК АСУФР;
- направляет *приказ и корешок приказа* в региональный центр обслуживания (далее — ОЦОР) для оплаты претензии;
- вносит в *приказ и корешок приказа* реквизиты платежного документа или почтовой квитанции на перевод денежных средств с указанием их номера и даты оплаты;

Уполномоченный работник ОЦОР, получив от ТЦФТО приказ и корешок приказа:

- производит выплату по признанной к удовлетворению претензии на расчетный счет заявителя;
- копии приказа и платежных документов в суточный срок с момента оплаты возвращает в ТЦФТО.

В случае частичного удовлетворения претензии к извещению прикладываются претензионные документы для их возврата заявителю, копии материалов остаются в службе М дороги выплаты, рассмотревшей претензию.

При удовлетворении претензии в полном объеме претензионные документы хранятся в делах службы М дороги выплаты, в течение 5-ти лет.

В службу М дороги выплаты, которая рассмотрела претензию, передается копия корешка приказа.

4.9. Возмещение убытков по удовлетворенным претензиям и искам

Служба М дороги выплаты в 3-суточный срок направляет уведомление М причастных железных дорог, которые в течение 30-дневного срока обязаны дать согласие о своей ответственности либо мотивированный отказ.

В случае отказа структурного подразделения ОАО «РЖД» от ответственности (или его неполучения) служба М в течение 120-дневного срока проводит *повторное служебное расследование* по установлению ответственного структурного подразделения.

При получении вступивших в законную силу судебных решений об удовлетворении исков за утрату, недостачу, повреждение (порчу) груза юридическая служба (МЮ) железной дороги выплаты направляет решение суда в ТЦФТО и службу М для учета в системах ЕАСАПР СФТО и ЕАСАПР М результата рассмотрения дела судебными органами.

Оплата решений судебного производства осуществляется по факту приложения *к расчетному счету* ОАО «РЖД» *исполнительных листов* и подтверждения ТЦФТО принадлежности задолженности по ним. Передача исполнительных листов в ТЦФТО производится юридической службой дороги **в суточный срок с момента его предъявления.**

Служба М дороги выплаты в 5-дневный срок направляет копии решения судебного органа в адрес служб М причастных дорог для дальнейшего проведения последними в пределах 120-дневного срока служебного расследования в порядке, аналогичном порядку рассмотрения по поступившим претензиям.

Служба М, получившая копию решения судебного органа, должна направить в службу М железной дороги выплаты по телеграфу или факсу согласие или мотивированное возражение не позднее 10-дневного срока со дня получения копии решения судебного органа со ссылкой на ранее направленный материал по коммерческому акту (претензии).

В случае установления ответственности структурного подразделения, расположенного в границах дороги, начальник службы М направляет руководителю данного подразделения копию решения судебного органа с подтверждающими материалами для рассмотрения, признания ответственности в полном объеме или частично, или изложения мотивированного отказа от ответственности, подтвержденного документами.

Служба М железной дороги назначения направляет уведомление (рис. 4.5) по установленной форме ТЦФТО, осуществившему оплату по исполнительному листу судебного производства, об установлении структурного подразделения ОАО «РЖД», ответственного за утрату, недостачу, повреждение (порчу) груза.

УВЕДОМЛЕНИЕ	
ТЦФТО _____	центра корпоративного управления, ЦДМ
Отправка № _____	ст. _____ - ст. _____
Вагон _____	груз _____
Установлена _____	ответственность

Основание: протокол _____	

Начальник службы М _____	
Начальник отдела МЮ _____	

Рис. 4.5. Форма уведомления при установлении ответственности структурного подразделения, расположенного в пределах железной дороги

По результатам рассмотрения материалов по выплаченным суммам по претензиям за несохранные перевозки, в случае если установлена ответственность (вина) структурного подразделения, расположенного в границах дороги, начальник службы М направляет его руководителю уведомление с подтверждающим материалом для рассмотрения.

Ответственное структурное подразделение в течение 2-недельного срока должно направить в службу М железной дороги, пришедшей уведомление, согласие об отнесении ответственности или мотивированное возражение с подтверждающим материалом об отсутствии ответственности или частичной ответственности.

Возмещение ущерба осуществляется за счет выручки от реализации груза в пути следования и тарифа за непройденное расстояние. Остальная сумма выплачивается за счет виновной стороны.

Спорные дела по распределению ответственности в пределах железной дороги (если не усматривается ответственность других железных дорог), не признанных структурными подразделениями, рассматриваются рабочими группами, действующими на железной дороге, в соответствии с распоряжениями ОАО «РЖД» от 7 июня 2010 г. № 1231р, от 11 октября 2010 г. № 21 Юр.

Порядок уведомления ТЦФТО, осуществившего выплаты по признанным претензиям, службой М дороги назначения об установлении структурного подразделения, ответственного за обеспечение сохранности перевозимого груза, аналогичен порядку, изложенному в пункте 3.3.21 распоряжения ОАО «РЖД» № 177 р от 25.01.2013 г.

Решение по отнесению ответственности по несохранной перевозке грузов в результате крушений, аварий, иных событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, принимается на основании решения комиссии, проводившей расследование случая нарушения безопасности движения.

Контрольные вопросы

1. Что такое претензия? Сведения, указываемые в претензионном заявлении.
2. Структурные подразделения ТЦФТО, рассматривающие претензии. Классификация претензий.
3. Право на предъявление претензии.
4. Адресование претензии.
5. Документы, прикладываемые к претензионному заявлению.
6. Сроки предъявления и рассмотрения претензии. Рассмотрение претензии по существу.
7. Выявление обстоятельств, освобождающих перевозчика от ответственности за несохранность груза.
8. Определение суммы ущерба, подлежащего возмещению.
9. Оформление признанной претензии.
10. Возмещение убытков по удовлетворенным претензиям и искам.
11. Решение спорных дел по распределению ответственности в пределах дороги.

Литература

1. Инструкция по актово-претензионной работе на железных дорогах ЦМ/4033. — М., 1983.
2. Инструкция по актово-претензионной работе на железных дорогах государств-участников содружества, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики. — М., 1994. — 82 с.
3. Положение о порядке служебного расследования случаев несохраненных перевозок грузов. Распоряжение ОАО «РЖД» от 25.01.2013 г. № 177 р.

5. Расчеты между дорогами по суммам, выплаченным по претензиям и искам за несохранную перевозку

5.1. Рассмотрение спорных расчетных дел. Регламент претензионного совещания по несохранным перевозкам

При возникновении спорных расчетных дел между железными дорогами по выплаченным претензиям и удовлетворенным искам за утрату, недостачу, повреждение (порчу) грузов, ответственность определяется на основании:

- решений, принятых **Комиссией ОАО «РЖД»** (по несохранным перевозкам первой группы);
- по претензиям *второй — четвертой* групп на претензионных совещаниях между железными дорогами — филиалами ОАО «РЖД», проводимых два раза в год, в течение месяца после проведения Дирекцией по железнодорожному транспорту претензионного совещания между странами СНГ, Грузии, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики в соответствии с Регламентом претензионного совещания по рассмотрению спорных расчетных дел по несохранным перевозкам грузов.

В случае истечения 120-дневного срока и непроведения претензионного совещания, назначается совещание по определению структурного подразделения ОАО «РЖД» в пределах железной дороги, ответственного за необеспечение сохранности перевозимого груза.

Службы М осуществляют постоянный контроль за соблюдением порядка и сроков рассмотрения материалов расследования случаев несохранных перевозок, подготовкой претензионных материалов, полнотой и правильностью учета и отнесения ответственности за несохранные перевозки между структурными подразделениями ОАО «РЖД».

ЦДМ обеспечивает учет сумм, отнесенных на ответственность филиалов, их территориальных подразделений и иных структурных подразделений ОАО «РЖД», причастных к несохранным перевозкам, в рамках управленческого учета.

Управленческий учет ведется в автоматизированной системе актово-претензионной работы ЕАСАПР М. Ежемесячный отчет по суммам, отнесенным на ответственность филиалов, их территориальных подразделений и иных структурных подразделений ОАО «РЖД», причастных к несохранным перевозкам, формируется до 5-го числа месяца, следующего за отчетным.

ЦДМ в трехсуточный срок направляет отчет ответственным филиалам ОАО «РЖД».

Регламент претензионного совещания по рассмотрению спорных расчетных дел между железными дорогами — филиалами ОАО «РЖД», дирекциями — филиалами ОАО «РЖД» по несохранным перевозкам грузов

Претензионное совещание по рассмотрению спорных расчетных дел по несохранным перевозкам грузов, а также за повреждение контейнеров (далее — спорных расчетных дел) между железными дорогами — филиалами ОАО «РЖД», дирекциями — филиалами ОАО «РЖД», в том числе между территориальными подразделениями филиалов, находящимися на территории соответствующих железных дорог (далее — железные дороги), проводится в течение месяца после проведения претензионных совещаний между странами СНГ, Грузии, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики два раза в год с участием работников служб коммерческой работы в сфере грузовых перевозок региональных дирекций управления движением — структурных подразделений Центральной дирекции управления движением (далее — служба М), которые представляют соответствующие железные дороги.

Решение о времени и месте проведения претензионного совещания принимается вице-президентом ОАО «РЖД» по организации железнодорожных перевозок, по предложению начальника Управления коммерческой работы в сфере грузовых перевозок Центральной дирекции управления движением, согласованному с начальником территориальной дирекции управления движением, осуществляющей техническое обслуживание претензионного совещания (обеспечение местами проживания, помещением для работы, транспортом, телефонной и компьютерной связью, копировальной техникой, проездными билетами и т.д.).

Начальник территориальной дирекции управления движением, где проводится претензионное совещание, обеспечивает его техническую поддержку.

Контроль за организацией и ходом проведения претензионного совещания осуществляется Управлением коммерческой работы в сфере грузовых перевозок Центральной дирекции управления движением — филиала ОАО «РЖД».

Претензионное совещание проводится под председательством начальника (заместителя начальника) Управления коммерческой работы в сфере грузовых перевозок Центральной дирекции управления движением — филиала ОАО «РЖД», который является главным арбитром претензионного совещания (далее — главный арбитр).

На претензионных совещаниях рассматриваются требования по спорным расчетным делам между железными дорогами по признанным претензиям и решениям судебных органов за утрату, хищение, недостачу, повреждение (порчу) грузов, а также за повреждение контейнеров (далее — расчет-вызов) (приложение 4).

Служба М, на территории которой находится железнодорожная станция назначения перевозимого груза (далее — служба М дороги назначения), а также железная дорога обнаружения повреждения контейнера, направляют расчет-вызов железной дороге, которая по материалам рассмотрения претензии может быть признана виновной (далее — служба М ответственной железной дороги), не позднее чем за месяц до начала претензионного совещания.

Служба М ответственной железной дороги, получив расчет-вызов (приложение 4), вправе, при наличии имеющихся у нее документов, привлечь в качестве ответчика службы М других ответственных железных дорог, письменно уведомив их об этом, не позднее чем за 15 дней до начала претензионного совещания.

Главный арбитр, рассмотрев предложения представителей железных дорог ОАО «РЖД», назначает из числа представителей железных дорог четное количество арбитров претензионного совещания (далее — арбитры).

Все арбитры, возглавляемые главным арбитром, входят в состав совета арбитров, который объявляется участникам претензионного совещания.

Главный арбитр проводит совещания совета арбитров по принятию решений по спорным расчетным делам.

Основные задачи претензионного совещания:

- разрешение спорных расчетных дел о возмещении сумм по оплаченным претензиям и решениям судебных органов за утрату, хищение, недостачу, повреждение (порчу) грузов, а также за повреждение контейнеров;

- выявление при рассмотрении спорных расчетных дел нарушений федеральных законов, иных нормативных правовых актов Российской Федерации и нормативных документов ОАО «РЖД» и разработка рекомендаций по их устранению;
- обсуждение и выработка предложений участников претензионного совещания, направленных на совершенствование актово-претензионной работы.

Права и обязанности арбитров претензионного совещания, главного арбитра, совета арбитров

Арбитры имеют право:

- принимать решения по спорным расчетным делам в соответствии с федеральными законами, иными нормативными правовыми актами РФ и нормативными документами ОАО «РЖД»;
- вносить предложения главному арбитру претензионного совещания о созыве совета арбитров для рассмотрения сложных споров и обсуждения предложений, связанных с вынесением решений по спорным делам;
- обращаться в совет арбитров за консультацией.

Главный арбитр имеет право:

- принимать решения по спорным расчетным делам за несохранные перевозки грузов, а также за повреждение контейнеров с определением вины конкретных структурных подразделений ОАО «РЖД», дирекций, филиалов на железных дорогах в соответствии с федеральными законами, иными нормативными правовыми актами РФ и нормативными документами ОАО «РЖД»;
- объявлять сбор совета арбитров претензионного совещания для рассмотрения сложных споров и обсуждения предложений, связанных с вынесением решений по спорным делам.

Совет арбитров имеет право:

- рассматривать заявления представителей железных дорог ОАО «РЖД» по решениям арбитров и главного арбитра и принимать окончательное решение по конкретным спорным расчетным делам;
- систематизировать практику рассмотрения спорных расчетных дел для принятия единообразных решений по аналогичным спорным расчетным делам;

- давать разъяснения представителям железных дорог и арбитрам по вопросам, возникающим при решении спорных расчетных дел на претензионном совещании;
- рассматривать с участием представителей причастных железных дорог спорные расчетные дела.

Обязанности главного арбитра, совета арбитров, арбитров претензионного совещания:

- объективно рассматривать спорные расчетные дела и принимать по ним решения в соответствии с федеральными законами, иными нормативными правовыми актами РФ и нормативными документами ОАО «РЖД»;
- систематизировать практику по решениям судебных органов по несохранным перевозкам грузов;
- выявлять нарушения законодательства, нормативных актов РФ, а также нормативных документов ОАО «РЖД», имеющих причинную связь с возникновением несохранных перевозок грузов и выплат за повреждение контейнеров, подготавливать предложения по их устранению.

Порядок рассмотрения арбитром спорных расчетных дел

Спорные расчетные дела рассматриваются арбитром в присутствии представителей служб М причастных железных дорог. Арбитр, рассматривающий спорные расчетные дела, не должен быть причастен к рассматриваемому делу. По существу рассматриваемого спорного расчетного дела докладывает представитель железной дороги назначения и представители служб М других железных дорог, привлеченных по данному спорному расчетному делу.

Арбитр, рассмотрев материалы спорного расчетного дела и выслушав представителей служб М причастных железных дорог, принимает решение в течение 24 часов.

В случае несогласия сторон с решением, принятым арбитром по спорному расчетному делу, представители служб М железных дорог вправе обратиться к главному арбитру с заявлением в письменной форме о пересмотре принятого арбитром решения. Копию заявления вручают представителю службы М ответственной железной дороги и арбитру, принявшему решение по данному делу. Рассмотрение и принятие решения главным арбитром по спорному расчетному делу осуществляется в присутствии представителей железных дорог, участвующих в рассмотрении спорного расчетного дела и арбитра, принимавшего решение по данному спорному расчетному делу.

Главный арбитр по своей инициативе или по письменному заявлению представителя службы М железной дороги, участвующей в рассмотрении спорного расчетного дела, имеет право назначить рассмотрение спорного расчетного дела на совете арбитров. Решение совета арбитров по конкретному спорному расчетному делу считается принятым, если за него проголосовало большинство арбитров. Арбитры от спорящих железных дорог не участвуют в совете арбитров.

Решения по спорным расчетным делам, принятые на претензионном совещании на ответственность структурных подразделений филиалов и дирекций в пределах железной дороги и оформленные протоколами, являются окончательными и пересмотру не подлежат.

Решения по спорным расчетным делам оформляются представителем службы М железной дороги назначения протоколами (приложение 4), в количестве, соответствующем количеству железных дорог, участвующих в рассмотрении спорного расчетного дела.

В протоколе указывается:

- дата, номер отправки;
- общая сумма ущерба за несохранную перевозку груза;
- сумма, отнесенная на каждую железную дорогу.

Протокол подписывается уполномоченными представителями служб М железных дорог, участвующих в рассмотрении спорного расчетного дела, а также соответственно арбитром, главным арбитром, советом арбитров в случае рассмотрения ими спорного расчетного дела.

5.2. Разграничение ответственности между дорогами по суммам, выплаченным по претензиям и искам

Перевозка грузов в вагонах за ЗПУ

Если груз следовал в вагоне за исправными ЗПУ, то суммы, выплаченные за утрату, порчу, повреждение груза, относятся на счет дороги, чьи ЗПУ оказались на вагоне.

При смене ЗПУ в пути следования и последующем увеличении размера недостачи, порчи и т.д. груза, суммы, выплаченные за увеличившуюся несохранность, относятся на счет дороги, за ЗПУ которой установлена эта несохранность.

Если на вагоне отсутствовали ЗПУ или ЗПУ неисправны, то за сохранность груза отвечает дорога, на которой обнаружена эта неисправность, если она не была оформлена актом общей формы при приеме поезда с соседней дороги.

Если вагон прибыл без ЗПУ или ЗПУ повреждены и станция навесила свои ЗПУ без проверки груза, если это предусмотрено Правилами, то суммы, выплаченные за несохранность, относятся на счет дороги (станции), где навешаны ЗПУ.

Перевозка груза на открытом подвижном составе (ОПС) и в крытых вагонах без ЗПУ

Суммы, выплаченные за недостачу, порчу и т.д. груза при перевозке на ОПС без признаков хищения и видимых следов повреждения, относятся на счет дороги погрузки (или сортировки), если не будет установлено, что груз утрачен или поврежден на другой дороге.

В случае хищения груза, выплаченные суммы относятся на дорогу обнаружения несохранности, если не составлен АОФ по приему с другой дороги.

Суммы, выплаченные за несохранность груза в результате погрузки в подвижной состав, не предусмотренном Правилами, относятся на дорогу, допустившую эту погрузку.

За увеличившуюся после перегруза недостачу при перевозке на ОПС отвечает дорога, производившая перегруз, если не будет установлена вина другой дороги.

Погрузка и перевозка грузов в неисправных вагонах

В случае погрузки груза в неисправный в техническом отношении вагон, суммы, выплаченные за несохранность по этой причине, относятся на счет дороги погрузки (перегруза), если неисправность вагона удостоверена соответствующими актами.

Если актом о техническом состоянии вагона (контейнера) будет установлено, что техническая неисправность возникла вследствие некачественного ремонта, суммы относятся на дорогу, производившую ремонт.

Если несохранность произошла вследствие повреждения вагона в пути следования, то ответственность несет дорога, где поврежден вагон.

За несохранность груза, обнаруженного в вагоне с поврежденными лючковыми решетками, отвечает дорога, где это обнаружено, если не был оформлен акт при приеме с соседней дороги.

Если в пути следования имеет место повторное повреждение люков или увеличение количества вскрытых люков, ответственность возлагается на все причастные дороги в соответствии с имеющимися актами.

Случаи неприбытия груза по назначению и утраты его при пожарах и крушениях

В случае крушений, аварий и т.д. суммы, выплаченные дорогами назначения, относятся на счет дороги, в пределах которой это произошло.

За убытки, возникшие по претензиям за грузы, недоставленные по назначению и пропуск срока на предъявление регрессного иска, отвечает дорога:

- а) назначения, нарушившая инструкцию по розыску;
- б) задержавшая доказательство сдачи груза на соседнюю дорогу (пропорционально дням задержки);
- в) оплатившая претензию и не выславшая своевременно дороге фактической выдачи груза материалов для предъявления регрессного иска;
- г) фактической выдачи груза, если она не приняла своевременно мер к возмещению убытков в регрессном порядке;
- д) не доказавшая сдачу вагонов.

Регрессный иск — требование лица, совершившего платеж другому лицу, предъявляемое к третьему лицу, по вине которых был совершен платеж.

В случае переадресовки груза в пути следования за убытки отвечает дорога:

- а) первоначального назначения, оплатившая претензию, при наличии данных о переадресовке;
- б) переадресовавшая груз в пути следования в нарушение Правил переадресовки, и если она не сообщила на станцию первоначального назначения о переадресовке.

В случае реализации груза за убытки отвечает дорога реализации:

- а) если груз реализован в нарушение Правил;
- б) если она не сообщила на станцию первоначального назначения о реализации и не выслала соответствующие документы дороге назначения.

Перевозка в контейнерах

Суммы, выплаченные за несохранность груза вследствие технической неисправности контейнера, о чем указано в акте о техническом состоянии контейнера, если они не имеют следов

насильственного повреждения, относятся на счет дороги погрузки контейнера.

Если несохранность произошла вследствие некачественного ремонта контейнера, то убытки относятся на дорогу, производившую ремонт, и т.д.

Контрольные вопросы

1. Рассмотрение спорных расчетных дел.
2. Регламент претензионного совещания по рассмотрению спорных расчетных дел.
3. Задачи претензионного совещания.
4. Права арбитров, главного арбитра, совета арбитров.
5. Обязанности арбитров, главного арбитра, совета арбитров.
6. Порядок рассмотрения арбитром спорных расчетных дел.
7. Разграничение ответственности между дорогами по суммам, выплаченным по претензиям и искам.

Литература

1. Инструкция по актово-претензионной работе на железных дорогах ЦМ/4033. — М., 1983.
2. Инструкция по актово-претензионной работе на железных дорогах государств-участников содружества, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики. — М., 1994. — 82 с.
3. Положение о порядке служебного расследования случаев несохранных перевозок грузов. Распоряжение ОАО «РЖД» от 25.01.2013 г. № 177 р.

6. Порядок и сроки предъявления исков

Дела по спорам, возникающим по договору перевозки груза, часто встречаются в арбитражной практике. Это заявления о взыскании сумм задолженностей по договору перевозки, о взыскании штрафов и т.д.

Правовой основой для разрешения споров являются нормы главы 40 Гражданского кодекса РФ, договоры об организации перевозок, соглашения между различными видами транспорта, транспортные уставы, кодексы, правила и т.д. Поэтому решения могут быть неоднозначными.

Иски к перевозчикам, возникшие в связи с осуществлением перевозок грузов могут быть предъявлены в случае:

- полного или частичного отказа перевозчика удовлетворить претензию;
- неполучения ответа перевозчика на претензию не ранее истечения 30-дневного срока, установленного статьей 124 УЖТ РФ;
- если получен ответ перевозчика на претензию до истечения срока.

Данные иски предъявляются в соответствии с установленной подведомственностью, подсудностью в течение одного года со дня наступления событий, послуживших основанием для предъявления претензии. Пример рассмотрения искового заявления приводится в приложении 5.

Иски перевозчиков к пассажирам, грузоотправителям, грузополучателям, другим юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям, возникшие с осуществлением перевозок пассажиров, груза, багажа, грузобагажа, могут быть предъявлены также в соответствии с установленной подведомственностью, подсудностью в суд, арбитражный суд в течение года со дня наступления событий, послуживших основанием для предъявления исков.

В данном случае УЖТ РФ не предусматривает обязанность перевозчика до предъявления иска предъявить претензию, если в договоре не предусмотрено.

Сроки предъявления исков исчисляются в отношении:

- взыскания штрафа за невыполнение принятой заявки — по окончании 5-дневного срока после уведомления грузоотправителя о размере такого штрафа;

— иных случаев — со дня наступления событий, послуживших основанием для предъявления исков.

Иск оформляется в письменной форме и подписывается истцом или его представителем. Содержание искового заявления приводится на рис. 6.1.

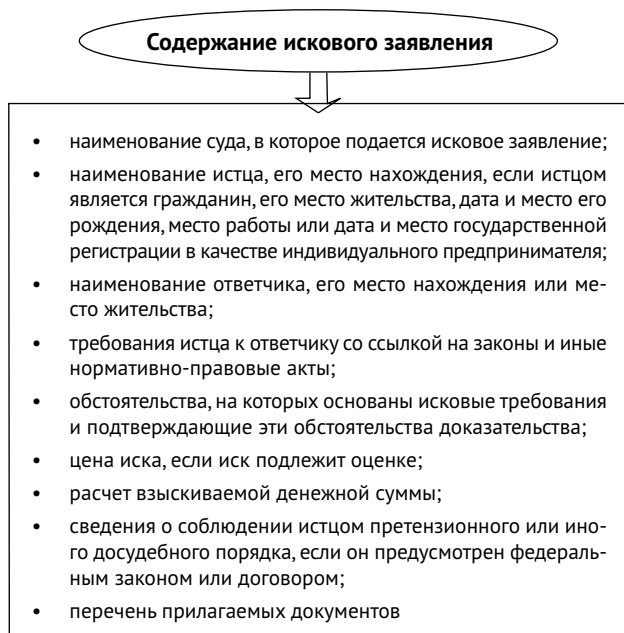


Рис. 6.1. Содержание искового заявления

В заявлении могут быть указаны и иные сведения, в том числе номера телефонов, факсов, адреса электронной почты, если они необходимы для правильного и своевременного рассмотрения дела. Форма искового заявления приводится в приложении 5.

Истец обязан направить другим лицам, участвующим в деле, копии искового заявления и прилагаемых к нему документов, которые у них отсутствуют, заказным письмом с уведомлением о вручении.

Исковое заявление подписывается истцом или его представителем. К искивому заявлению прилагаются документы, приведенные на рис. 6.2.

Вопрос о принятии искового заявления к производству решается судьей единолично в 5-дневный срок со дня поступления искового заявления.

О принятии искового заявления арбитражный суд выносит определение (приложение 5), которым возбуждается производство по делу. Копии определения направляются лицам, участвующим в деле, не позднее следующего дня после дня вынесения.

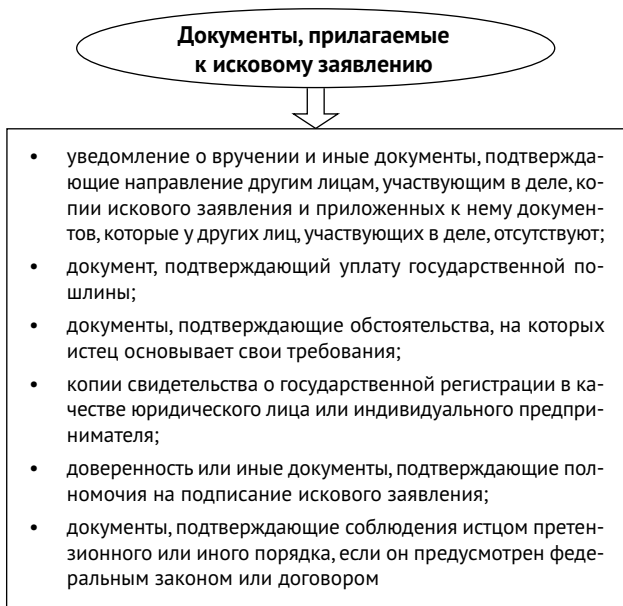


Рис. 6.2. Документы, прилагаемые к исковому заявлению

Если исковое заявление арбитражный суд оставляет без движения, то в определении указывается основание и срок, в течение которого истец должен устранить нарушения. Если нарушения не будут устранены в срок, то арбитражный суд возвращает заявление вместе с приложенными к нему документами.

Исковое заявление при рассмотрении вопроса о его принятии может быть возвращено в связи с тем, что:

- дело неподсудно данному арбитражному суду;
- в одном заявлении соединено несколько исковых требований, не связанных между собой;
- от истца поступило ходатайство о возвращении заявления до вынесения определения о принятии искового заявления;
- не устранены обстоятельства, послужившие основаниями для оставления заявления «без движения», в срок.

Принятие решения арбитражным судом приводится на рис. 6.3.

Ответчик до принятия арбитражным судом судебного акта, которым заканчивается рассмотрение дела по существу, вправе предъявить истцу встречный иск для рассмотрения его совместно с первоначальным иском. Удовлетворение встречного иска полностью или в части исключает удовлетворение первоначального иска.

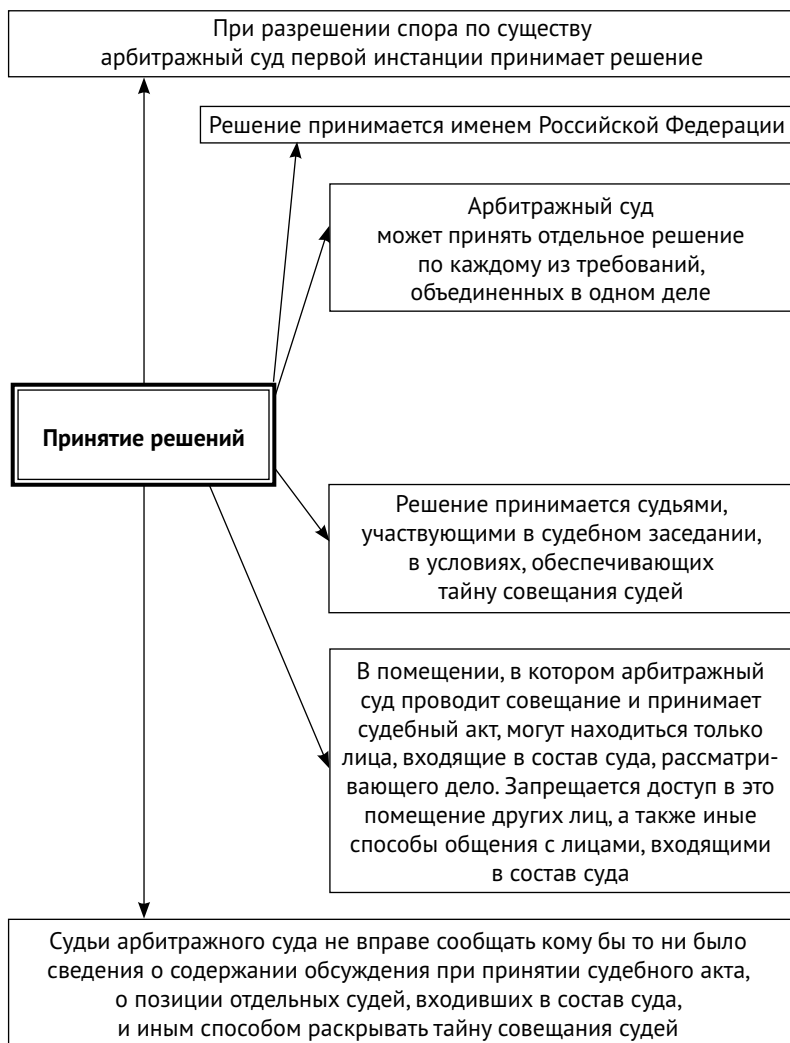


Рис. 6.3. Схема принятия решения арбитражным судом по делу

По окончании рассмотрения дела суд первой инстанции выносит или решение, или определение. Вынесение решения (приложение 5) является завершающим этапом разбирательства дела.

Решение арбитражного суда излагается в виде отдельного документа и состоит из вводной, описательной, мотивировочной и результативной частей, подписывается судьей или судьями, участвующими в принятии решения.

Результативная часть может содержать постановление:

- а) об удовлетворении исковых требований полностью;
- б) об отказе в иске;
- в) об удовлетворении иска в одной части и отказе другой.

Пример решения приводится в приложении 5.

Контрольные вопросы

1. В чем отличие иска от претензии? Кому предъявляется иск?
2. Основание и сроки предъявления иска.
3. Содержание искового заявления.
4. Документы, прилагаемые к исковому заявлению.
5. Что такое госпошлина, ее размер, подлежит ли она возврату?
6. Как оформляется принятие искового заявления к производству или оставление «без движения»?
7. Оформление решения арбитражного суда.

Литература

1. Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации. — М., 2003.
2. Егиазаров В. А., Ляндрес В. Б. Комментарий к Уставу железнодорожного транспорта Российской Федерации. — М. : Юридическая фирма «КОНТРАКТ», 2004. — 271 с.
3. Арбитражный процессуальный кодекс РФ. — М., 2010.
4. Пиляева В. В. Арбитражный процессуальный кодекс Российской Федерации в схемах и определениях : учеб. пособие. — М. : ИНФРА-М, 2003. — 366 с.

7. Розыск грузов

7.1. Розыск грузов и делопроизводство

Розыск грузов — одно из оперативных мероприятий по обеспечению сохранности и своевременной доставки грузов. Разыскивают груз, если он не прибыл по назначению в установленный срок доставки или прибыла только часть его, обнаружены перевозочные документы без груза или груз без документов.

Розыск груза, не прибывшего в установленный срок доставки, производит станция назначения. Однако станция, допустившая разъединение груза и документов или документов и груза, также обязана производить розыск и несет за это ответственность в установленном порядке.

По претензиям, заявленным к перевозчику о возмещении стоимости неприбывшего груза, розыск производит сама служба коммерческой работы в сфере грузовых перевозок дороги назначения. Розыск и установление принадлежности груза, перевозимого повагонной отправкой или в контейнерах, производится с помощью ЭВМ.

Розыск и установление принадлежности бездокументного и не прибывшего в установленный срок груза, перевозимого мелкой отправкой, производится путем переговоров по телефону, подачи телеграмм с отметкой «Розыскная», посылки письменных запросов. Образцы розыскных телеграмм приводятся в Инструкции по розыску грузов на железных дорогах ЦМ 4894.

В розыскных телеграммах (приложение 6) указываются дата и обстоятельства, при которых обнаружен груз без документов, род груза, маркировка, а также количество мест и масса груза. Запрос о розыске груза, перевозимого мелкой отправкой, ответ об отправлении, проследовании, сдаче груза или о принимаемых мерах по его розыску должен быть дан станцией в течение одних суток.

Переписку по розыску грузов, отправляемую станцией, должны подписывать начальник станции или его заместитель.

В целях ускорения розыска груза станция, на которой утрачен или реализован груз, обязана дать об этом телеграмму в адрес станции назначения.

Заявление о розыске грузов и запросы других станций о розыске регистрируются в Журнале регистрации заявлений и поступлений

розыскных дел (форма ГРУ-4) под порядковым номером (приложение б). Весь розыскной материал по каждому в отдельности заявлению или запросу комплектуется в дело, на котором проставляется номер журнала регистрации.

7.2. Розыск груза, не прибывшего на станцию назначения

Розыск груза производится станцией назначения по письменному заявлению грузополучателя или грузоотправителя. В подтверждении обоснованности требования о розыске груза грузополучатель обязан представить начальнику станции назначения квитанцию о приеме груза, а при отсутствии квитанции — один из следующих документов: счет-фактуру поставщика или копию; документ поставщика, заменяющий счет-фактуру и справку станции о неприбытии груза на станцию назначения, если указанные документы имеют все данные об отправке.

Прежде чем приступить к розыску груза, не прибывшего в установленный срок, станция назначения обязана уточнить, не прибывал ли груз по основному или досылочному документу, проверить записи в Книге бездокументных грузов и хранящиеся на складах бездокументные или задержанные грузы; выяснить, не прибывал ли груз на другие станции узла; проверить, не поступило ли с другой станции розыскной переписки.

Если будет установлено, что груз не прибыл и в розыскной переписке о нем нет никаких данных, станция должна завести розыскное дело.

Неприбытие груза в установленный срок доставки станция обязана удостоверить отметкой «Груз не прибыл» в предъявленной грузоотправителем подлинной квитанции о приеме груза или в других представленных документах, заверить отметку календарным штемпелем и подписью начальника станции, вернуть завершенный документ заявителю и организовать розыск.

Для повагонных отправок и контейнеров станция обязана в течение 12 часов составить сообщение № 3297 для передачи сведений в ДВЦ. Пример заполнения этого сообщения приведен в Инструкции по розыску грузов на железных дорогах. Для мелких отправок станция обязана немедленно послать розыскную телеграмму на станцию отправления, чтобы выяснить, когда отправлен груз.

На запрос станции назначения об отправлении груза мелкой отправкой станция отправления в суточный срок устанавливает и сообщает дату отправления груза, номер вагона, в котором отправлен груз, и станцию сортировки сборного вагона.

В тех случаях, когда из полученных ответов будет установлено, что разыскиваемый груз отправлен со станции отправления, станция назначения должна дать телеграмму на станцию сортировки груза. Станция сортировки сборного вагона сообщает станции назначения дату отправления мелкой отправки после сортировки, номер вагона и станцию следующей сортировки или назначения.

Телеграмма о дальнейшем розыске груза дается станцией назначения на следующую станцию сортировки сборного вагона и т.д. Если будет установлено, что разыскиваемый сборный вагон не прибывал на станцию сортировки, телеграмма дается на станцию предыдущей сортировки с требованием указать номер поезда, его индекс, время отправления и станцию расформирования поезда.

Если из ответов будет установлено, что разыскиваемый вагон не прибывал на станцию расформирования поезда, станция назначения дает телеграмму службе коммерческой работы в сфере грузовых перевозок дороги, на которой расформирован поезд. Дорога в трехсуточный срок обязана доказать сдачу груза на соседнюю дорогу или установить местонахождение груза на своей дороге и сообщить об этом станции назначения.

По прибытии разыскиваемого груза мелкой отправкой на станцию назначения, станция обязана в течение суток уведомить о прекращении розыска станцию и службу коммерческой работы в сфере грузовых перевозок той дороги, которой был адресован последний запрос, а для повагонных и контейнерных отправок — в течение 12 часов составить и передать сообщение на отмену розыска в ДВЦ.

7.3. Установление принадлежности бездокументного груза

При установлении принадлежности груза используются все имеющиеся документы и реквизиты, которые могут этому способствовать, натурные и вагонные листы, контрольные бланки формы ДУ-81, ЗПУ, пломбы, наклейки, марки на грузовых местах, надписи на грузе или на подвижном составе, документы, по которым следовал разыскиваемый груз, упаковочные листы, описи

в грузовых местах и контейнерах, описи наличия груза в вагоне и др. Должны вестись также переговоры по телефону, посылаться письменные запросы.

Станция, обнаружившая бездокументный груз, обязана составить коммерческий акт, сделать запись об этом в Книге бездокументных грузов, багажа и найденных предметов формы ГНУ-1 (приложение б) и принять меры к установлению его принадлежности.

На бездокументный груз повагонной отправки или в контейнерах в течение 12 часов составляется сообщение № 3291 для передачи в ДВЦ.

О бездокументном грузе мелкой отправки сообщают телеграфом:

- станции, наложившей ЗПУ на вагон, в котором прибыл груз, и станции отправления груза согласно железнодорожной маркировке;
- станции, составившей вагонный лист на груз, перевозимый в открытом подвижном составе или вагоне без ЗПУ;
- отделу централизованного розыска при наличии на грузе железнодорожной маркировки.

Станция, получившая такое сообщение, тщательно проверяет у себя наличие документов и результат проверки сообщает в суточный срок станции, сделавшей запрос, и станции назначения, если принадлежность будет установлена.

Когда по имеющимся данным можно установить только станцию отправления, станция, обнаружившая бездокументный груз, обязана запросить станцию отправления, которая устанавливает принадлежность по Книге приема грузов к отправлению или по другим документам, и в суточный срок сообщает об этом станции, сделавшей запрос, и станции назначения груза.

По получении телеграммы от станции, обнаружившей бездокументную мелкую отправку, отдел централизованного розыска ЦДМ проверяет по картотеке наличие сведений о разыскиваемом грузе. Об установлении принадлежности извещают станцию, обнаружившую бездокументный груз; станцию, обнаружившую документ без груза; станцию (в случае длительного розыска службу коммерческой работы в сфере грузовых перевозок) дороги назначения.

Если, несмотря на принятые меры, нельзя установить принадлежность бездокументного груза, необходимо вскрыть вагон, контейнер или упаковку мелкой отправки и проверить, нет ли внутри каких-либо документов или других данных, указывающих, откуда и куда следует груз. Результаты вскрытия отражают в коммерческом

акте. Если принятые меры не позволяют установить принадлежность груза, то последний по разрешению начальника службы коммерческой работы в сфере грузовых перевозок реализуется.

7.4. Перевозочные документы без груза

При обнаружении перевозочных документов без груза на вагон, контейнер или мелкую отправку станция проверяет, нет ли его на станции. Если этого груза не оказалось, то составляется коммерческий акт и, кроме того, для повагонных отправок и грузов в контейнерах составляют сообщение для передачи ДВЦ, а по мелким отправкам сообщают об отсутствии груза станции формирования сборного вагона; станции, установившей ЗПУ на сборный вагон, станции отправления груза и дается телеграмма в отдел централизованного розыска ЦДМ.

Перевозочные документы, обнаруженные без груза, вместе со вторым экземпляром коммерческого акта пересылают на станцию назначения по почте заказным письмом. Станция назначения, получив указанные документы, проверяет у себя, не прибыл ли груз по досылочному документу, и не поступило ли по данному грузу розыскной переписки.

Если груз на станцию назначения не прибыл, то организуется розыск.

7.5. Розыск недостающих отдельных мест

В случае обнаружения недостачи отдельных мест груза станция, обнаружившая недостачу, обязана составить коммерческий акт и сообщить об этом станции, с ЗПУ которой прибыл вагон (контейнер) с недостачей мест, или станции, составившей вагонный лист по грузам, перевозимых в открытом подвижном составе или в крытых вагонах без ЗПУ.

Станция, получившая такой запрос, проверяет, не остались ли эти места неотгруженными, не засланы ли они по другому направлению.

Станция, обнаружившая недостающие места, обязана отправить их на станцию назначения и сообщить об этом станции, обнаружившей недостачу, и станции назначения.

В случае прибытия груза с коммерческим актом на недостачу отдельных мест станция назначения обязана проверить, не прибывали ли эти места по досылочным документам, не поступало ли с другой станции розыскной переписки о грузах, обнаруженных без документов, тождественных по признакам разыскиваемому грузу. Если недостающие места на станции назначения не будут обнаружены, то последняя сообщает об этом станции, ответственной за разъединение груза, и запрашивает ее о результатах розыска недостающих мест. Станция, ответственная за недостачу мест, должна организовать розыск груза, уведомив об этом станцию назначения.

Если станция назначения получила груз по досылочному документу, то она сообщает об этом станции, участвующей в розыске.

7.6. Автоматизированная система розыска грузов

Розыск неприбывшего или разъединенного с перевозочными документами груза, а также установление принадлежности бездокументного груза производится с помощью автоматизированной системы оперативного управления перевозками (АСОУП).

Созданная автоматизированная система розыска грузов не только ускоряет розыск грузов, поиск разъединенных грузов и документов, но и позволяет обобщить данные розыска материалов, проанализировать причины допущенного брака.

Технология розыска грузов с использованием ЭВМ приводится в Инструкции по розыску грузов на железных дорогах. Автоматизированный розыск груза или установление его принадлежности происходит в том случае, когда в ЭВМ ДВЦ будут переданы как данные о документах без груза (на вагоны и контейнеры), так и данные об обнаруженных грузах, перевозимых повагонной или контейнерной отправкой без документов.

Если в ЭВМ поступит только информация о вагоне (контейнере), а станция, где находится документ, не передаст в ЭВМ сообщение о нем, то задача автоматизированного поиска не будет решена.

Поиск разъединенных грузов и документов на ЭВМ осуществляется в два этапа:

- по внутридорожной базе в ДВЦ;
- в сетевой базе ГВЦ, если результаты поиска по дорожной базе не дали объединения.

В Инструкции по розыску грузов на железных дорогах приведен порядок передачи оперативных сообщений в ДВЦ о розыске

вагона (контейнера) и перевозочных документов на них, приведены примеры сообщений и описание ошибок входной информации и действий абонента по их исправлению.

Розыск грузов с использованием ЭВМ

Для передачи указанных данных в ДВЦ станции обязаны заполнить бланк сообщения № 3297. Сообщение № 3297 состоит из служебной и информационных фраз (табл. 7.1).

Таблица 7.1

Информационные фразы

Содержание фразы	Тип фразы	Код вида розыска
О вагоне (контейнера) без документов	Ю1	1
О документе без вагона (контейнера)	Ю2	1
О реализации бездокументного груза	Ю3	2
Отмена розыска	Ю1	3
Запрос по вагону (контейнеру) в систему розыска	Ю1	2

Служебная фраза

(: 3297 17 0711:,

где (: — начало сообщения (2 знака);

3297 — код сообщения (4 знака);

17 — код дороги розыска (2 знака);

0711 — дата передачи сообщения (число, месяц без пробела);

: — конец служебной фразы.

В одном сообщении № 3297 могут быть одна или несколько информационных фраз, но не более 9 фраз каждого типа.

Данные о вагоне (контейнере), документе или реализации бездокументного груза передаются в сообщении одной строкой. Нумерация строк для данного сообщения — сквозная, не зависящая от типа фраз.

Сообщения составляются и передаются оператору для передачи в ИВЦ не позднее 12 часов с момента обнаружения разъединения или реализации груза.

Пример информационной фразы о вагоне (контейнере) без документа:

Ю1 01 1 03 22595284 23008 2211 24000,

где Ю1 — тип фразы (2 знака);

01 — номер строки (до 2 знаков);

1 — код вида розыска (1 знак);

03 — код отправки (03 — вагон, 10 — контейнер) (2 знака);

22595284 — номер вагона (контейнера) (до 12 знаков);

230008 — код станции розыска (5 знаков);

2211 — номер розыскного дела;

24000 — код станции последнего формирования поезда согласно ЕСР для повагонной отправки, код станции погрузки или сортировки согласно ЕСР для контейнеров;

: — конец фразы, если сообщение не закончено.

Пример информационной фразы об отмене розыска:

Ю1 01 3 03 21555065 19797 2005:) //

где Ю1 — тип фразы (2 знака);

01 — номер строки (до 2 знаков);

3 — код вида розыска (1 знак);

03 — код отправки (03 — вагон, 10 — контейнер) (2 знака);

21555065 — номер вагона (контейнера) (до 12 знаков);

19797 — код станции отмены розыска (5 знаков);

2005 — номер розыскного дела;

:) // — символ конца ввода сообщения.

По окончании всех информационных фраз, ставятся символы «:) //», после чего начинается передача новой служебной фразы.

Подготовка сообщений на станциях возлагается:

- по разъединениям грузов повагонных отправок и документов — на начальника станционного технологического центра (СТЦ) или специально выделенного работника;
- по разъединениям груженых контейнеров и документов — на заведующего контейнерной площадкой или специально выделенного работника;
- по заявлениям и претензиям на неприбытие вагонов и контейнеров в установленный срок доставки — на заведующего бюро розыска грузов станции или специально выделенного работника, начальника претензионно-искового отдела службы коммерческой работой в сфере грузовых перевозок (М) по поступившим претензиям;

- по реализованным бездокументным грузам в вагонах и контейнерах — на начальника станции или специально выделенного работника.

При обнаружении разъединения грузов и документов, оператор СТС обязан:

- в натурном листе поезда сделать пометку цифрой 50 у вагона без документов;
- в случае обнаружения документа без вагона написать его номер и реквизиты по форме заполнения телеграммы — натурального листа (ТГНЛ) из документа в конце перечня вагонов и проставить отметку 60;
- на основании отметок подготовить и передать в АСОУП корректировочное сообщение 09.

В случае нахождения этих данных в базе АСОУП выдает сообщение 7201 об объединении вагона с грузом с указанием местонахождением вагоном и документов. Схема автоматизации розыска грузов приводится на рис. 7.1.

При поступлении сообщения № 3297 оператор регистрирует в Книге регистрации сообщений и передает в АСОУП. Форма книги регистрации сообщений приводится в табл. 7.2.

Таблица 7.2

№ п/п	Сообщение	Поступление сообщения		Фамилия составившего сообщение	Передача сообщения	
		Дата	Время		Время	Фамилия оператора
01	3297	15.12	13–30	Петрова	13–50	Миронова

Сообщение передается в АСОУП с помощью АРМ АРГ (автоматизированное рабочее место актово-розыскной группы); АРМ СТС (автоматизированное место станционного технологического центра).

После ввода сообщения в АСОУП производится его форматный и логический контроль. Форматный контроль — контроль структуры сообщения. Любое ее нарушение воспринимается в АСОУП как ошибка по формату, и по каналам связи выдается требование исправления ошибки. Логический контроль предполагает соответствие номера вагона роду перевозимого груза. Код номера единицы подвижного состава, смысловой контроль данных.

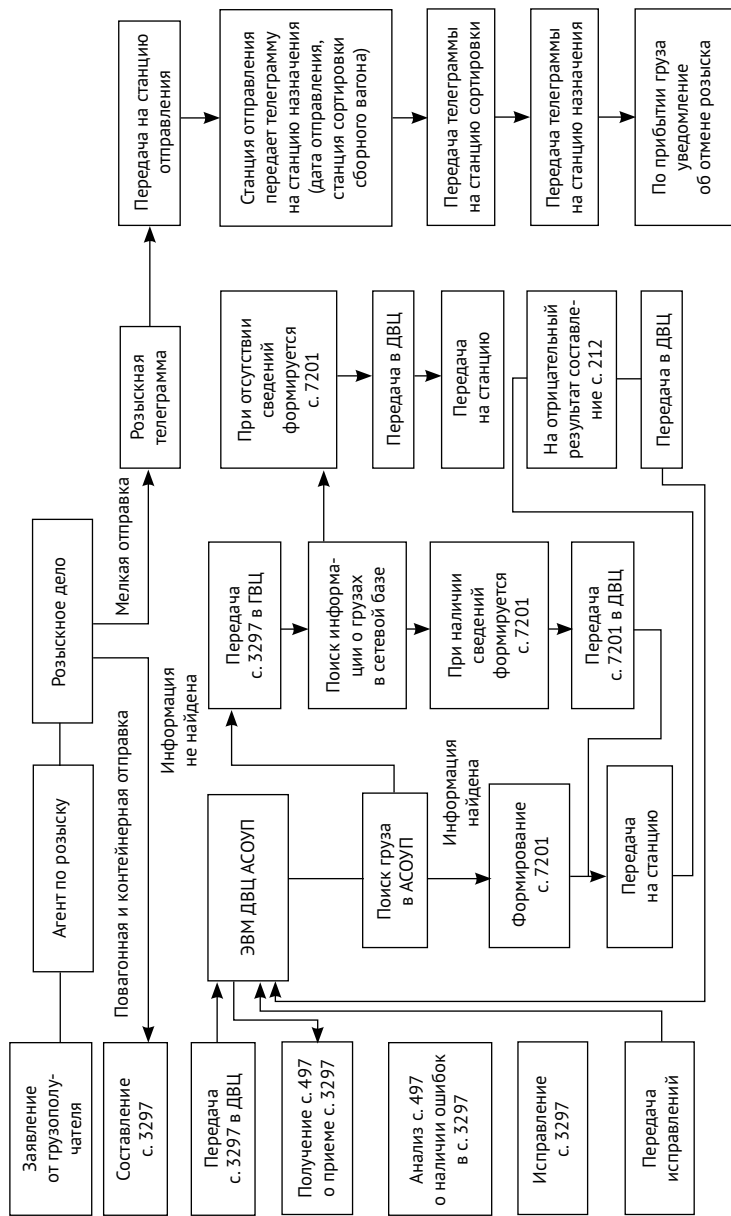


Рис. 7.1. Схема автоматизации розыска груза

Контрольные вопросы

1. Розыск груза, не прибывшего на станцию назначения в установленный срок.
2. Розыск бездокументного груза.
3. Розыск груза при наличии документов.
4. Розыск недостающих отдельных мест.
5. Розыск с использованием современных технологий.
6. Розыск с использованием ЭВМ.
7. Особенности розыска при перевозке грузов повагонными, мелкими, контейнерными отправками.

Литература

1. Инструкция по розыску грузов на железных дорогах. ЦМ 4894. — М. : Транспорт, 1993. — 31 с.
2. Перепон В. П. Организация перевозок грузов. — М. : Маршрут, 2003. — 611с.

8. Автоматизированные системы и информационные технологии в грузовой и коммерческой работе

8.1. Единая автоматизированная система по актово-претензионной работе (ЕАСАПР)

В перевозочный процесс широко внедряются информационные технологии и автоматизированные системы. Одна из них — единая автоматизированная система по актово-претензионной работе (ЕАСАПР), которая представляет собой комплекс взаимосвязанных автоматизированных систем, направленных на упрощение процесса обработки информации путем автоматизации составления первичных документов и создания единой базы данных по актовому материалу.

Разработка и внедрение системы ЕАСАПР осуществляется Московским государственным университетом путей сообщения (МИИТ) в рамках отраслевых программ информатизации с 1993 года. Техническое задание на систему было утверждено ЦМ МПС России в 1994 году, а поэтапное внедрение системы началось с 1995 года. С 2003 года проводятся работы по переводу программного обеспечения системы в Intranet-технологии, то есть в настоящее время на всей сети РЖД используется эта система.

В состав системы ЕАСАПР входят:

- единая автоматизированная система актово-претензионной работы хозяйства коммерческой работы в сфере грузовых перевозок (ЕАСАПР М);
- автоматизированная система претензионной работы системы фирменного транспортного обслуживания (ЕАСАПР СФТО);
- автоматизированная система организации производства, анализа и претензионной работы по нарушению таможенных правил (ЕАСАПР НТП);
- автоматизированная система оперативного контроля и анализа качества коммерческой работы и безопасности грузовых перевозок (АСК М);
- автоматизированная система управления терминально-складской деятельностью (АС ТЕСКАД).

Структурная схема единой автоматизированной системы по актово-претензионной работе приведена на рис. 8. 1.



Рис. 8.1. Структура единой автоматизированной системы по актово-претензионной работе

Внедрение системы ЕАСАПР позволило существенно снизить убытки железных дорог по несохранным перевозкам за счет качественного анализа выявленных случаев несохранных перевозок и своевременном принятии профилактических мероприятий по их недопущению; значительно сократить сроки сбора материалов для проведения служебного расследования и рассмотрения претензий за счет автоматизации процесса обработки данных.

Единая автоматизированная система актово-претензионной работы грузовой и коммерческой работы в сфере грузовых перевозок (ЕАСАПР М)

Целью внедрения единой автоматизированной системы актово-претензионной работы хозяйства коммерческой работы в сфере грузовых перевозок (ЕАСАПР М) является повышение эффективности грузовых перевозок: обеспечение сохранности и безопасности перевозимых грузов, повышение доходов от грузовых перевозок, снижение убытков, возникших в ходе выполнения грузовых перевозок, повышение качества обслуживания грузовладельцев.

Подсистема ЕАСАПР М состоит из комплекса подсистем: актово-розыскной работы на линейном уровне (АРЛ), линейного уровня — комплекс автоматизированных рабочих мест пунктов коммерческо-

го осмотра поездов и вагонов (АРМ ПКО), претензионной работы на дорожном уровне (АПО), учета и анализа искажений сведений о грузе в перевозочных документах (АИСГ), сбора и анализа оперативной информации о грузах, задержанных на пограничных переходах, актово-розыскной работы на уровне агентства (отделения) дороги (АРНОД), учета и анализа невыгруженных остатков смерзающихся грузов (СМГР), учета и анализа условий перевозок скоропортящихся грузов (СПГ), учета и анализа разрешений, выданных на переадресовку грузов (АС Переадресовка), аттестации и учета грузоотправителей по вопросам безопасности и сохранности грузовых перевозок (АС Аттестация), контроля за приемом и передачей грузов на сопровождение ФГП ВО ЖДТ России (КПО), учета и анализа простоя вагонов под устранением коммерческих неисправностей (УКН); взаимодействия с техническими средствами проведения коммерческого осмотра на станциях отправления и в пути следования (ВТС), нормативного обеспечения актово-розыскной и претензионной работы, безопасности грузовых перевозок (НО).

Пользователями системы ЕАСАПР М являются сотрудники грузовых, претензионно-исковых отделов, отдела профилактики сохранности грузов, условий и технологии перевозок продовольственных грузов и другие.

Комплекс подсистем, входящих в подсистему ЕАСАПР М, представлен на рис. 8.2.



Рис. 8.2. Комплекс подсистем, входящих в состав ЕАСАПР М

Автоматизированная система претензионной работы системы фирменного транспортного обслуживания (ЕАСАПР СФТО)

Целью Автоматизированной системы претензионной работы системы фирменного транспортного обслуживания (ЕАСАПР СФТО) является повышение эффективности грузовых перевозок, обеспечение снижения убытков железных дорог по претензиям, возникшим в связи с осуществлением перевозок грузов.

Система ЕАСАПР СФТО состоит из подсистем:

- подсистема ведения единого реестра претензий системы фирменного транспортного обслуживания (ЕАСАПР СФТО Реестр);
- подсистема рассмотрения претензий по кругу ведения системы фирменного транспортного обслуживания (ЕАСАПР СФТО Рассмотрение);
- подсистема претензионной работы специалистов хозяйства корпоративных финансов во взаимодействии со специалистами СФТО (ЕАСАПР СФТО НФ).

Подсистема претензионной работы специалиста хозяйства корпоративных финансов во взаимодействии со специалистами системы фирменного транспортного обслуживания (ЕАСАПР СФТО НФ)

Программное обеспечение предоставляет функциональное рассмотрение и анализ претензий службой корпоративных финансов во взаимодействии с ТЦФТО:

- автоматическое информирование специалистов службы корпоративных финансов о зарегистрированных претензиях в едином реестре претензий системы фирменного транспортного обслуживания и направленных на рассмотрение в адрес службы корпоративных финансов;
- формирование книг регистрации претензий, поступивших на рассмотрение в службу корпоративных финансов;
- регистрация претензий, поступивших непосредственно в службу корпоративных финансов минуя ТЦФТО с автоматическим информированием работников ТЦФТО о поступлении с последующей регистрацией в едином реестре претензий системы фирменного транспортного обслуживания;
- регистрация результатов рассмотрения претензий по существу специалистами службы корпоративных финансов;
- формирование текстов приказов на оплату претензий, отклонений претензий, отзывов претензий, распоряжений на сторнирование счета клиента на основании зарегистри-

рованной информации о результатах рассмотрения претензионного дела;

- формирование справочных форм по претензиям, проходящим функциональное рассмотрение в службе корпоративных финансов.

На дорожном и сетевом уровнях управления должны осуществляться как ввод информации, так и получение справочных и аналитических форм.

Пользователями подсистемы ЕАСАПР СФТО являются специалисты отделов управления качеством на сетевом и дорожном уровнях управления.

Подсистема ЕАСАПР СФТО предназначена для учета, первичной регистрации, регистрации результатов служебного расследования, получения отчетных и аналитических форм по претензиям, предъявляемых в ОАО «РЖД» в связи с основной производственной деятельностью компании.

Автоматизированная система организации производства, анализа и претензионной работы по нарушению таможенных правил (ЕАСАПР НТП)

Система предназначена для комплексного решения вопросов автоматизации претензионной работы по нарушению таможенных правил.

В ряде случаев таможенные органы предъявляют претензии железной дороге: например, когда по вине дороги груз был доставлен на таможенную территорию с нарушением срока, когда груз был доставлен на другой таможенный пункт, в случае неправильного составления сопроводительных документов и в других случаях.

Внедрение системы ЕАСАПР НТП позволяет:

- повысить качество принятия управленческих решений за счет лучшего видения ситуаций, происходящих на сети железных дорог России;
- сократить размеры убытков железных дорог за счет проведения качественного анализа и своевременных профилактических мероприятий;
- повысить производительность труда исполнителей.

Автоматизированная система оперативного контроля и анализа качества коммерческой работы и безопасности грузовых перевозок (АСК М)

Система предназначена для повышения качества работы хозяйства коммерческой работы в сфере грузовых перевозок, повышения

уровня обеспечения безопасности грузовых перевозок и направлена на поддержку принятия решений по управлению качеством. Основными задачами системы являются оперативное выявление критических ситуаций в хозяйстве коммерческой работы в сфере грузовых перевозок и комплексный анализ качественных показателей работы как хозяйства в целом, так и по вопросам обеспечения безопасности, сохранности, своевременности доставки груза, задержки вагонов на границе, их отцепки на ПКО, использования инфраструктуры и др.

К основным видам нарушений, возникающих в ходе выполнения грузовых перевозок, относятся:

- коммерческие неисправности вагонов;
- несохранные перевозки грузов;
- нарушения условий перевозок скоропортящихся грузов;
- нарушения сроков доставки грузов;
- нарушения таможенных правил;
- неочистка подвижного состава от остатков ранее перевезенных грузов.

Именно коммерческие нарушения способны резко повлиять на качество транспортного обслуживания. Информация эта оперативная и достоверная, так как она основывается на автоматизированном составлении первичного актового материала. Система АСК М предоставляет справочный и аналитический материал по нескольким основным направлениям, которые определяют ее функциональную структуру (рис. 8.3).

Автоматизированная система управления терминально-складской деятельностью (АС ТЕСКАД)

Автоматизированная система управления терминально-складской деятельностью (АС ТЕСКАД) предназначена для управления производственной деятельностью терминально-складских комплексов.

В системе АС ТЕСКАД реализованы следующие задачи:

- учет, планирование и расценка погрузо-разгрузочных работ;
- учет и планирование работы автотранспорта;
- учет и анализ плановых и фактических производственных и финансовых показателей по видам производственной деятельности;
- получение оперативных сведений о текущем местоположении и продвижении вагонов по сети дорог ОАО РЖД;
- учет выполненных работ по очистке и промывке вагонов и контейнеров на ДПС, ДПП, ППС.



Рис. 8.3. Автоматизированная система оперативного контроля и анализа качества коммерческой работы и безопасности грузовых перевозок

Одной из подсистем АС ТЕСКАД является подсистема контроля за техническим состоянием средств измерения массы перевозимых грузов (АСВХ).

Подсистема контроля за техническим состоянием средств измерения массы перевозимых грузов (АСВХ)

Подсистема контроля за техническим состоянием средств измерения массы предназначена для обеспечения безопасности грузовых перевозок на основе автоматизации сбора и анализа первичной информации об объектах весового хозяйства и произведенных перевесках грузов на всем полигоне сети России на всех уровнях управления ОАО «РЖД».

Целями разработки и внедрения системы являются:

- повышение безопасности грузовых перевозок;
- повышение качества принятия управленческих решений;
- повышение доходов ОАО «РЖД»;
- оптимизация технологии ремонта объектов весового хозяйства;

- повышение производительности труда сотрудников ОАО «РЖД», задействованных в вопросах контроля за техническим состоянием средств измерения массы.

Система работает во взаимодействии с АСУ КП, ЕАСАПР М, АСУ Станции, АСУ ГС, АСУ М, ЕК АСУФР, ЭТРАН.

ЕАСАПР М, ее подсистемы и назначение

АРЛ — подсистема актово-розыскной работы на линейном уровне — предназначена для составления актов ведения розыскной работы на станции, анализа актово-розыскной работы. Основными пользователями подсистемы являются приемосдатчики, сотрудники актово-розыскных групп станций.

В справочном режиме к подсистеме могут быть подключены специалисты территориальных центров, дирекций, управлений дорог и Департамента коммерческой работы в сфере грузовых перевозок ОАО «РЖД».

Подсистема позволяет составлять следующие документы: акт общей формы, рапорт приемосдатчика, коммерческий акт, акт о техническом состоянии вагона, контейнера (форма ГУ-106), акт вскрытия вагона, контейнера (форма ИНУ-49), акт о повреждении вагона (форма ВУ-25), акт о повреждении контейнера (форма ВУ-25к), акт о недосливе цистерн (форма ГУ-7а), акт экспертизы (форма ГУ-104), приемо-сдаточный акт (форма КЭУ-4, КЭУ-5, КЭУ-16, оперативное донесение, розыскная телеграмма.

Подсистема позволяет регистрировать: акт экспертизы (форма ГУ-104), попутный коммерческий акт, попутный акт общей формы, коммерческие акты, присланные на расследование, входящие телеграммы, розыскные заявления, бездокументные грузы, выдачу груза по досылочным документам, погашение ЗПУ, выдачу коммерческого акта грузополучателю, проследование коммерческого акта.

Система позволяет регистрировать результаты проведения служебного расследования, автоматически формировать книги станционной отчетности, справочные и аналитические формы.

АРНОД — подсистема по актово-розыскной работе на уровне регионального центра по организации работы станций — предназначена для:

- регистрации коммерческих актов, составленных на отделении;
- регистрации коммерческих актов, поступающих на расследование;

- ведения дел по реализации грузов;
- составления справочных и аналитических форм по актово-розыскной работе регионального центра по организации работы станции.

АПО — подсистема претензионной работы на дорожном уровне — имеет следующие функциональные возможности:

- регистрация поступающих претензионных дел;
- подбор актового материала по претензионным делам;
- проведение расчетов по претензионным делам;
- регистрация результатов рассмотрения претензионных дел;
- проведение розыскных мероприятий;
- формирование приказов на выплату или отклонений;
- формирование пакетов заключений по результатам рассмотрения претензионных дел;
- ведение взаиморасчетов между железными дорогами по претензионным делам;
- регистрация арбитражных и судебных дел;
- построение справочных и аналитических форм и т.д.

К таким претензиям относятся претензии, возникшие в следующих случаях:

- утрата, повреждение (порча) груза (несохранные перевозки);
- задержка выдачи груза;
- возврат штрафа за задержку вагонов, контейнеров, принадлежащих перевозчикам, под погрузкой, выгрузкой в местах общего и необщего пользования, включая железнодорожные пути необщего пользования;
- уплата штрафа за задержку подачи вагонов под погрузку, выгрузку, задержку уборки вагонов с мест погрузки, выгрузки или приема вагонов с железнодорожного пути необщего пользования при обслуживании локомотивами, принадлежащими владельцу железнодорожного пути необщего пользования;
- возврат штрафа, взысканного за искажение в железнодорожной транспортной накладной наименования груза, особых отметок, сведений о грузе, его свойствах;
- возврат штрафа, взысканного за превышение грузоподъемности вагона, контейнера;
- взыскание штрафа за использование ОАО «РЖД» вагонов, контейнеров без согласия их владельцев.

В составе системы АПО также предусмотрена функциональная возможность учета и анализа случаев нарушения правил пломбирования вагонов, позволяющая:

- регистрировать поступающие оперативные донесения о случаях нарушения правил пломбирования вагонов;
- подбирать актовый материал по наступившим случаям;
- регистрировать результаты проведения служебного расследования;
- строить справочные и аналитические формы.

АИСГ — подсистема учета и анализа искажений сведений о грузе в перевозочных документах — в настоящее время реализована на дорожном и сетевом уровнях управления. На дорожном уровне управления подсистема АИСГ интегрирована в общую программную среду с подсистемой претензионной работы на дорожном уровне (АПО) в составе ЕАСАПР М. Работа ведется в соответствии с Распоряжением президента ОАО «РЖД» Якунина В. И. от 18 июля 2005 г. № 1079 р и направлена на ведение реестра случаев искажений в перевозочных документах.

Автоматизированная система сбора оперативной информации о грузах, задержанных на пограничных переходах, предназначена для обеспечения сотрудников ОАО «РЖД» оперативной информацией о грузах, задержанных на пограничных переходах, необходимой для принятия управленческих решений, и направлена на снижение потерь из-за простоев вагонов и из-за несоблюдения сроков доставки грузов в указанных случаях.

АРМ ПКО — комплекс автоматизированных рабочих мест пункта коммерческого осмотра поездов и вагонов.

В АРМ ПКО автоматизировано решение следующих задач:

- составление актов общей формы ГУ-23ВЦ на вагоны с коммерческими неисправностями;
- выдача оперативных донесений, автоматическая передача в телеграф;
- ведение Книги регистрации коммерческих неисправностей вагонов в поездах в пунктах коммерческого осмотра формы ГУ-98ВЦ;
- учет вагонов, отцепленных для устранения коммерческих неисправностей;
- информационное взаимодействие с автоматизированной системой коммерческого осмотра поездов и вагонов (АСКО ПВ), включающее телевизионную систему, электронные габаритные ворота, весовой вагонный комплекс (рис. 8.4.).

Взаимодействие АСКОПВ, ЕАСАПР М, АСКМ

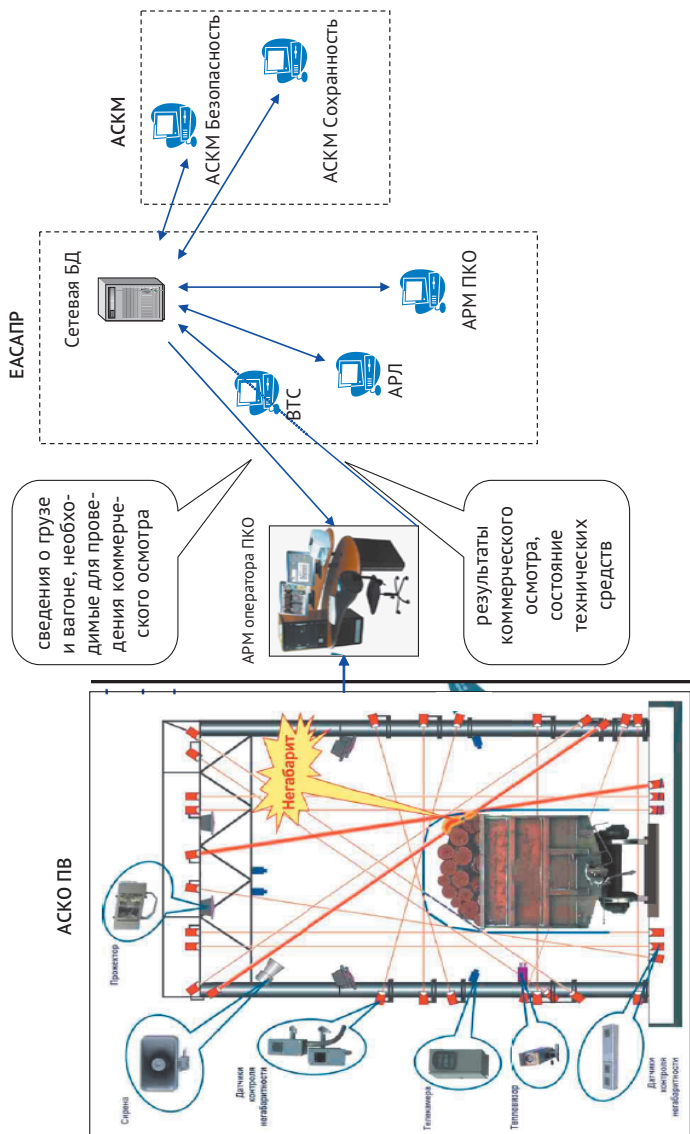


Рис. 8.4. Взаимодействие АСКОПВ, ЕАСАПР М, АСКМ

АС Переадресовка — подсистема учета и анализа разрешений, выданных на переадресовку грузов.

В настоящее время программное обеспечение позволяет:

- регистрировать поступающие заявления на переадресовку грузов, результаты их рассмотрения;
- формировать телеграммы — разрешения на переадресовку грузов;
- ведение документооборота;
- строить справочные формы;
- автоматически проверять многократность подачи заявлений по одной и той же перевозке различным дорогам ОАО «РЖД»;
- автоматически информировать причастные дороги о поступлении заявления на переадресовку и о принятом решении.

Пользователями подсистемы АС Переадресовка являются:

- специалисты отделов коммерческой работы в сфере грузовых перевозок регионального центра по работе станций;
- специалисты отделов организации коммерческой работы при перевозке грузов служб коммерческой работы в сфере грузовых перевозок управлений дорог;
- специалисты отдела организации коммерческой работы при перевозке грузов Департамента коммерческой работы в сфере грузовых перевозок, подключаемые к подсистеме в справочном режиме.

АС Аттестация — подсистема аттестации и учета грузоотправителей по вопросам безопасности грузовых перевозок.

КПО — подсистема контроля за приемом и передачей грузов на сопровождение ФГП ВО ЖДТ России.

Программное обеспечение, разработанное на основании сведений о составленных приемо-сдаточных актах формы КЭУ-4 и КЭУ-5, по данным сетевой базы данных актов Единой автоматизированной системы актово-претензионной работы (ЕАСАПР) и на основании сведений об оформленных электронных накладных по данным Автоматизированной системы централизованной подготовки и оформления перевозочных документов (ЭТРАН), предоставляет следующие функциональные возможности по учету и контролю передачи грузов на сопровождение ФГП ВО ЖДТ России:

- дополнительные виды контроля при составлении приемо-сдаточных актов формы КЭУ-5:

- а) наличие отметок в накладной о передаче груза на сопровождение ФГП ВО ЖДТ России;
- б) принадлежность груза к перечню грузов, требующих обязательного сопровождения под охраной;
- в) ведение книг регистрации грузов, переданных на сопровождение ФГП ВО ЖДТ России;
- г) формирование пономерных справок по грузам, переданным на сопровождение ФГП ВО ЖДТ России;
 - формирование перечней в разрезе станций, управлений дорог, в целом по сети:
- а) номенклатурные грузы, переданные на сопровождение ФГП ВО ЖДТ России;
- б) номенклатурные грузы, переданные на сопровождение ФГП ВО ЖДТ России;
- в) грузы, переданные на сопровождение ФГП ВО ЖДТ России без отметки в перевозочных документах.
 - получение в КПО из сетевой базы данных актов ЕАСАПР сведений о составленных приемо-сдаточных актах формы КЭУ-4 и формы КЭУ-5;
 - получение в КПО из ЭТРАН сведений из накладной о наличии отметок о сопровождении груза.

УКН — подсистема учета и анализа простоя вагонов под устранением коммерческих неисправностей.

Программное обеспечение предоставляет следующие функциональные возможности:

- учет вагонов, отцепленных для исправления коммерческих неисправностей на основании актов общей формы (форма ГУ-23), составленных на пунктах коммерческого осмотра поездов и вагонов (ПКО) и коммерческих постах безопасности (КПБ) по данным сетевой базы актов ЕАСАПР;
- ведение журнала учета вагонов, отцепленных для устранения коммерческих неисправностей;
- учет выполненных работ по устранению коммерческих неисправностей:
 - а) непосредственно на ПКО и КПБ собственными силами;
 - б) на пунктах устранения коммерческих неисправностей силами механизированных дистанций погрузочно-разгрузочных работ и коммерческих операций на основании сведений о составленных нарядах на сдельные (повременные) работы (форма ФТУ-14) на перегруз и на устранение коммерческих неисправностей;

- пооперационный учет времени нахождения вагонов под устранением коммерческих неисправностей:
- а) непосредственно на ПКО и КПБ;
- б) на пунктах устранения коммерческих неисправностей;
- составление актов общей формы на устранение коммерческих неисправностей (форма ГУ-23) и размещение их в сетевой базе актов ЕАСАПР;
- формирование справочных форм по причинам и продолжительности простоя вагонов под устранением обнаруженных коммерческих неисправностей на ПКО и КПБ на станции;
- получение в УКН из сетевой базы актов ЕАСАПР сведений о составленных актах общей формы (форма ГУ-23) на отцепленные вагоны для устранения коммерческих неисправностей;
- передача из УКН в сетевую базу актов ЕАСАПР сведений о составленных актах общей формы (форма ГУ-23) на устранение коммерческих неисправностей;
- получение в УКН из АС ТЕСКАД сведений о составленных нарядах на сдельные (повременные) работы (форма ФТУ-14) на перегруз и на устранение коммерческих неисправностей.

ВТС — подсистема взаимодействия с техническими средствами проведения коммерческого осмотра на станциях отправления и в пути следования.

Программное обеспечение предоставляет следующие функциональные возможности:

- регистрация сведений о грузе и вагоне, необходимых для проведения коммерческого осмотра на станциях отправления;
- передача из ВТС в АСКО ПВ или ТПВ сведений о грузе и вагоне, необходимых для проведения коммерческого осмотра;
- получение в ВТС из АСКО ПВ или ТПВ результатов коммерческого осмотра на станциях отправления;
- получение в ВТС от электронных вагонных весов результатов взвешивания на станциях отправления;
- составление актов общей формы (форма ГУ-23) на основании сведений о результатах коммерческого осмотра и результатах взвешивания;
- размещение составленных актов общей формы (форма ГУ-23) в сетевой базе актов ЕАСАПР;

- ведение журнала коммерческого осмотра поездов и вагонов на станциях отправления на основании сведений о результатах коммерческого осмотра;
- ведение журнала взвешиваний вагонов на вагонных весах на станциях отправления на основании сведений о результатах взвешивания;
- получение в ВТС из АСКО ПВ сведений о событиях в работе технических средств на станциях отправления и в пути следования, в т. ч. об отказах;
- информирование пользователей подсистемы ВТС об отказах технических средств АСКО ПВ;
- формирование справочных форм по количеству и продолжительности отказов в работе технических средств АСКО ПВ на станции.

НО — подсистема нормативного обеспечения актово-розыскной и претензионной работы, безопасности грузовых перевозок

Программное обеспечение предоставляет следующие функциональные возможности:

- регистрация сведений о нормативно-распорядительных документах;
- регистрация электронных копий нормативно-распорядительных документов;
- информирование пользователей системы ЕАСАПР М о действующих нормативно-распорядительных документах ОАО «РЖД» по актово-претензионной работе, вопросам безопасности грузовых перевозок с возможностью контекстного поиска и подбора документов.

Возможность использования данных подсистемы НО в других подсистемах ЕАСАПР:

- подсистема актово-розыскной работы на линейном уровне (АРЛ);
- подсистема актово-розыскной работы на уровне регионального центра по организации работы станций (АРНОД);
- подсистема претензионной работы на дорожном уровне (АПО).

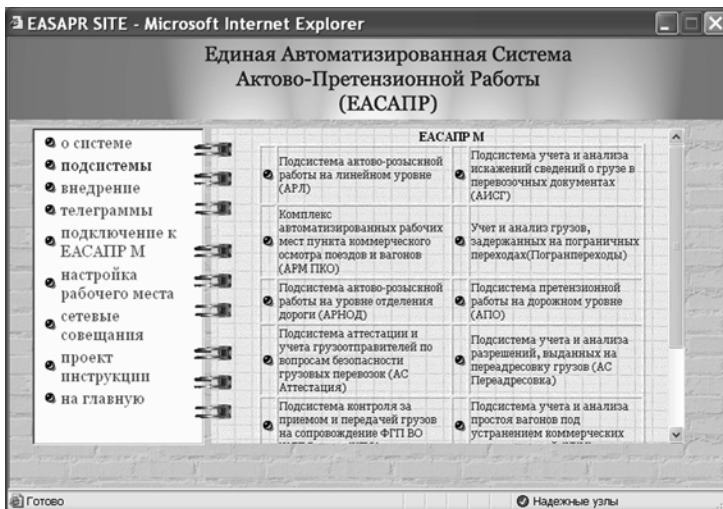
В соответствии с телеграммой ЦЗ В. Г. Лемешко от 14.05.09 г. № 8300 об исключении злоупотреблений при составлении актов общей формы на одном рабочем месте в различных информационных системах, ЦМ разъясняет правила оформления актов в системе ЕАСАПР М по следующим обстоятельствам:

- простой вагонов на путях общего пользования станций по причинам, зависящим от грузоотправителей (грузополучателей), в том числе при занятости мест погрузки-выгрузки, отсутствии заявки, ожидании переадресовки;
- задержка вагонов в пути следования на промежуточной станции по причинам, зависящим от грузополучателей;
- задержка вагонов по причине исправления коммерческой неисправности;
- задержка вагонов по причине технической неисправности и ремонта в пути следования;
- отстой вагонов на выделенных путях станций по договору с дорогой.

Во всех перечисленных случаях составляется два акта:

- акт на начало простоя (задержки), в котором указывается причина простоя вагонов, дата и время начала простоя, номера вагонов;
- акт на окончание простоя, в котором указывается номер и дата составления акта на начало простоя, дата и время окончания простоя, номера вагонов.

Рабочие окна единой автоматизированной системы по актово — претензионной работе (ЕАСАПР) на железнодорожном транспорте



EASAPR SITE - Microsoft Internet Explorer

Единая Автоматизированная Система Актово-Претензионной Работы (ЕАСАПР)

<ul style="list-style-type: none"> ● о системе ● подсистемы ● внедрение ● телеграммы ● подключение к ЕАСАПР М ● настройка рабочего места ● сетевые совещания ● проект инструкции ● на главную 	<p>осмотра поездов и вагонов (АРМ ПКО)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Подсистема авто-розсыжной работы на уровне отделения дороги (АРНОД) ● Подсистема аттестации и учета грузоотправителей по вопросам безопасности грузовых перевозок (АС Аттестация) ● Подсистема контроля за приемом и передачей грузов на сопровождение ФТП ВО ЖДТ России (КТО) ● Подсистема взаимодействия с техническими средствами проведения коммерческого осмотра на станциях отправления и в пути следования (ВТС) 	<p>переходах(Погранпереходы)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Подсистема претензионной работы на дорожном уровне (АПО) ● Подсистема учета и анализа разрешений, выданных на передресовку грузов (АС Передресовка) ● Подсистема учета и анализа простоя вагонов под устраниением коммерческих неистранствий (УКН) ● Подсистема нормативного обеспечения актово-розсыжной и претензионной работы, безопасности грузовых перевозок (НО)
--	---	--

EASAPR SITE - Microsoft Internet Explorer

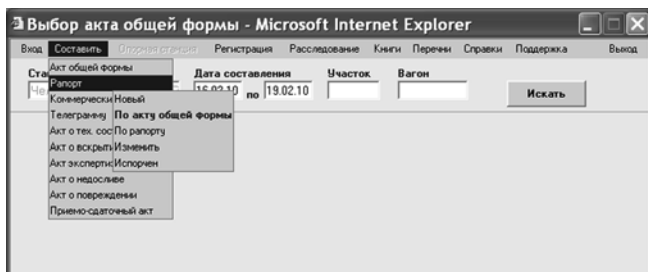
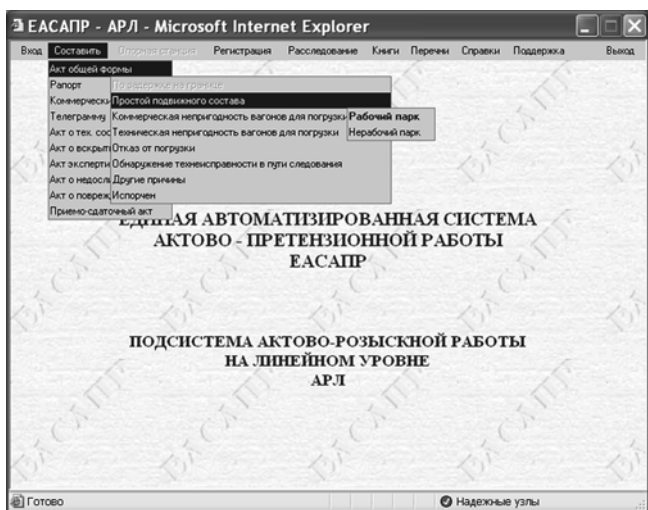
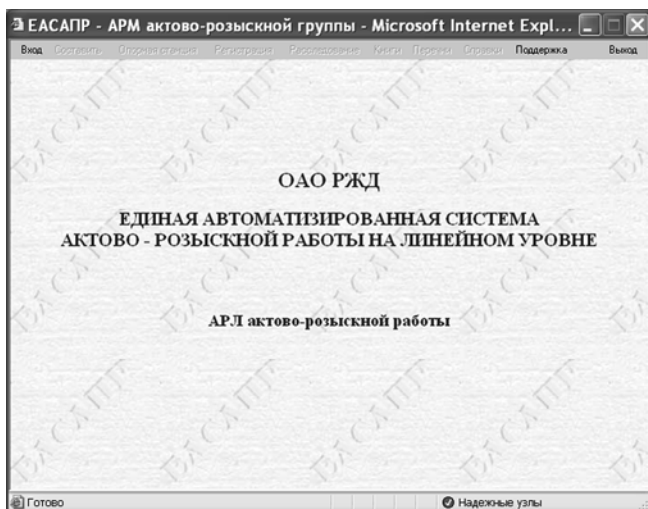
Единая Автоматизированная Система Актово-Претензионной Работы (ЕАСАПР)

<ul style="list-style-type: none"> ● о системе ● подсистемы ● внедрение ● телеграммы ● подключение к ЕАСАПР М ● настройка рабочего места ● сетевые совещания ● проект инструкции ● на главную 	<p>Единая автоматизированная система актово-претензионной работы хозяйства коммерческой работы в сфере грузовых перевозок (ЕАСАПР М)</p> <p>Целью работы является повышение эффективности грузовых перевозок, обеспечение сохранности и безопасности перевозимых грузов, повышение доходов от грузовых перевозок, снижение убытков, возникающих в ходе выполнения грузовых перевозок, повышение качества обслуживания грузовладельцев.</p> <p>Подсистема ЕАСАПР М очереди 2008 года состоит из комплекса подсистем:</p> <ul style="list-style-type: none"> • подсистема авто-розсыжной работы на линейном уровне (АРЛУ), • подсистема линейного уровня – комплекс автоматизированных рабочих мест пунктов коммерческого осмотра поездов и вагонов (АРМ ПКО); • подсистема претензионной работы на дорожном уровне (АПО); • подсистема учета и анализа искажений сведений о грузе в перевозочных документах (АИСТ); • подсистема сбора и анализа оперативной информации о грузах,
--	--

EASAPR SITE - Microsoft Internet Explorer

Единая Автоматизированная Система Актово-Претензионной Работы (ЕАСАПР)

<ul style="list-style-type: none"> ● о системе ● подсистемы ● внедрение ● телеграммы ● подключение к ЕАСАПР М ● настройка рабочего места ● сетевые совещания ● проект инструкции ● на главную 	<p>(ВТС).</p> <ul style="list-style-type: none"> • подсистема нормативного обеспечения актово-розсыжной и претензионной работы, безопасности грузовых перевозок (НО). <p>Пользователи системы ЕАСАПР М являются:</p> <ul style="list-style-type: none"> • на линейном уровне: сотрудники авто-розсыжных групп станций, пунктов коммерческого осмотра вагонов, приемоотделов станций; • на уровне отделений: сотрудники грузовых отделов отделений дорог; • на дорожном уровне: сотрудники актово-претензионных отделов, отделов организации служб коммерческой работы в сфере грузовых перевозок; • на сетевом уровне: сотрудники отделов Департамента коммерческой работы в сфере грузовых перевозок: ОАО «РЖД»: отдела профилактики сохранности грузов, отдела условий и технологии перевозок продовольственных грузов, отдела организации коммерческой работы при перевозке грузов, отдела развития технической базы и технологий.
--	--



3 Составление актов общей формы на простой - Microsoft Internet Explorer

Вход Составить Открыть станция Регистрация Расследование Книги Перечни Справки Поддержка Выход

Искать по дате: Станция: Причина простоя:

с 02.02.10 по 19.02.10

Челябинск-Грузовой ЮФ

Акт № Участок № пути Вагон

F5 Искать

АФФ на начало простоя		Простоявшие вагоны			АФФ на окончание простоя	
Дата/время начала простоя	Акт №	Отправка	Вагон	Контейнер	Отправитель/Получатель	Ст. отправления/Ст. назначения
02.02.10 06:00	3/269 от 03.02.10	№638310	54968359		ООО ЮТЭК	Челябинск-Грузовой ЮФ
03.02.10 13:00	3/260 от 02.02.10	Ж.01.03539	60451382		ооо та бурение	Челябинск-Грузовой ЮФ
05.02.10 08:00	3/386 от 05.02.10	Ж.01.03556	68398247			Челябинск-Грузовой ЮФ
05.02.10 08:00	3/387 от 05.02.10	Ж.01.03556	68398247			Челябинск-Грузовой ЮФ
06.02.10 09:00	3/404 от 06.02.10	Ж.01.03591	63609382		Челоботпорт	Челябинск-Грузовой ЮФ
07.02.10 08:00	3/409 от 06.02.10	Ж.01.03539	60272958		ООО ТД Бурение	Челябинск-Грузовой ЮФ
09.02.10 07:00	3/413 от 09.02.10	75671825	50540822		ТД "Бурение"	Челябинск-Грузовой ЮФ
10.02.10 07:00	3/421 от 09.02.10	Ж.01.03617	65139545		ООО к-я "Содружество"	Челябинск-Грузовой ЮФ
11.02.10	3/429	Ж.01.03617	65139545		ОАО ЮФ инв. Григоровича	Челябинск-Грузовой ЮФ

F2 Новый АФФ на начало простоя

Готово Надежные узлы

БАСАП - АРЛ - Microsoft Internet Explorer

Вход Составить Открыть станция Регистрация Расследование Книги Перечни Справки Поддержка Выход

Станция: Период составления: дней

Искать

Перечень составленных коммерческих актов

Дата	Станция	Тип	Бланк №	Акт №	Отправка	Вагон	Контейнер
09.12.09	Челябинск-Грузовой ЮФ	ПЧ-22	ЮФР0905904	56	ЗГ419422		MSKU5145105
09.12.09	Челябинск-Грузовой ЮФ	ПЧ-22	ЮФР0905905	57	ЗГ414167		MSKU 4036100
09.12.09	Челябинск-Грузовой ЮФ	ПЧ-22	ЮФР0905906	58	ЗГ414118		MSKU2756179
09.12.09	Челябинск-Грузовой ЮФ	ПЧ-22	ЮФР0905907	59	ЗГ457789		MSKU 7149861

Изменение рапорта приемодатчика - Microsoft Internet Explorer

Вход Составить Открыть станция Регистрация Расследование Книги Перечни Справки Поддержка Выход

Бланк № Акт № Дело № Дата Станция Причина составления акта Статус

Челябинск-Грузовой Ю

Несоответствие наименов

Черновик

Попутные акты

Приложения

Отправки

Вагоны

ЗПУ

Грузы

Описание

Резолюция

Подписи

Оперативное донесение

Продолгование

Перевозка вагонов

Описание оказавшегося

ТетроПак;Добрый ик перрик объемом 2,0 л 60 кор. по 6 мест в каждой, упаковка ТетроПак;Добрый ик анализ объемом 2,0 л 60 кор. по 6 мест в каждой, упаковка ТетроПак;Добрый ик виолрад объемом 2,0 л 30 кор. по 6 мест в каждой, упаковка ТетроПак;Добрый сок томат с солью объемом 2,0 л 30 кор. по 6 мест в каждой, упаковка ТетроПак; Согласно товарной накладной № 68001964219 от 13.11.09г вложенной в контейнер количество мест и наименование груза, верно. Погрузка произведена в нарушении Правил перевозок ж.д. транспортом скоропортящихся грузов. 27.11.09г контейнер вскрыт для осмотра соответствия наименования груза, сито исправное ЗПУ грузоотправителя Лаврик В2096755, после осмотра малозено ЗПУ перевозчика Охра-1 Н0942253. 09.12.09г с контейнера сито ЗПУ перевозчика ОХРА-1 Н0942253. Контейнер вскрыт для проверки 09.12.09г 17-00 , проверка закончена 09.12.09г 18-00. После проверки контейнер опломбирован ЗПУ перевозчика Охра-1 Н0942259.

Группы несохранности

Основание проверки

5 Новый 6 Документ 7 Номер 8 Сохранить

Готово Надежные узлы

2 Просмотр рапорта приемосдатчика - Microsoft Internet Explorer

Результаты начальника станции:

 ____ " ____ 20 ____ г.

РАПОРТ
начальнику станции
о несоответствии наименования груза данных, указанных в
перевозочных документах

Составленный **09 Декабря 2009** г.

(Инициалы)

Тип акта	Станция	Номер	Дата	О чем	№	Приложение	Кол-во
в.о.ф.	Челябиско-Грузовой ВУР	3/1711	27.11.09	о вскрытии, для проверки на соответствие	1	Копия накладной	1
в.о.ф.	Челябиско-Грузовой ВУР	3/1791	09.11.09	проверка на соответствие наименования груза	2	Акт общей формы	2
					3	Товарная накладная	1

Раздел А. Общие сведения

Поезд № _____ Дата прибытия _____ Отправка _____ Время прибытия _____
 Скорость **грузовой**
 Сопровожение _____
 № накладной **ЭГ457789 от г**
 Ст. отправления **Москва-Товарная** Ст. назначения **Челябиско-Грузовой ВУР**

Печать

8.2. Автоматизированная система коммерческого осмотра поездов и вагонов (АСКО ПВ)

АСКО ПВ предназначена для осмотра движущегося грузового подвижного состава и находящихся на нем грузов и контейнеров с последующим сбором, обработкой, хранением и документированием полученной информации.

Система АСКО ПВ разработана в 1995 году. Внедрение системы на сети железных дорог ОАО «РЖД» началось в 1996 году. В настоящее время внедрено более 180 комплектов системы более чем на 100 станциях.

Внедрение АСКО ПВ позволяет:

- повысить качество коммерческого осмотра поездов и вагонов;
- сократить время проведения коммерческого осмотра поездов и вагонов;
- своевременно выявлять коммерческие неисправности, угрожающие безопасности грузовых перевозок (нарушение габарита погрузки, технических условий размещения и крепления грузов на открытом подвижном составе, перегруз вагонов и др.);
- обеспечить соблюдение требований охраны труда.

В состав АСКО ПВ (рис. 8.5) входят:

- электронные габаритные ворота;
- оборудование системы контроля негабаритности;
- оборудование телевизионной системы;

- весы вагонные тензометрические;
- тепловизор;
- вспомогательное оборудование;
- автоматизированное рабочее место АРМ О ПКО (видео-Инспектор).

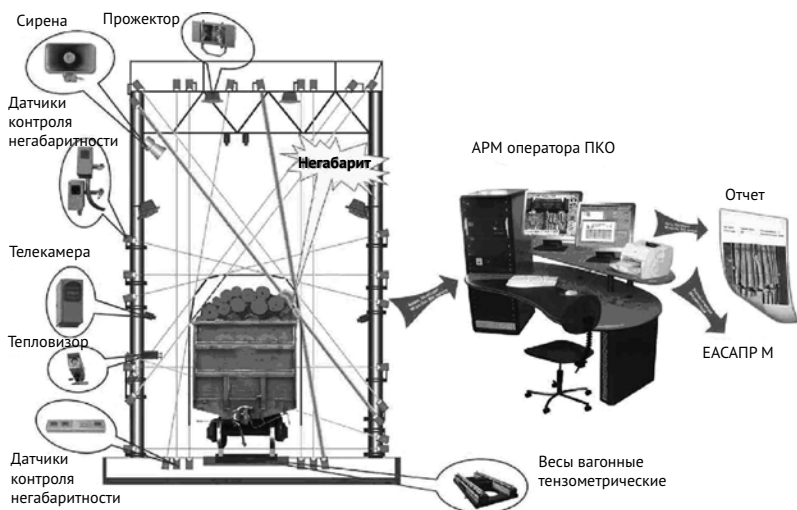


Рис. 8.5. Состав базовой версии АСКО ПВ

Электронные габаритные ворота используются для определения габарита (зонального) погрузки при перевозке лесных грузов (рис. 8.6).



Рис. 8.6. Электронные габаритные ворота

Система контроля негабаритности настроена на контроль зонального габарита погрузки (9 пар датчиков); основного габарита погрузки (2 пары датчиков); максимального по ширине габарита подвижного состава (2 пары датчиков). Блоки излучателей и блоки приемников датчиков негабаритности размещаются на опорах и ригеле несущей конструкции, а также на грунте. Датчики устанавливаются в специальных контейнерах (рис. 8.7).

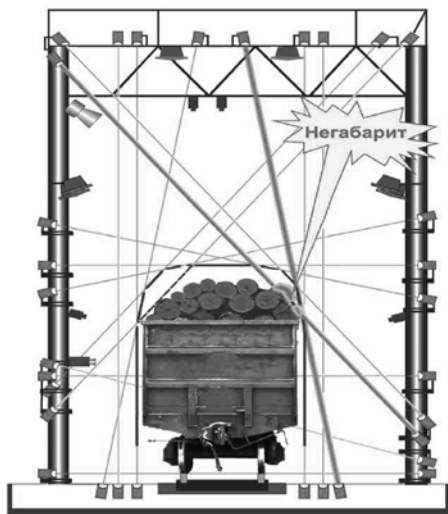


Рис. 8.7. Система контроля негабаритности

Телевизионная система коммерческого осмотра предоставляет оператору АРМ О ПКО возможность визуального контроля состояния крыш и бортов вагонов подвижного состава, а также крепления грузов на открытых вагонах в реальном режиме времени при прохождении состава через электронные габаритные ворота.

Для этого на несущей конструкции закрепляются четыре телекамеры высокого разрешения, направленные на вагон с трех сторон: справа, слева и сверху (рис. 8.8).



Рис. 8.8. Телевизионная система

Весы вагонные тензометрические устанавливаются в створе электронных габаритных ворот или в непосредственной близости от электронных габаритных ворот и позволяют проводить взвешивание состава на скорости до 60 км/ч. (рис. 8.9).



Рис. 8.9. Весы вагонные тензометрические

Вспомогательное оборудование:

- оборудование системы освещения;
- оборудование системы защиты;
- оборудование для передачи сигналов;

Система освещения предназначена для обеспечения видеонаблюдения в темное время суток посредством освещения вагона в зоне контроля. Включение прожекторов происходит автоматически при снижении уровня естественного освещения ниже установленного порога.

Система защиты предназначена для защиты оборудования АСКО ПВ от внешних воздействий.

Для защиты от вандализма на несущей конструкции устанавливается звуковая сирена в аппаратном шкафу, размещаемом на несущей конструкции, устанавливается датчик вскрытия шкафа. Все кабели системы прокладываются в металлических трубах.

Для защиты оборудования системы АСКО ПВ от грозы и молнии выполняется заземление оборудования системы на контур заземления несущей конструкции.

Для функционирования в зимних условиях все устройства системы помещаются в обогреваемые корпуса.

Оборудование для передачи сигналов от несущей конструкции до рабочего места оператора ПКО представляет собой оптоволо-

конные линии связи и специальные приемники/передатчики сигналов, позволяющие обеспечить передачу сигналов без помех в условиях повышенных электромагнитных излучений.

Автоматизированное рабочее место АРМ О ПКО (видеоИнспектор) располагается в здании ПКО (рис. 8.10).

Информация от оборудования АСКО ПВ поступает в АРМ О ПКО, на котором в удобном для оператора виде выводится информация о контролируемом составе.



Рис. 8.10. АРМ оператора ПКО

АРМ О ПКО предоставляет следующие функциональные возможности:

- визуальный контроль состояния крыш и бортов вагонов проходящего в зоне наблюдения подвижного состава;
- сохранение с возможностью последующего просмотра полученных видеоизображений в ходе проведения коммерческого осмотра; при этом возможен покадровый просмотр, масштабирование в режиме стоп-кадра, просмотр с произвольной скоростью и в любом направлении;
- вывод на экран, сохранение с возможностью последующего просмотра показаний датчиков негабаритности;
- автоматическое определение и отображение на экране значения средней скорости движения вагона, состава;
- звуковая индикация начала состава и негабаритных вагонов;
- создание и вывод на печать справки о составе, в которой отображена вся информация о принятом составе;

- печать на бумажный носитель и запись на диск CD-R/RW (DVD) видеоизображения фрагментов состава из видеоархива;
- взаимодействие с ЕАСАПР М в части приема данных о составе, необходимых для проведения коммерческого осмотра, передачи данных о результатах проведения коммерческого осмотра и о состоянии технических средств;
- контроль состояния датчика вскрытия шкафа АСКО ПВ, осуществление видеозаписи и информирование оператора, а также обеспечение последующего доступа к журналу срабатываний.

Тепловизионный комплекс (ТПВ комплекс)

ТПВ комплекс может работать как самостоятельно, так и быть встроен в состав системы АСКО ПВ.

ТПВ комплекс предназначен для дистанционного, бесконтактного контроля уровня и равномерности загрузки вагонов жидкими и сыпучими грузами и позволяет:

- определять уровень и массу грузов в цистернах;
- выявлять остатки грузов в вагонах;
- выявлять неравномерное распределение груза в вагоне;
- выявлять вагоны, загруженные неоднородным грузом (например, вода в нефтепродуктах);
- в ряде случаев выявлять несоответствие перевозимого груза, указанному в перевозочном документе;
- выявлять дефекты вагонов, таких как наличие микротрещин в цистернах или нарушение герметичности изоляции вагонов-рефрижераторов.

Тепловизионный контроль уровня налива цистерн и очертания уровня загрузки вагонов производится с помощью тепловизионной камеры.

В двух видеоокнах в «реальном» времени отображаются изображения проходящего состава, поступающие от телевизионной и тепловизионной камер.

При приеме поезда из ЕАСАПР М в АСКО ПВ передается информация, необходимая для проведения автоматического расчета массы перевозимого груза в цистернах (плотность, масса груза, инвентарный номер вагона, калибровочный тип вагона). При отсутствии электронных данных оператор в ручном режиме вводит информацию по вагонам и осуществляет расчет.

В результате формируется таблица с указанием:

- фактической высоты уровня налива цистерн;
- массы груза;
- разницы массы между данными по перевозочным документам и рассчитанной массой груза.

После прохождения состава оператор может просмотреть записанную информацию. Воспроизведение изображения возможно с произвольной скоростью в прямом и обратном направлении. Оператор может распечатать телевизионное (рис. 8.11) и тепловизионное изображения, справку о составе.



Рис. 8.11. Телевизионное изображение

Опыт внедрения АСКО ПВ показал, что применяя автономно или в различных комбинациях отдельные подсистемы, входящие в состав системы, можно расширить область применения данного оборудования исходя из потребности в каждом конкретном случае, в том числе на станциях приема грузов к перевозке.

Это позволит повысить качество приема груза к перевозке, а именно не принимать от грузоотправителей вагоны с грузами, угрожающими безопасности движения, порожние вагоны после выгрузки с остатками грузов и неснятыми элементами крепления и в конечном итоге избежать дополнительных эксплуатационных затрат, связанных с устранением коммерческих неисправностей в пути следования по причине необеспечения должного качества приема груза к перевозке.

8.3. Автоматизированная система контроля инвентарных номеров вагонов (АСКИН)

Автоматизированная система контроля инвентарных номеров предназначена для автоматизации процесса списывания вагонов посредством автоматического формирования справки о прошедшем составе, содержащем данные о дате и времени прохождения состава, перечень инвентарных номеров вагонов в соответствии с порядковыми номерами вагонов в составе, экспорта сформированной справки в АСУ станции (рис. 8.12).



Рис. 8.12. Общий вид системы АСКИН

Основные характеристики автоматизированной системы АСКИН представлены в табл. 8.1.

К основным функциональным возможностям АСКИН относятся:

- формирование видеоизображений, содержащих инвентарные номера вагонов;
- распознавание восьмизначных инвентарных номеров вагонов по сформированным видеоизображениям;
- формирование пономерного списка поезда;
- цветовая индикация в списке поезда нераспознанных номеров;
- визуальный контроль оператором соответствия распознанных номеров видеоизображениям инвентарного парка;
- формирование отчетов о принятых составах;
- экспорт отчетов в информационные системы предприятия.

Основные характеристики
автоматизированной системы АСКИН

Характеристика системы	Значение
Количество контролируемых железнодорожных путей	1
Количество каналов распознавания (количество телекамер)	4
Вероятность распознавания инвентарных номеров (для чистых, хорошо читаемых инвентарных номеров, соответствующих требованиям нумерации грузовых вагонов, грузового парка железных дорог колеи 1520 мм)	99%
Режимы движения состава	Непрерывное и реверсивное с остановками
Скорость движения составов	от 0 до 60 км/ч

На рис. 8.13 представлены просмотр и корректировка списка вагонов.



Рис. 8.13. Пример просмотра и корректировки списка вагонов

На железнодорожных станциях, где требуется, исходя из технологии работы, внедрение АСКО ПВ и АСКИН, целесообразно устанавливать данные системы совместно. Это позволит значительно сократить затраты на монтаж двух систем за счет решения однотипных функциональных задач одним набором оборудования, общим для АСКО ПВ и АСКИН:

- счет вагонов в составе;
- видеоконтроль бортов вагонов;
- освещение бортов вагонов в темное время суток;
- информационный обмен между напольным оборудованием и автоматизированным рабочим местом оператора системы АСКО ПВ (АРМ О ПКО) и сервером распознавания системы АСКИН.

Пример реализации системы на железнодорожной станции приводится на рис. 8.14.



Рис. 8.14. Пример реализации системы АСКИН на железнодорожной станции

8.4. Автоматизированная система коммерческого осмотра «Смотровая вышка»

Смотровая вышка устанавливается на железнодорожных станциях и подъездных путях предприятий; на электрифицированных и неэлектрифицированных путях (рис. 8.15).

Автоматизированная система коммерческого осмотра «Смотровая вышка» — это:

- дистанционный контроль вагонов и перевозимых грузов в движении;
- видеоархив проходящих составов;
- безопасные условия труда — вывод работников из опасной зоны.

Область применения системы:

- контроль качества очистки полувагонов и платформ;
- контроль качества погрузки полувагонов и платформ;
- контроль состояния вагона сверху;
- оперативное выявление фактов хищения грузов.

Характеристики автоматизированной системы «Смотровая вышка» приводятся в табл. 8.2.



Рис. 8.15. Общий вид установки смотровой вышки

Таблица 8.2

Основные характеристики смотровой вышки

Характеристики	Значение
Скорость состава	до 60 км/ч
Длина одной секции	до 2,5 м
Вес одной секции	до 100 кг
Общая высота опоры	9,2 м

Характеристики	Значение
Вес опоры	700 кг
Электропитание	~220 В 50 Гц
Рабочая температура	~ 50°С...+50°С
Приспособление для инсталляции и ремонта	Винтовой домкрат

Функциональные возможности:

- круглосуточная работа при любых погодных условиях;
- автоматическое включение видеозаписи и освещения при вхождении состава в зону контроля;
- отображение и запись информации о проходящем составе;
- автоматическое формирование отчета о прошедшем составе, содержащем видеоизображения вагонов, привязанные к порядковым номерам вагонов в составе;
- дистанционный визуальный контроль оператором состояния вагонов и грузов;
- маркирование оператором вагонов с выявленными коммерческими неисправностями в отчете, сформированном системой;
- печать из отчета системы изображений вагонов с выявленными коммерческими неисправностями для проведения претензионной работы.

Рабочее место оператора приводится на рис. 8.16.



Рис. 8.16. Автоматизированное рабочее место оператора

Программное обеспечение системы позволяет (рис. 8.17):

- просмотр видеоизображений проходящего состава в 2-х окнах (от боковой и верхней телекамеры);
- просмотр зарегистрированных составов из архива (архив до 1000 поездов);
- вывод информации о вагонах, находящихся в зоне контроля смотровой вышки (порядковый номер вагона, количество осей в вагоне, скорость вагона);
- формирование и печать отчетов.



Рис. 8.17. Пример видеоизображения проходящего состава от боковой и верхней телекамеры

Контрольные вопросы

1. Автоматизированная система коммерческого осмотра поездов и вагонов. Ее назначение, составляющие.
2. Автоматизированная система контроля инвентарных номеров. Назначение системы и возможности.
3. Единая автоматизированная система по актово-претензионной работе, ее подсистемы.
4. ЕАСАПР М, ее назначение и подсистемы.

5. Структура автоматизированной системы оперативного контроля и анализа качества коммерческой работы и безопасности грузовых перевозок.
6. Автоматизированная система «Смотровая вышка», ее назначение.

Литература

1. Положение о порядке служебного расследования случаев несохраненных перевозок грузов. Распоряжение ОАО «РЖД» от 25.01.2013 г. № 177 р.
2. Меньших В. И. Актово-претензионная работа на железнодорожном транспорте : метод. указ. — Екатеринбург : Изд-во УрГУПС, 2012. — 177 с.
3. Нутович В. Е. Информационные технологии грузовой и коммерческой работой : курс лекций для специальности «Управление процессами перевозок». — М., 2010. — 52 с.
4. Презентации систем АСКО ПВ, АСКИН, АСКО «Смотровая вышка» ОАО научно-производственного предприятия «Альфа-прибор».

Актный стол

Начальнику станции

Разрешаю оформить к/акт _____

приемосдатчика _____

«___» _____ 201 г

«___» _____ 201 г

РАПОРТ

на составление коммерческого акта

Вагон (контейнер) № _____

прибывший

грузоподъемность _____ т

_____ «___» 201 г.

с поездом (в вагоне) № _____ в сопровождении _____

за ЗПУ в количестве _____ штук, наложенными:

Где установлены ЗПУ	Чи 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, чи, 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 _____

На отправку _____ скорости по накладной № _____

Дата приема груза к перевозке « ____ » _____ 201 г.

Ст. отправления, код _____

Ст. назначения, код _____

Отправитель _____

Получатель _____

Перевозчик _____

Объявленная ценность _____ руб. _____ коп.

Груз погружен средствами _____

Масса груза при погрузке определена _____
(кем и каким способом)

РЕЗУЛЬТАТЫ ПРОВЕРКИ

Марка	Число мест	Род упаковки	Наименование груза	Общая масса в кг	Масса одного места при стандартной упаковке
-------	------------	--------------	--------------------	------------------	---

Раздел Б. Значится по документам:

Раздел В. В действительности оказалось:

--

место для отметки о регистрации акта

к Правилам составления актов при перевозке грузов на железнодорожном транспорте, утвержденным приказом МПС России от 18 июня 2003 г. № 45

--	--	--	--

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, таможни)	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 определена масса груза)

Раздел Е. Заключение экспертизы

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

Подпись перевозчика _____

Настоящий акт препровождается _____

« _____ » _____ г. № _____

Подпись перевозчика _____

Коммерческий акт получил _____

ф.и.о.

на основании _____

доверенность/документ, удостоверяющий личность

Дата выдачи акта « _____ » _____ г. Подпись _____

КНИГА
учета коммерческих актов, составленных
на неисправные перевозки грузов и багажа

на ст. _____ ж.д. — филиала ОАО «РЖД»

Начата _____ 20 ____ г.
 Окончена _____ 20 ____ г.

Начальный № _____ Конечный № _____

Ответственный за ведение и хранение книги

(должность, Ф.И.О., подпись)

Дата составления акта	№ акта		№№ отправок	Станция отправления	Станция назначения	Номер вагона, контейнера
	Типографский	Порядковый станционный				
1	2	3	4	5	6	7
Наименование груза	Количество мест, масса	Вид упаковки	Вид не-сохранности	Место выгрузки	Приемосдатчик	Когда и куда отправлен акт
8	9	10	11	12	13	14

к Правилам составления актов
при перевозке грузов на желез-
нодорожном транспорте, утверж-
денным приказом МПС России
от 18 июня 2003 г. № 45

АКТ ОБЩЕЙ ФОРМЫ

Форма ГУ-23

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: _____

Форма ГУ-106

АКТ
о техническом состоянии вагона, контейнера

Составлен « ____ » _____ г.

Станция _____

Настоящий акт составлен в том,
что перевозчиком при осмотре вагона, контейнера

№ _____ установлено:

Вагон « _____ » осный грузоподъемностью _____ т

Контейнер тип вагона, контейнера _____ построен _____ г.

на заводе _____

Время и место производства ремонта вагона, контейнера:

Капитального _____

Деповского _____

планового/текущего _____

Выявлена неисправность _____

Причина возникновения неисправности _____

Заключение о возможности утраты, порчи груза вследствие наличия

указанной выше неисправности _____

Перевозчик _____

(должность, Ф.И.О., подпись)

к Правилам составления актов
при перевозке грузов на желез-
нодорожном транспорте, ут-
вержденным приказом МПС
России от 18 июня 2003 г. № 45

Форма ГУ-104

АКТ ЭКСПЕРТИЗЫ № _____

Станция _____ Перевозчик _____

Дата « _____ » _____ г.

Настоящий акт составлен _____

действующим на основании доверенности

от « _____ » _____ г. за № _____

Экспертиза проведена по заявке _____

от « _____ » _____ г. за № _____

в присутствии следующих представителей:

Организация	Должность	Фамилия, имя и отчество

1. Объект экспертизы

Номер отправки	Номер нагона или контейнера	Перевозчик	Дата отправления	Дата прибытия

а) наименование груза (марка, сорт) _____

б) количество, вес полученного груза _____

в) количество предъявленного к экспертизе груза _____

2. Цель экспертизы _____

3. Наименование получателя груза и его адрес _____

4. Наименование отправителя груза и его адрес _____

5. Счета, фактуры, накладные, спецификации поставщика _____

6. Место нахождения груза, условия хранения и в каком виде
предъявлен груз эксперту _____

7. Соответствие груза ГОСТу и ТУ погрузки и крепления грузов _____

8. Соответствие тары, маркировки, а также внешней упаковки груза ГОСТу,
ТУ погрузки и крепления грузов _____

9. Количество осмотренного экспертом груза _____

10. При осмотре предъявленной партии груза оказалось _____

11. Размер уценки _____

12. Стоимость восстановления _____

Обязанности приемосдатчика при обнаружении несохранной перевозки груза

1. Обнаружив несохранность груза (хищение, недостачу, порчу, повреждение) или видимые признаки такой несохранности (вскрытие вагона, контейнера или грузовых мест, срыв или повреждение запорно-пломбировочных устройств на вагоне или контейнере, наличие течи, подмочки груза или его упаковки, неровность погрузки или следы изъятия груза на открытом подвижном составе и т.д.), приемосдатчик обязан:
 - доложить об этом своему непосредственному руководителю;
 - вызвать осматривателя вагонов для проверки технического состояния вагона (контейнера), в котором обнаружена несохранность, если есть подозрение, что груз утрачен или испорчен вследствие неисправности подвижного состава;
 - при обнаружении признаков хищения информировать военизированную охрану и органы внутренних дел на транспорте и не совершать каких-либо действий по уничтожению следов хищения до прибытия работников внутренних дел на транспорте;
 - после прибытия работников внутренних дел устранить доступ к грузу.
2. При выгрузке вагона на местах общего пользования, а также на местах необщего пользования (если правилами предусмотрено участие перевозчика) приемосдатчик обязан проверить:
 - правильность погрузки и размещения груза в вагоне;
 - 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;
 - закреплены ли крышки люков в порядке, предусмотренном ТУ;
 - в вагоне с открытыми люками и проломами возможность изъятия через них груза.
3. При обнаружении неисправности или повреждения упаковки груза приемосдатчик обязан установить:
 - какие имеются повреждения или следы вскрытия на таре;
 - исправность упаковочных лент, а также исправность пломб (если грузовые места опломбированы) и т.д.;
 - в каком месте вагона (контейнера) и в каком положении найдено поврежденное место, возможность повреждения вследствие неправильности погрузки и в чем она заключается;

— наличие каких-либо исправлений тары, и какого рода эти исправления (например, перебитые гвозди у ящиков; пологанные доски, прибитые гвоздями других размером и т.д.).

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

4. Поврежденные места приемосдатчик обязан взвесить на товарных весах и установить, какова недостача массы против стандартной массы или массы по трафарету.
5. При вскрытии грузовых мест и проверке состояния груза должно быть проверено: до полной ли вместимости заполнена тара, в каком порядке уложен груз, не имеется ли посторонних предметов в грузовом месте, какова внутренняя упаковка груза переложены ли отдельные предметы груза упаковочным материалом.
6. Обнаружив течь жидких грузов, перевозимых в бочках, приемосдатчик должен проверить: исправность бочек и при наличии повреждения установить, в чем оно заключается (ослабление обручей, полom клепки и т.п.), как бочки погружены (накатом или постановкой на торец), где обнаружены следы течи (в уторах между клепками, в наливном отверстии; при постановке бочек на торец установить, как располагались — пробками вниз или вверх и т.п.). Если бочки погружены накатом, следует установить их расположение (вдоль или поперек вагона), наличие между ними промежутков, прокладок и т.д.), наличие следов пролитого груза на полу вагона.
7. Если приемосдатчиком обнаружена недостача груза или повреждение тары при перевозке жидких грузов в бутылках, помещенных в ящики, коробки и др., он обязан проверить правильность крепления наружной тары в вагоне, прочность этой тары и наличие в ней прокладочного материала в достаточном количестве, наличие выступа бутылей и банок за верхний уровень ящиков, корзин.
8. При проверке количества наливных грузов должны быть проверены:
 - тип цистерны;
 - высота налива;
 - плотность и температура продукта;
 - наличие резиновой прокладки на крышке горловины.

Если обнаружена течь груза, то нужно установить ее характер (струей или каплями, сколько капель в минуту). Для осмотра

цистерны, в которой обнаружена течь груза, должен быть вызван осмотрщик вагонов.

9. При недостатке зерновых грузов, перевозимых насыпью, приемосдатчик должен проверить:
 - плотность прилегания самоуплотняющихся дверей к дверному проему, а при наличии хлебных щитов — плотность их прилегания к полу и стенам вагона, их исправность и правильность установки;
 - нет ли щелей в кузове вагона.
10. При обнаружении повреждения крупных металлических предметов установить, какой вид имеет повреждение в месте пролома, т.е. имеется ли потемнение, налет или следы ржавчины и находится ли отломанная часть при грузе.
11. При обнаружении недостатка или повреждения грузов, перевозимых на открытом подвижном составе, необходимо установить:
 - правильность установки приспособлений (щитов) при погрузке;
 - правильность укладки, укрытия и увязки груза, наличие свободного места на полу платформы или полувагона, достаточного для помещения недостающего груза, и т.п.;
 - наличие на поверхности груза углублений, воронок или других следов утраты груза, а также размеры углублений и неровностей погрузки при перевозке каменного угля, кокса и других грузов;
 - при перевозке грузов в сборном вагоне — наличие и размещение грузов по другим отправлениям в данном вагоне.
12. При обнаружении порчи скоропортящегося груза приемосдатчик совместно с работниками Рефсервиса, а при отсутствии — с работником, уполномоченным начальником станции, обязан проверить:
 - способ погрузки груза (в таре, без тары, штабелями и т.д.), способы укладки грузовых мест в вагоне, соответствие этих способов правилам;
 - для мяса, охлажденного и остывшего, плотность подвеса на крючьях;
 - вид и состояние тары (обеспечивает ли она сохранность груза);
 - техническое состояние вагона (исправность кузова, отсутствие щелей в дверях, исправность печной разделки и дверных запоров);
 - температуру наружного воздуха;

- данные о качественном состоянии груза, сроках транспортабельности, температуру (если это установлено правилами), дату сбора и упаковки для плодоовощей, указанные грузоотправителем в удостоверении о качестве груза, и соответствие этой даты маркировке на таре;
 - температуру груза при выгрузке, если в соответствии с Правилами она указывается при приеме его к транспортировке и если груз прибыл с дефростацией (оттаиванием), а также температуру в толще продукта при обнаружении порчи мяса;
 - выполнение установленных сроков доставки груза и т.д.
13. При повреждении, порче грузов или разъединении их от перевозочных документов проверяется наличие на грузовых местах манипуляционных знаков, указывающих на способы обращения с грузом, наличие маркировки.
14. Обнаруженные случаи несохранности грузов должны оформляться в соответствии с правилами составления актов при железнодорожных перевозках. В зависимости от обстоятельств составляется коммерческий акт формы ГУ-22 или акт общей формы ГУ-23. Для составления коммерческого акта приемосдатчик, обнаруживший несохранность перевозки, обязан составить и подать начальнику станции (или его заместителю) рапорт на составление коммерческого акта, приложив к нему вагонный лист и снятые ЗПУ, для утверждения и дальнейшего оформления коммерческого акта. Форма рапорта устанавливается начальником службы коммерческой работы в сфере грузовых перевозок.

При несохранной перевозке запрещается составлять и подписывать акты неустановленной формы. Прием, осмотр поездов и вагонов в коммерческом отношении, подлежащих охране, осуществляется приемосдатчиком совместно с военизированной охраной, которые и будут подписывать акт общей формы.

Обязанности эксперта при оформлении результатов экспертизы

Для установления причины несохранности груза, размера и стоимости ущерба, в соответствии со статьей 42 УЖТ РФ проводится экспертиза по инициативе перевозчика или по требованию грузополучателя.

Результаты экспертизы оформляются актом экспертизы формы ГУ-104.

Выводы должны быть мотивированными и не могут основываться на предположениях. Если эксперт не может точно дать ответ,

то начальник станции должен предложить указать в акте причины, по которым невозможно это сделать. Расходы по экспертизе оплачиваются стороной, заказавшей ее, с последующим списанием на виновную сторону. Если расходы по экспертизе превышают сумму ущерба от несохранности, в этом случае вопрос решается начальником станции вместе с грузополучателем, о чем делается отметка в коммерческом акте.

Эксперт должен определить следующее:

- степень повреждения или порчи груза;
- может ли поврежденный груз быть исправлен, стоимость исправления или насколько процентов понизилась стоимость груза вследствие порчи, возможность его полного или частичного использования;
- причину, от чего могло произойти повреждение груза, в частности не является ли оно следствием несоответствия упаковки ГОСТу, техническим условиям на данную продукцию и т.д., не произошло ли повреждение от свойств самого груза, возможна ли замена поврежденных или недостающих частей, предметов и стоимость такой замены.

Экспертизой по таре должно быть установлено:

- обеспечивает ли тара сохранность груза при перевозке;
- соответствует ли тара своему назначению и установленному стандарту с указанием номера стандарта и обнаруженных отступлений от стандарта;
- причины возникновения течи жидких грузов — конструктивных или других — и каких именно;
- достаточно ли выдержана клепка, из которой собраны бочки для перевозки данного груза;
- правильно ли сделана припайка, сварка бочек или банок и герметично ли закрыты крышки;
- качество стеклянной тары (неравномерность отлива, наличие раковин).

Акт экспертизы подписывается лицами, принимающими участие, и выдается перевозчику для приложения к первому экземпляру коммерческого акта, который используется для расследования.

При несогласии с заключением эксперта начальник станции делает об этом в акте отметку с указанием мотивов и принимает меры к проведению повторной экспертизы или созданию экспертной комиссии, а при необходимости может обжаловать данное заключение.

Утверждена
ОАО «РЖД»
от 21.08. 2007 г.
№ ВМ-9261

**ИНСТРУКЦИЯ
ПО ПОДАЧЕ ОПЕРАТИВНЫХ ДОНЕСЕНИЙ
ПРИ ПЕРЕВОЗКАХ ГРУЗОВ**

1. При обнаружении несохранной перевозки груза на станции отправления, в пути следования или на станции назначения, которая подлежит оформлению коммерческим актом, начальник станции (далее — ДС) или его заместитель обязан передать по телеграфу оперативное донесение в следующие адреса:
 - 1.1. О случаях повреждения (порчи) или недостачи мест либо массы груза — ДС ответственной станции.
 - 1.2. По всем случаям, имеющим признаки хищения:
 - ДС ответственной станции, а также начальнику команды ведомственной охраны (по грузам, следующим со сменным сопровождением и охраной в пути следования), начальнику линейного отдела (отделения) внутренних дел на транспорте, обслуживающих ответственную станцию;
 - начальнику команды ведомственной охраны (по грузам, следующим со сменным сопровождением и охраной в пути следования), а также начальнику линейного отдела (отделения) внутренних дел на транспорте, обслуживающих станцию, на которой были обнаружены признаки хищения груза.
 - 1.3. В случаях, когда имеются признаки несохранности груза, перевозимого в контейнерах, возникшей по причинам, зависящим от Агентства — структурного подразделения ОАО «Трансконтейнер» (далее — АКП), — в адрес этого АКП и филиала ОАО «Трансконтейнер» (далее — НКП), в структуру которого входит данное АКП.
 - 1.4. В случаях несохранности груза, перевозимого в подвижном составе принадлежности ОАО «Рефсервис» (далее — Рефсервис), — в адрес начальника рефрижераторного вагонного депо приписки — структурного подразделения Рефсервиса, а также в адрес Рефсервиса.

- 1.5. В случаях, когда имеются признаки несохранности груза, возникшей по причине нарушения технических условий погрузки и крепления грузов, — в адрес ДС последнего пункта коммерческого осмотра поездов (далее — ПКО) и ДС станции отправления груза. Копия донесения направляется начальникам отделов коммерческой работы в сфере грузовых перевозок отделений железных дорог (далее — НОДМ) отправления и последнего ПКО.
- 1.6. О случаях, когда имеются признаки несохранности груза, возникшей по причине неисправности вагонов, оперативное донесение дополнительно направляется в адрес вагонного ремонтного депо (далее — ВЧД), производившего последний ремонт вагона, а также ВЧД станции отправления груза.
- 1.7. О случаях обнаружения коммерческого брака, создающего возможность доступа к грузу, его изъятия или утраты оперативное донесение передается в адрес:
 - ДС последнего ПКО;
 - начальнику команды ведомственной охраны (по грузам, следующим со сменным сопровождением и охраной в пути следования), обслуживающей станцию, обнаружившую коммерческий брак, и станцию последнего ПКО;
 - начальнику отдела (отделения) внутренних дел на транспорте, обслуживающего станцию, обнаружившую коммерческий брак, и станцию последнего ПКО.
- 1.8. О случаях утраты, недостачи или повреждения (порчи) груза при пожарах, крушениях, авариях и сходах:
 - ДС станций отправления и назначения;
 - начальнику регионального центра по работе станций (далее — ДЦС), начальнику службы коммерческой работы в сфере грузовых перевозок (далее — М) железной дороги, в пределах которой произошли пожар, крушение, авария или сход;
 - начальнику филиала федерального государственного предприятия «Ведомственная охрана железнодорожного транспорта России» (далее — ВО ЖДТ РФ) на железной дороге, в пределах которой произошли пожар, крушение, авария или сход (по грузам, следующим со сменным сопровождением и охраной в пути следования);
 - в Департамент коммерческой работы в сфере грузовых перевозок (далее — ЦДМ).

Дополнительно оперативное донесение передается:

- в Рефсервис — при утрате, недостатке или повреждении (порче) груза, перевозимого в подвижном составе принадлежности Рефсервиса;
- в ОАО «Трансконтейнер» (далее — Трансконтейнер) — при утрате, недостатке или повреждении (порче) груза, перевозимого в контейнерах Трансконтейнера;
- ДС станции приписки вагона, а также ДС станции приема контейнера к перевозке — при утрате, недостатке или повреждении (порче) груза, перевозимого в собственном или арендованном подвижном составе.

- 1.9. О случаях порчи скоропортящихся грузов в результате просрочки в доставке — М железных дорог проследования вагонов с указанием даты перехода их с дороги на дорогу согласно штемпелям, проставленным в дорожных ведомостях, или по сведениям, внесенным в электронную накладную.
2. Оперативные донесения, передаваемые дорогами примыкания на строящиеся, новые или восстановленные железнодорожные пути общего пользования, передаются за счет владельцев последних при наличии соответствующего договора.
3. О случаях несохранности груза в вагонах (контейнерах) при приеме от другой железнодорожной администрации на входных пограничных станциях оперативное донесение передается на выходную пограничную станцию сдающей железнодорожной администрации.
4. При обнаружении несоответствия наименования груза, перевозимого в вагоне или контейнере, данным, указанным в транспортной железнодорожной накладной, оперативное донесение направляется ДС и М дороги приема груза к перевозке, а также М дороги обнаружения, несоответствия наименования груза и М дороги назначения. Копия оперативного донесения передается:
 - в АКП и НКП железной дороги отправления — в случае осуществления приема контейнеров к перевозке на терминалах Трансконтейнера;
 - в Рефсервис — если перевозка груза осуществлялась в подвижном составе принадлежности Рефсервиса.
5. В случае изъятия и конфискации груза правоохрнительными органами оперативное донесение передается:
 - в случае изъятия груза на станции назначения — НОДМ, М железной дороги, в состав которой входит станция назначения, в региональный центр безопасности (далее — РЦБЗ)

- на данной железной дороге, ДС станции отправления и М железной дороги отправления;
- в случае изъятия груза на станции отправления — ДЦСМ, М железной дороги приема груза к перевозке и РЦБЗ на данной железной дороге, ДС станции назначения, М железной дороги назначения;
 - в случае изъятия груза в пути следования — ДЦСМ, М, железной дороги, в пределах которых произошло изъятие груза, РЦБЗ на данной железной дороге, ДС станций отправления и назначения, М железных дорог отправления и назначения.
6. В случае изъятия и конфискации груза таможенными органами оперативные донесения передаются:
 - при перевозке импортных грузов — в отдел по таможенно-брокерской деятельности (далее — НТБД), М железной дороги, на которой произошло изъятие груза, и дороги назначения;
 - при перевозке экспортных грузов — НТБД, М железной дороги, на которой произошло изъятие груза, дороги отправления, ДС выходной российской пограничной станции;
 - при перевозке транзитных грузов — НТБД, М железной дороги, на которой произошло изъятие груза, ДС входной и выходной российских пограничных станций, НТБД и М входной и выходной российских железных дорог.
 7. В оперативном донесении должны быть указаны: номера вагона, контейнера, транспортных железнодорожных накладных; наименование станции отправления и назначения; данные о запорно-пломбировочных устройствах (пломбах), их тип и номер; место и обстоятельства, при которых обнаружена несохранность; род груза, характер несохранности и ориентировочный размер убытка.
 8. Оперативное донесение передается в течение 24 часов с момента обнаружения несохранной перевозки.
 9. Порядок и способ подачи оперативных донесений при перевозках в пределах одной дороги устанавливаются начальником железной дороги в зависимости от местных условий.
 10. ДС или заместитель ДС по грузовой работе (при его наличии) ежедневно рассматривает поступившие для расследования оперативные донесения и производит по ним расследование.

ПРЕТЕНЗИЯ

об оплате стоимости недостачи (частичной утраты) груза
на _____ руб. _____ коп.

При выдаче с проверкой груза, поступившего в наш адрес по железнодорож-
ной накладной № _____, установлена недостача _____
в количестве _____
(наименование продукции, товара)

(вес, штук, метраж и т.п.), что подтверждается коммерческим актом № _____
от « _____ » _____ 20 ____ г.

Стоимость недостачи согласно прилагаемому расчету составляет
_____ руб. _____ коп.

На основании ст. 95, 96 Устава железнодорожного транспорта РФ
просим перечислить стоимость недостающего груза _____ руб. ____ коп.
и кроме того, 5% годовых, начиная со дня предъявления претензии
до дня перечисления денег, на наш расчетный счет № _____
отд. Госбанка _____ г. _____

Приложение:

1. Железнодорожная накладная № _____.
2. Коммерческий акт № _____ от « _____ » _____
200__ г.
3. Счет поставщика № _____.
4. Расчет.

Примечание. Железнодорожная накладная и коммерческий акт
грузовой службы ТЦФТО прилагаются в подлиннике.

Руководитель предприятия или его заместитель
_____ (подпись) _____ (Ф.И.О.)

УЧЕТНАЯ КАРТОЧКА

Форма ФДУ-22
(лист 1)

Филиал ОАО «РЖД» _____

Отдел _____

_____ мес _____ 20 ____ г.

Дело № _____ 20 ____ г.

ИЗВЕЩЕНИЕ № _____

На сумму _____ руб. _____ коп.

Кому _____

Куда _____

По заявленной претензии № _____ от _____ 20 ____ г.

По отправке _____

Признана сумма _____ руб. _____ коп

(сумма прописью) _____

которая будет перечислена на Ваш расчетный счет платежным поручением

№ _____ от _____

Отклонено в сумме _____ руб _____ коп _____ на основании

При этом возвращено _____ на _____

Начальник отдела (службы) _____

Начальник сектора (отдела) _____

Филиал ОАО «РЖД» _____

Отдел _____

_____ мес _____ 20__ г.

В бухгалтерию для оплаты

Дело № _____ 20__ г.

ПРИКАЗ № _____

На сумму _____ руб. _____ коп.

Кому _____

Куда _____

По заявленной претензии № _____ от _____ 20__ г.

По отправке _____

сумму _____ руб. _____ коп

(сумма прописью) _____

Перечислите на расчетный счет № _____

_____ гор _____ с расчетного
(наименование банка)

Счета № _____ в _____
(наименование банка)

Платежное поручение № _____ от _____

Почтовая квитанция № _____ от _____

Выплаченную сумму отнести за счет _____

При этом возвращено _____ на _____ листах

Начальник отдела (службы) _____

Начальник сектора (отдела) _____

Филиал ОАО «РЖД» _____

Отдел _____

_____ мес _____ 20__ г.

Дело № _____ 20__ г.

КОРЕШОК ПРИКАЗА № _____

На сумму _____ руб. _____ коп.

Кому _____

Куда _____

По заявленной претензии № _____ от _____ 20__ г.

По отправке _____

сумму _____ руб. _____ коп

(сумма прописью) _____

Перечислите на расчетный счет № _____

_____ гор _____ с расчетного
(наименование банка)

счета № _____ в _____
(наименование банка)

Платежное поручение № _____ от _____

Почтовая квитанция № _____ от _____

Выплаченную сумму отнести за счет _____

При этом возвращено _____ на _____ листах

Начальник отдела (службы) _____

Начальник сектора (отдела) _____

РАСЧЕТ-ВЫЗОВ

М, МЮ _____

На претензионное совещание в _____ месяце 20__ г. в

г. _____ выставляется расчетное дело № _____

отправка № _____ ст. _____ -ст. _____

вагон № _____ груз _____

на сумму _____ руб. _____ коп.

Усматривается ответственность _____

по причине _____

Начальник отдела МЮ

ПРОТОКОЛ № ____

претензионного совещания по спорным расчетным делам по признанным претензиям и решениям судебных органов за утрату, хищение, недостачу, повреждение (порчу) грузов, а также за повреждение контейнеров

г. _____ 20 ____ г.

Претензионное дело №

Железная дорога (региональный центр
корпоративного управления),

выплатившая претензию:

Привлеченные железные дороги

(региональные центры корпоративного управления):

1.

2.

Станция отправления:

Станция назначения:

№ отправки:

№ вагона:

№ контейнера:

Выплаченная сумма:

Решение:

Ответственное структурное подразделение Сумма

железной дороги (регионального центра

корпоративного управления)

1.

2.

Итого:

Подписи: _____ (подпись, должность, ф.и.о.)

**ИСКОВОЕ ЗАЯВЛЕНИЕ О ВЗЫСКАНИИ СТОИМОСТИ
НЕДОСТАЧИ ГРУЗА**

_____ руб. _____ коп.

При проверке и выдаче груза, поступившего в наш адрес по железнодорожной накладной № _____, установлена недостача (наименование продукции, товара) (шт., кг), что подтверждается коммерческим актом № _____ от « ___ » _____ 20__ г.

Стоимость недостачи согласно прилагаемому расчету составляет

_____ руб. _____ коп.

Заявленную нами претензию № _____ от « ___ » _____ 20__ г. о взыскании стоимости недостающего груза ответчик отклонил (оставил без ответа) по следующим мотивам _____

Соответчик также оставил претензию без удовлетворения (без ответа по мотиву) _____. Считаю отказ ответчика и соответчика от удовлетворения претензии необоснованным.

На основании изложенного и руководствуясь ст. 95, 96 Устава железнодорожного транспорта РФ, просим взыскать с виновной в нашу пользу _____ руб. _____ коп., составляющих стоимость недостающего груза, и возмещение расходов по госпошлине _____ руб. _____ коп.

Кроме того, просим взыскать при удовлетворении иска с железной дороги на основании ст. 96 Устава все сделанные при перевозке платежи, а с поставщика (грузоотправителя) — 5% годовых за пользование излишне полученными денежными суммами.

Приложение:

1. Копия претензии и доказательство ее отсылки.
2. Ответы на претензию.
3. Железнодорожная накладная № _____.
4. Счет № _____ от 20 ____ г.
5. Расчет суммы иска.
6. Коммерческий акт № _____ от 20 ____ г.
7. Доказательства отправки копий исковых заявлений ответчику.
8. Поручение о перечислении госпошлины.

Руководитель предприятия или его заместитель

_____ (подпись) _____ (Ф.И.О.)

ОПРЕДЕЛЕНИЕ

о возбуждении дела

« ____ » _____ 20__ г. Дело № _____

Судья _____, рассмотрев материалы по иску _____

к _____

о взыскании _____

признал представленные материалы достаточными для принятия искового заявления к рассмотрению.

Руководствуясь статьями 64 и 66 Правил рассмотрения хозяйственных споров Арбитражными судами первой инстанции.

Судья ОПРЕДЕЛИЛ:

1. Возбудить дело и принять исковое заявление к рассмотрению.
2. Дело назначить к рассмотрению в заседании
« ____ » _____ 20__ г.
в _____ час. _____ мин.

Заседание состоится в помещении Арбитражного суда, ул. Ленина, 34

в комнате № _____ этаж _____.

Истцу _____

Ответчикам _____

Судья _____

Герб Российской Федерации

_____ (полное наименование арбитражного суда)

Именем Российской Федерации

РЕШЕНИЕ

г. _____ Дело № _____

« ____ » _____ 20__ г.

Судья _____
(фамилия, инициалы)

Рассмотрев в судебном заседании дело по иску

_____ (наименование истца)

к _____ (наименование ответчика)

о _____

при участии _____

Установил: _____

Суд решил:

Судья

ПРИМЕР РЕШЕНИЯ АРБИТРАЖНОГО СУДА ПО ДЕЛУ

Решение Арбитражного суда Свердловской области от 3 августа 1999 г.

№ А60–7122/С1

Судья Арбитражного суда Свердловской области, рассмотрев в судебном заседании дело по иску ООО «Уралцветмет» к ООО «Оптик» о взыскании 599726 руб. 40 коп. при участии в заседании:

Истец: Сенцова С. И.

Колесников В. И.

Куклин П. Н. — директор

Ответчик: Карпинская М. С.

Драчук И. А.

Истец просит взыскать с ответчика 599726 руб. 40 коп., составляющих задолженность по договору № 15/47 от 23.07.98 г. в сумме 1422486 руб. проценты по ст. 395 ГК РФ в сумме 30766 руб. 74 коп., а также пени в сумме 46473 руб. 66 коп. за просрочку поставки продукции на основании Постановления ПВС № 2337-1 от 25.05.92 г. Ответчик в отзыве на иск пояснил, что задолженность по неисполненным обязательствам составляла 267943 руб., которые уплачены платежным поручениям № 1516 от 03.08.99 г.

Требования по взысканию процентов ответчик не признает.

Из материалов дела установлено, что 23.07.98 г. стороны заключили договор 15/147, согласно которому ответчик обязался поставить истцу продукцию, истец обязался принять ее и оплатить.

По условиям договора истец производит оплату продукции по счетам-факту-рам путем проведения взаимозачета, погашение долга ответчика по налогу на имущество в областной бюджет в размере 521600 руб.

Истец свои обязательства исполнил, что подтверждается актом зачета от 03.08.99 г. Акт получен ответчиком 19.08.98 г.

В спецификации к договору стороны установили, что на 253657 руб. продукция поставляется по девяти наименованиям, а оставшиеся 267943 руб. продукция отгружается по заявкам истца.

Дополнительным соглашением № 1, подписанным 22.03.99 г. стороны изменили ассортимент и количество продукции по спецификации, подтвердив, что на 22.04.99 г. задолженность ответчика составляет 300986 руб.

Ответчик в период с 14.08.98 г. по 05.05.99 г. поставил истцу продукцию на общую сумму 253657 руб.

Задолженность по поставке продукции составила на день предъявления иска 267943 руб.

Указанная сумма перечислена ответчиком 03.08.99 г. платежным поручением № 1516.

Таким образом, на день рассмотрения дела задолженность ответчика перед истцом отсутствует, что не оспаривается истцом.

Следует отметить, что в иске, предъявленном в арбитражный суд 25.05.99 г. сумма долга была указана — 422486 руб., тогда как фактически составляла 267943 руб. Следовательно, требования по взысканию 154543 руб. было предъявлено, необоснованно, в связи с чем пошлина пропорционально указанной сумме подлежит отнесению на истца.

Далее, истец предъявил требования по взысканию пени в сумме 46473 руб. 66 коп. на основании п. 8 Постановления № 2837—1 от 25.05.92 г.

Данное требование удовлетворению не подлежит, поскольку Постановление № 2837—1 от 25.05.92 г. утратило силу в связи с вводом в действие 2 части ГК РФ (01.03.96 г.) и ссылка на применение его отсутствует в тексте договор. Истец неправомерно основывает свои требования на нормативном акте, утратившем силу.

Истцом предъявлено требование по взысканию процента по ст. 395 ГК РФ в сумме 1130766 руб. 74 коп., рассчитанных на 01.03.99 г. (с 24.07.98 г. и с 12.09.98 г. по тексту иска).

В судебном заседании истец отказался от взыскания процента в сумме 130766 руб. 74 коп.

На просьбу суда оформить отказ в письменном виде директор истца Кузлин П. Н. сказал, что отказ заявляется устно.

Также устно Кузлиным П. Н., заявлено требование по взысканию процентов за период с 22.04.99 г. по 03.08.99 г. (104 дня) в сумме 46443 руб. 28 коп.

Исходя из ст. 37 АПК РФ истец увеличил сумму иска на 46443 руб. 28 коп. за счет увеличения суммы процентов. Сумма иска составила 646169 руб. 68 коп.

По условиям договора (п. 11) стороны установили претензионный порядок урегулирования споров.

05.02.99 г. истец направил в адрес ответчика претензию с требованием возврата суммы предоплаты и уплаты процентов по ст. 395 ГК РФ.

Следовательно, в отношении этих требований иск предъявлен обоснованно, с соблюдением претензионного порядка.

Соглашение № 1 от 22.04.99 г. регулировало поставку продукции по спецификации и не затрагивало вопроса по поставке продукции на оставшуюся часть предоплаты. Этот вопрос оставлен сторонами в редакции договора.

В декабре 1998 г. истец направлял ответчику заявки на поставку продукции, не согласованной в спецификации, однако ответчик поставку не произвел, ссылаясь на неурегулированность цены на продукцию.

Согласно договору у ответчика были обязательства по поставке продукции, то есть обязательства не носили денежный характер.

Однако в силу ст. 463 ГК РФ покупатель вправе отказаться от исполнения договора в случае отказа продавца от передачи продукции.

Претензией от 05.02.99 г. истец фактически отказался от получения продукции и потребовал возврата части предоплаты (ст. 487 ГК РФ).

С этого момента (с 08.02.99 г.) у ответчика возникло денежное обязательство по возврату денежных средств.

Следовательно, требование истца по взысканию процентов с 22.04.99 г. по 03.08.99 г. правомерно и подлежит удовлетворению в сумме 46443 руб. 28 коп.

Итого подлежит взысканию по иску 46443 руб. 28 коп.

Госпошлина распределяется между сторонами пропорционально следующему образом:

Пошлина на сумму иска в размере 314386 руб. 28 коп. (долг 267943 руб. и проценты 46443 руб. 28 коп.) относится на истца.

В заседании суда 03.08.99 г. из зала судебного заседания была удалена Сенцова С. И. — представитель истца за постоянные пререкания с судьей.

Своим поведением представитель нарушала порядок в судебном заседании и мешала нормальной работе суда.

Судья сделала Сенцовой С. И. замечание, а при повторном нарушении порядка, воспользовавшись своим правом по ст. 116 АПК РФ, удалила представителя из зала заседания.

Руководствуясь ст. 14, 95, 127 АПК РФ, суд

РЕШИЛ:

Взыскать с ООО «Оптик» в пользу ООО «Уралцветмет» 46443 руб. 28 коп., проценты в возмещение расходов по госпошлине — 5890 руб. 08 коп. и в доход бюджета РФ госпошлину в сумме 464 руб. 43 коп.

В остальной части отказать.

ЗАЯВЛЕНИЕ О РОЗЫСКЕ ГРУЗА

Начальнику станции

Прошу известить о местонахождении нижеследующей отправки, следовавшей грузовой (большой) скоростью, которая не поступила на станцию назначения.

№ отправки	Дата	№ вагонов	Станция и дорога отправления	Станция и дорога назначения	Пограничные станции, через которые должен следовать груз
1	2	3	4	5	6

Для мелких отправок				
Кол-во мест	Знаки, марки и номера мест	Род упаковки	Наименование груза	Масса груза, кг
7	8	9	10	11

Отправитель и его адрес _____

Получатель _____

Мною принято к сведению, что настоящее заявление не представляет собой предъявление претензии.

« ____ » _____ 20 ____ г. Подписи: Отправителя _____

Получателя _____

Календарный штамп станции Подпись работника станции _____

ЖУРНАЛ
регистрации заявлений и поступлений
розыскных дел

Начат _____ 20__ г.

с № _____

Окончен _____ 20__ г.

№ _____

Форма ГРУ-4

№ п/п	Дата поступления дела	От кого поступил запрос или заявление о розыске	Время приема груза к перевозке	№ отправок	Станция и дорога	
					Отправления	Назначения
1	2	3	4	5	6	7

№ вагонов	Род груза	Число мест	Результат розыска
8	9	10	11

ОБРАЗЦЫ ТЕЛЕГРАММ ПО РОЗЫСКУ ГРУЗОВ

(выдержка из Инструкции по розыску грузов на железных дорогах)

№ 1

Рыбное ДС, М, Моск

Розыскная. Отправка Ташауз — Рыбное АИ 216634 вагон 24214538 след-
ствие пожара реализован станции Саратов 2-Товарный 23.08.93

ДС Саратов 2 (подпись)

Исполнитель:

Телефон:

№ 2

Брянск-Льговский ДС, Моск

Розыскная. Отправка Ново-Куйбышевская — Брянск ИВ 138762 ци-
стерна 57461808 груз автобензин утрачен вследствие технической неис-
правности цистерны Р-256

ДС Пенза 2 (подпись)

Исполнитель:

Телефон:

№ 3

Анисовка Прив ДС

Розыскная. Сообщите когда каком вагоне где сортировкой убыла от-
правка Анисовка — Москва 78359067 от 11.02.93 домашние вещи мар-
ка 351—1 Р 217

ДС Москва-Товарная-Павелецкая (подпись)

Исполнитель:

Телефон:

Станция _____

_____ ж. д. — филиал ОАО «РЖД»

**КНИГА
БЕЗДОКУМЕНТНЫХ ГРУЗОВ, БАГАЖА
И НАЙДЕННЫХ ПРЕДМЕТОВ**

Начата _____ 20____ г.

Окончена _____ 20____ г.

Форма ГНУ-1

№ п/п	Время и место обнаружения		Марки или знаки	Род упаковки	Количество мест	Наименование груза
	Число, месяц и год	Место, № поезда, № вагона, склада и т.д.				
1	2	3	4	5	6	7

Форма ГНУ-1

Масса груза, кг	№ акта и дата его составления	Кем обнаружено и расписали лица, нашедшего предметы	Ответственность	Меры, принятые для выяснения принадлежности	№ разрешения на реализацию	Способ и время реализации бездокументных грузов, багажа (указывается дата). При получении – расписка получателя
8	9	10	11	12	13	14

ДОЛЖНОСТНАЯ ИНСТРУКЦИЯ АГЕНТА ПО РОЗЫСКУ ГРУЗОВ И БАГАЖА

I. Общие положения

1. Агент по розыску грузов относится к категории технических исполнителей.
2. На должность агента по розыску грузов назначается лицо, имеющее среднее (полное) общее образование _____

(специальную подготовку по установленной программе; стаж работы в должности по приему и сдаче грузов: не менее 1 года; не менее 3 лет), или среднее профессиональное (техническое) образование и специальную подготовку по установленной программе.
3. Назначение на должность и освобождение от нее производится приказом директора предприятия по представлению _____

4. Агент по розыску грузов должен знать:
 - 4.1. Правила перевозок грузов и багажа.
 - 4.2. Методику розыска грузов.
 - 4.3. Формы грузовых перевозочных документов.
 - 4.4. Инструкцию по ведению коммерческой отчетности.
 - 4.5. Схему соответствующей транспортной сети.
 - 4.6. Основные маршруты следования транспорта и пункты перевозки грузов и багажа.
 - 4.7. Основы трудового законодательства.
 - 4.8. Правила внутреннего трудового распорядка.
 - 4.9. Положения, инструкции и другие руководящие документы по кругу обязанностей.
5. Агент по розыску грузов подчиняется непосредственно _____

6. На время отсутствия агента по розыску грузов (болезнь, отпуск, пр.) его обязанности исполняет лицо, назначенное в установленном порядке. Данное лицо приобретает соответствующие права и несет ответственность за качественное и своевременное выполнение возложенных на него обязанностей.

II. Должностные обязанности

Агент по розыску грузов:

1. Производит розыск багажа и грузов по поступившим претензиям.
2. Оформляет коммерческие акты при разъединении багажа и грузов от документов и несохранности багажа и грузов.
3. Принимает участие в проверке и готовит донесения о несохранности грузов.
4. Принимает и обрабатывает входящие и исходящие коммерческие акты, телеграммы, акты комиссионных проверок и экспертизы.
5. Расследует случаи несохранных перевозок по оперативным донесениям, коммерческим актам, претензиям и искам грузополучателей и грузоотправителей и подготавливает по ним заключения.
6. Принимает участие в рассмотрении претензий в арбитражных судах.
7. Оформляет документы на невостребованные получателями багаж и грузы для их реализации.
8. Ведет книги учета розыска багажа и грузов и регистрации коммерческих актов.
9. Обеспечивает сохранность, учет и систематизацию бланков строгой отчетности и других документов на несохранные грузы и багаж.
10. Подготавливает перевозочные документы для централизованного вывоза и переадресовки грузов.
11. Ведет картотеку на несохранные грузы и багаж.

III. Права

Агент по розыску грузов имеет право:

1. Вносить на рассмотрение руководства предложения по совершенствованию работы, связанной с предусмотренными настоящей инструкцией обязанностями.
2. В пределах своей компетенции сообщать своему непосредственному руководителю о всех выявленных в процессе своей деятельности недостатках и вносить предложения по их устранению.

3. Запрашивать лично или по поручению своего непосредственного руководителя от руководителей подразделений предприятия и специалистов информацию и документы, необходимые для выполнения его должностных обязанностей.
4. Требовать от руководства предприятия оказания содействия в исполнении им его должностных обязанностей и прав. Агент по розыску грузов имеет право:
 - вносить на рассмотрение руководства предложения по совершенствованию работы, связанной с предусмотренными настоящей инструкцией обязанностями;
 - в пределах своей компетенции сообщать своему непосредственному руководителю о всех выявленных в процессе своей деятельности недостатках и вносить предложения по их устранению;
 - запрашивать лично или по поручению своего непосредственного руководителя от руководителей подразделений предприятия и специалистов информацию и документы, необходимые для выполнения его должностных обязанностей;
 - требовать от руководства предприятия оказания содействия в исполнении им его должностных обязанностей и прав.

IV. Ответственность

Агент по розыску грузов несет ответственность:

- за ненадлежащее исполнение или неисполнение своих должностных обязанностей, предусмотренных настоящей должностной инструкцией — в пределах, определенных действующим трудовым законодательством Российской Федерации;
- за правонарушения, совершенные в процессе осуществления своей деятельности — в пределах, определенных действующим административным, уголовным и гражданским законодательством Российской Федерации;
- за причинение материального ущерба — в пределах, определенных действующим трудовым и гражданским законодательством Российской Федерации.

V. Условия работы агента по розыску грузов

- 5.1. Режим работы агента по розыску грузов определяется в соответствии с Правилами внутреннего трудового распорядка, установленными на предприятии.
- 5.2. В связи с производственной необходимостью агент по розыску грузов может направляться в служебные командировки (в т. ч. местного значения).

VI. Условия оплаты труда

Условия оплаты труда агента по розыску грузов определяются в соответствии с Положением об оплате труда персонала.

VI I. Заключительные положения

- 7.1. Настоящая Должностная инструкция составлена в двух экземплярах, один из которых хранится у Предприятия, другой — у работника.
- 7.2. Задачи, Обязанности, Права и Ответственность могут быть уточнены в соответствии с изменением Структуры, Задач и Функций структурного подразделения и рабочего места.
- 7.3. Изменения и дополнения в настоящую Должностную инструкцию вносятся приказом генерального директора предприятия.

Руководитель

структурного подразделения _____

(подпись)

(фамилия, инициалы)

СОГЛАСОВАНО:

Начальник юридического отдела _____

(подпись)

(фамилия, инициалы)

00.00.0000

С инструкцией ознакомлен: _____

(подпись)

(фамилия, инициалы)

Учебное пособие

Меньших Валентина Ивановна

**КОММЕРЧЕСКО-ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ
ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК**

Курс лекций

для студентов специальности

23.05.04 — «Эксплуатация железных дорог»
всех форм обучения

Редактор *С. И. Семухина*

Верстка — *А. В. Трубин*

Подписано в печать 09.04.2014. Формат 60×84/16.
Усл. печ. л. 9,9. Электронная версия. Заказ 485

Издательство УрГУПС
620034, Екатеринбург, ул. Колмогорова, 66