

**МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ**  
**УЧРЕЖДЕНИЕ ОБРАЗОВАНИЯ**  
**«БЕЛОРУССКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ТРАНСПОРТА»**  
**Кафедра «Управление грузовой и коммерческой работой»**

**И. А. ЕЛОВОЙ, Е. В. МАЛИНОВСКИЙ,**  
**А. А. КУХАРЧИК**

**ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ**  
**ОТНОШЕНИЙ ПРИ ПРИЕМЕ,**  
**ТРАНСПОРТИРОВКЕ И ВЫДАЧЕ**  
**ГРУЗОВ, ПЕРЕВОЗИМЫХ**  
**ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ**

**Гомель 2014**

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ  
УЧРЕЖДЕНИЕ ОБРАЗОВАНИЯ  
«БЕЛОРУССКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ТРАНСПОРТА»  
Кафедра «Управление грузовой и коммерческой работой»

И. А. ЕЛОВОЙ, Е. В. МАЛИНОВСКИЙ,  
А. А. КУХАРЧИК

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ  
ОТНОШЕНИЙ ПРИ ПРИЕМЕ,  
ТРАНСПОРТИРОВКЕ И ВЫДАЧЕ  
ГРУЗОВ, ПЕРЕВОЗИМЫХ  
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ

*Одобрено методическими комиссиями факультетов УПП и заочного  
в качестве учебно-методического пособия для студентов специальности  
«Организация перевозок и управление на железнодорожном транспорте»*

Гомель 2014

УДК 656.2:347.463 (075.8)  
ББК 67.404.2  
Е53

Рецензенты – первый заместитель начальника РУП «Гомельское отделение Белорусской железной дороги» *С. В. Ярошевич*; канд. техн. наук, доцент кафедры «Управление эксплуатационной работой» *В. Г. Кузнецов* (УО «БелГУТ»).

**Еловой, И. А.**

Е53 Правовое регулирование отношений при приеме, транспортировке и выдаче грузов, перевозимых железнодорожным транспортом : учеб.-метод. пособие / И. А. Еловой, Е. В. Малиновский, А. А. Кухарчик ; М-во образования Респ. Беларусь, Белорус. гос. ун-т трансп. – Гомель : БелГУТ, 2014. – 133 с.

ISBN 978-985-554-368-9

Рассмотрены правовые вопросы согласования объемов перевозок грузов железнодорожным транспортом, учета и контроля их выполнения. Дана характеристика договора перевозки груза железнодорожным транспортом, указаны основные права и обязанности участников правоотношений по данному договору.

Детально рассмотрены вопросы правового регулирования отношений, связанных с подготовкой к перевозке, приемом, транспортировкой и выдачей грузов, перевозимых железнодорожным транспортом. Приведены соответствующие примеры, в том числе из судебной практики, а также условия задач для самостоятельного решения.

Предназначено для студентов специальности «Организация перевозок и управление на железнодорожном транспорте».

**УДК 656.2:347.463 (075.8)**  
**ББК 67.404.2**

**ISBN 978-985-554-368-9**

© Еловой И. А., Малиновский Е. В., Кухарчик А. А., 2014  
© Оформление. УО «БелГУТ», 2014

## ОГЛАВЛЕНИЕ

<b>Введение</b> .....	5
<b>1 Правовое регулирование согласования и выполнения объемов перевозок грузов на железнодорожном транспорте</b> .....	6
1.1 Представление заявок на перевозку .....	6
1.2 Согласование заявок на перевозку грузов и изменения указанных в них сведений .....	9
1.3 Оформление учетной карточки выполнения заявки на перевозку .....	13
1.4 Определение выполнения согласованного объема перевозок .....	18
<b>2 Договор перевозки груза. Права и обязанности сторон по договору перевозки груза железнодорожным транспортом</b> .....	24
2.1 Договор железнодорожной перевозки груза. Стороны договора .....	24
2.2 Правовое значение железнодорожной накладной и юридическое значение содержащихся в ней сведений .....	27
2.3 Основные обязательства сторон по договору .....	34
<b>3 Правовое регулирование отношений, возникающих при приеме грузов к перевозке железнодорожным транспортом</b> .....	40
3.1 Обязанности железной дороги по подаче перевозочных средств под погрузку .....	40
3.2 Обязанности грузоотправителей по подготовке грузов к перевозке .....	44
3.3 Обязанности сторон по содержанию погрузочно-разгрузочных пунктов и выполнению грузовых операций .....	49
3.4 Определение массы грузов и объявление их ценности .....	53
3.5 Пломбирование перевозочных средств и сопровождение грузов в пути ..	59
<b>4 Правовое регулирование взаимоотношений, возникающих при транспортировке и выдаче груза</b> .....	68
4.1 Изменение договора перевозки груза железнодорожным транспортом ....	68
4.2 Основные обязанности железной дороги и грузополучателей при выдаче грузов .....	74
4.3 Выдача груза железной дорогой получателю .....	82
4.4 Оформление и выдача груза при несохранной перевозке .....	92
4.5 Особенности выдачи грузов при перевозке в международном железнодорожном сообщении .....	100
<b>5 Задачи</b> .....	105
<b>Список литературы</b> .....	123
<b>Приложение А</b> Заявка на перевозку грузов .....	124
<b>Приложение Б</b> Заявка на перевозку грузов маршрутами .....	125
<b>Приложение В</b> График подачи вагонов, контейнеров .....	126

<b>Приложение Г</b> Учетная карточка выполнения заявки на перевозку грузов (форма ГУ-1) .....	127
<b>Приложение Д</b> Учетная карточка выполнения заявки на перевозку грузов (форма ГУ-1А) .....	129
<b>Приложение Е</b> Номенклатура грузов для учета выполнения заявки при пе- ревозке во внутриреспубликанском железнодорожном со- общении .....	131
<b>Приложение Ж</b> Рапорт приемосдатчика на составление коммерческого акта ...	133

## ВВЕДЕНИЕ

Доставка грузов железнодорожным транспортом является весьма сложным в техническом, технологическом и правовом отношениях процессом, что обусловлено разобщенностью грузоотправителя и грузополучателя, большими расстояниями перевозки, длительным нахождением грузов в ведении перевозчика и т. д. При этом наличие значительного количества участников перевозочного процесса обуславливает возникновение разнообразных и сложных взаимоотношений, которые необходимо определенным образом регулировать. Регулирование правовых взаимоотношений осуществляется на основе правовых норм, устанавливающих порядок действий, обязанности, права и ответственность всех участников транспортного процесса.

На предварительном этапе организации доставки грузов требуется выполнение соответствующих операций, связанных с согласованием предстоящих перевозок: формирование и подача заявки на перевозку грузоотправителем; рассмотрение и согласование заявки железной дорогой; определение объемов перевозок по дням декады и др. Наряду с указанными в учебно-методическом пособии подробно рассмотрены также вопросы учета и контроля выполнения согласованных объемов перевозок.

Отношения по перевозке грузов железнодорожным транспортом имеют договорную основу и характеризуются равенством участников правоотношений и возмездностью услуг. В учебно-методическом пособии указаны характеристика, содержание, важнейшие особенности договора перевозки груза железнодорожным транспортом. Подробно рассмотрены также основные права и обязанности сторон по данному договору.

Важным предметом правового регулирования на железнодорожном транспорте являются отношения, связанные с приемом, переадресовкой и выдачей грузов. В учебно-методическом пособии значительное внимание уделено правовому регулированию этих отношений, детально рассмотрены правовые вопросы организации и осуществления взаимодействия железной дороги с грузоотправителями, грузополучателями при указанных операциях, знание которых позволит успешно регулировать взаимоотношения между участниками перевозочного процесса в условиях выхода собственных поездных формирований на инфраструктуру железнодорожного транспорта.

## **1 ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ СОГЛАСОВАНИЯ И ВЫПОЛНЕНИЯ ОБЪЕМОВ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ**

### **1.1 Представление заявок на перевозку**

При определении объемов предстоящих перевозок грузов на железнодорожном транспорте важнейшая роль принадлежит нормам транспортного права. Значение правовых норм в этой области состоит в том, что они:

- 1) определяют порядок представления и согласования объемов перевозок;
- 2) регулируют взаимоотношения Белорусской железной дороги, ее организаций с грузоотправителями в процессе согласования;
- 3) регламентируют работу по организации выполнения согласованных объемов перевозок грузов, контролю и учету их осуществления;
- 4) устанавливают порядок и правовые последствия отказа и изменения согласованных объемов перевозок.

Согласованные сторонами (Белорусской железной дорогой, ее организациями и грузоотправителями) объемы железнодорожных перевозок грузов являются основополагающими для организации транспортного процесса и служат правовой основой для последующего заключения договоров железнодорожной перевозки грузов.

Организация перевозок грузов железнодорожным транспортом осуществляется на основе месячных и дополнительных заявок, представляемых грузоотправителями по определенной форме согласно **Правилам приема заявок** на перевозку грузов железнодорожным транспортом общего пользования (далее – Правила приема заявок). При этом Правилами приема заявок установлено, что для транспортировки грузов, которые в соответствии с **Правилами перевозок грузов** (далее – ППГ) не перевозятся в универсальных вагонах, контейнерах, грузоотправители должны располагать специализированными перевозочными средствами, принадлежащими грузоотправителям и грузополучателям или арендованными ими. Организации Белорусской железной дороги могут предоставлять под погрузку грузоотправителям специализированные вагоны, контейнеры железной дороги при их наличии и имеющейся технической возможности. Железнодорожные станции выдают грузоотправителям бланки заявок на перевозку грузов за плату.

Согласно Правилам приема заявок грузоотправителями должна предоставляться отдельная **заявка на перевозку грузов:**

- по каждой железнодорожной станции отправления;
- каждой номенклатурной группе грузов;
- признакам отправки: в вагонах (повагонными, групповыми, маршрутными отправлениями); в контейнерах (контейнерными отправлениями); мелкими отправлениями;
- каждому грузополучателю в международном железнодорожном сообщении;
- принадлежности железнодорожного подвижного состава (железнодорожной дороги или грузоотправителя, грузополучателя, арендованного у железной дороги);
- каждому экспедитору по транзитной железной дороге при перевозке грузов в международном железнодорожном сообщении;
- видам сообщений: во внутриреспубликанском; в международном железнодорожном в страны СНГ и Балтии (за исключением перевозок через порты); в международном железнодорожном через порты стран СНГ и Балтии (далее – через порты); в международном железнодорожном через сухопутные пограничные переходы в другие страны, за исключением стран СНГ и Балтии (далее – третьи страны).

На основании месячных заявок грузоотправителей Белорусская железная дорога, ее организации определяют потребность в подвижном составе с распределением по роду вагонов на предстоящий календарный месяц. При необходимости перевозки грузов маршрутными отправлениями, определяемой грузоотправителем в соответствии с требованиями ППГ к маршрутам, наряду с заявкой на перевозку грузов формы ГУ-12 (приложение А), грузоотправители представляют и заявку на перевозку грузов маршрутами по установленной ППГ форме (приложение Б). К перевозке маршрутами предъявляются удобрения, нефтепродукты, сельскохозяйственные машины, химикаты, автомобили, промышленное сырье, зерно, сахарная свекла, строительные и другие массовые грузы, причем грузоотправителям предоставляется возможность формировать маршруты как из однородных, так и разнородных грузов.

Дополнительная заявка на предоставление вагонов, контейнеров под погрузку подается грузоотправителем после начала отчетного месяца также по форме ГУ-12. Согласно пункту (далее – п.) 25 Устава железнодорожного транспорта общего пользования (далее – УЖТ) предоставление вагонов, контейнеров железной дороги под погрузку по дополнительным заявкам осуществляется за плату в соответствии с [1], что обусловлено возникающими в этих случаях незапланированными материальными затратами железной дороги по регулированию порожних вагонов, контейнеров и нахождению их резерва для реализации таких перевозок. Однако по ходатайствам грузоотправителей начальник Белорусской железной дороги имеет право в зависимости от наличия транспортных средств, технической воз-



возможности, при увеличении объемов перевозок и в других случаях, определяемых Белорусской железной дорогой, осуществлять выделение вагонов, контейнеров железной дороги под погрузку по дополнительным заявкам без взимания платы за их предоставление.

За достоверность внесенных в заявку сведений ответственность несет грузоотправитель. Заявка на перевозку грузов оформляется машинописным, в том числе компьютерным, способом, без помарок. Порядок заполнения соответствующих граф заявки формы ГУ-12 подробно указан в Правилах приема заявок.

*Месячные заявки* на перевозки грузов в зависимости от вида сообщения должны быть предоставлены грузоотправителями в Управление Белорусской железной дороги в следующие сроки:

- во внутриреспубликанском железнодорожном сообщении и в международном железнодорожном сообщении в страны СНГ и Балтии (за исключением перевозок через порты) – не позднее чем за 12 дней до начала планируемого месяца, не считая дня подачи заявки;
- в международном железнодорожном сообщении через порты и сухопутные пограничные переходы в третьи страны – не позднее чем за 15 дней до начала планируемого месяца, не считая дня подачи заявки.

*Дополнительные заявки* должны быть представлены грузоотправителями не позднее чем за 10 дней до начала перевозки в следующие подразделения Белорусской железной дороги в зависимости от вида сообщения:

- во внутриреспубликанском железнодорожном сообщении – в отделение Белорусской железной дороги (далее – отделение дороги) или на железнодорожную станцию отправления;
- в международном железнодорожном сообщении в страны СНГ и Балтии (за исключением перевозок через порты) – в отделение дороги;
- в международном железнодорожном сообщении через порты и сухопутные пограничные переходы в третьи страны – в Управление Белорусской железной дороги.

Следует отметить, что для увеличения объемов перевозок и повышения качества обслуживания грузовладельцев Правилами приема заявок предусмотрена возможность установления Белорусской железной дорогой сокращенных сроков представления заявок при необходимости срочной перевозки грузов по просьбам грузоотправителей.

Датой представления заявки является дата ее получения соответствующим подразделением Белорусской железной дороги.

Заявки на перевозку грузов представляются в письменном виде: месячные – в трех экземплярах, дополнительные – в одном экземпляре, каждый из которых должен быть подписан грузоотправителем и заверен печатью, используемой при финансовых операциях. При получении железной дорогой заявки в письменном виде в ней проставляется дата в соответствующей строке или накладывается календарный штампель. Сведения, содержащиеся

в заявке, грузоотправитель представляет и в электронном виде по форме и в порядке, определяемым Белорусской железной дорогой. Правилами приема заявок установлена возможность их передачи нарочным, по почте, посредством электронной связи (почты), а дополнительной заявки – также по факсу или телетайпу. При этом оригинал дополнительной заявки должен быть представлен на железнодорожную станцию отправления до начала погрузки грузов, если иной способ представления заявок не предусмотрен соглашением сторон.

### **1.2 Согласование заявок на перевозку грузов и изменения указанных в них сведений**

В соответствии с Правилами приема заявок представленные грузоотправителями заявки на перевозку грузов Белорусская железная дорога, ее организации обязаны рассмотреть в зависимости от вида сообщения в следующие **сроки**:

1) **мес я ч н ы е з а я в к и** (Управление Белорусской железной дороги):  
– во внутриреспубликанском железнодорожном сообщении и в международном железнодорожном сообщении в страны СНГ и Балтии (за исключением перевозок через порты) – в течение 7 рабочих дней;

– в международном железнодорожном сообщении через порты и сухопутные пограничные переходы в третьи страны – в течение 11 рабочих дней;

2) **д о п о л н и т е л ь н ы е з а я в к и**:

– во внутриреспубликанском железнодорожном сообщении (отделение дороги или железнодорожная станция отправления) – в течение 3 рабочих дней;

– в международном железнодорожном сообщении в страны СНГ и Балтии, за исключением перевозок через порты (отделение дороги) – в течение 5 рабочих дней;

– в международном железнодорожном сообщении через порты и сухопутные пограничные переходы в третьи страны (Управление Белорусской железной дороги) – в течение 8 рабочих дней.

Особый срок установлен для рассмотрения заявки на перевозку домашних вещей, которая представляется грузоотправителем непосредственно на железнодорожную станцию отправления, – в течение 2 дней.

Срок рассмотрения заявки на перевозку грузов исчисляется начиная с даты, следующей за датой ее поступления. Необходимо отметить, что заявки, оформленные с нарушением требований Правил приема заявок, возвращаются грузоотправителю без рассмотрения.

*В соответствии с п. 18 УЖТ Белорусская железная дорога, ее организации не имеют права отказать в приеме заявки на перевозку грузов при на-*

*личии возможности для их транспортирования.* Данное положение обусловлено тем, что Белорусская железная дорога имеет статус транспорта общего пользования, главной особенностью которого является обязанность осуществлять перевозки по обращению любого лица при условии соблюдения им установленных нормативных предписаний. При необоснованном отказе в приеме заявки на перевозку грузов и последующем заключении договора перевозки для Белорусской железной дороги, ее организаций наступают неблагоприятные последствия в виде понуждения к заключению договора и возмещения убытков, причиненных отказом в его заключении. Поэтому важнейшее правовое значение имеет указание в Правилах приема заявок *обстоятельств, при наличии которых Белорусская железная дорога, ее организации имеют право отказать в согласовании заявки на перевозку грузов:*

- введение согласно п. 38 УЖТ запрещения или ограничения погрузки по маршруту следования груза;
- отказ железных дорог других государств в согласовании перевозки в международном железнодорожном сообщении;
- нерациональное использование подвижного состава вследствие встречных перевозок одних и тех же грузов, перевозок на короткие расстояния (до 250 км включительно), повторных перевозок;
- обоснованное отсутствие технических и технологических возможностей осуществления перевозки согласно п. 11 Правил приема заявок (отсутствие у Белорусской железной дороги на дату согласования заявки и (или) на начало (дату) выполнения перевозки соответствующего типа вагонов, контейнеров, в том числе не задействованных для перевозок по согласованному ранее заявкам, в случае, если предусмотренная заявкой перевозка грузов предполагается в вагонах, контейнерах железной дороги; отсутствие технических устройств и сооружений, железнодорожных путей, необходимой перерабатывающей способности железнодорожных станций, мест общего пользования, подъездных путей, используемых при осуществлении заявленных перевозок; отсутствие на дату истечения срока рассмотрения заявки согласованных условий перевозки негабаритных грузов и др.);
- иные обстоятельства, предусмотренные законодательством.

О результатах рассмотрения заявки Белорусская железная дорога, ее организации обязаны уведомить грузоотправителя не позднее чем за 3 дня до заявленного срока перевозки, причем при согласовании заявки в полном объеме такое уведомление может осуществляться через станцию отправления.

При отказе или частичном согласовании заявки грузоотправителю должно быть направлено обоснование причины принятия такого решения. При этом согласно Правилам приема заявок под частичным согласованием понимается согласие Белорусской железной дороги, ее организаций, а при перевозке в международном железнодорожном сообщении – других железных дорог на выполнение заявки при условии ее частичного обоснованного из-

менения по объемам перевозимых грузов, видам подвижного железнодорожного состава, направлениям перевозки или другим параметрам, указанным в заявке [2].

При перевозке грузов в международном железнодорожном сообщении через порты и сухопутные пограничные переходы в третьи страны на основании соответствующего уведомления железных дорог других государств Управление Белорусской железной дороги может отменять согласованную заявку или вносить в нее изменения, информируя об этом грузоотправителя.

В соответствии с УЖТ (пп. 26–28) и Правилами приема заявок изменения в согласованную заявку на перевозку грузов могут быть внесены Белорусской железной дорогой, ее организациями и на основании письменного обращения грузоотправителя за плату, взимаемую с него согласно нормативам [1]. Соответствующие полномочия в этом случае определены следующим образом:

1 Управление Белорусской железной дороги может вносить изменения в согласованные месячные заявки, касающиеся перераспределения грузов по станциям назначения и отправления (изменение железнодорожных станций отправления, назначения).

2 Начальник отделения дороги может разрешить:

– внутростанционные (в пределах одного тарифного пункта) перевозки грузов. Такие перевозки, как нерациональные, как правило, не допускаются. Однако в отдельных случаях (большая протяженность территории станции, отсутствие автомобильных дорог и др.) при наличии технических и технологических возможностей по разрешению начальника отделения дороги осуществление этих перевозок разрешается;

– изменение предусмотренной заявкой железнодорожной станции отправления груза в пределах отделения дороги. Такая возможность обусловлена оперативной и хозяйственной самостоятельностью в организации перевозок в пределах отделения дороги.

3 Начальник железнодорожной станции может разрешить:

– замену предусмотренного заявкой одного рода железнодорожного подвижного состава другим, если перевозка груза в этом роде железнодорожного подвижного состава допускается ППГ. При этом не только один вид открытого подвижного состава может заменяться другим (например, полувагоны – платформами или наоборот), но и крытый подвижной состав – открытым. Основным требованием в подобных случаях является возможность перевозки заявленного груза в планируемом под погрузку роде железнодорожного подвижного состава согласно ППГ с целью обеспечения сохранности перевозимого груза;

– замену одного рода груза другим в пределах групп номенклатуры грузов, установленных ППГ. В заявке на перевозку грузоотправитель указывает род груза в соответствии с определенной ППГ номенклатурой и точное на-

именование груза. В случае необходимости замены одного рода груза другим в процессе выполнения заявки по ходатайству грузоотправителя такое изменение возможно, но только в пределах одной и той же номенклатурной группы, предусмотренной заявкой. Не допускается замена груза одной номенклатурной группы грузом другой группы [3];

– изменение железнодорожной станции назначения груза, указанной в принятой заявке.

Следует отметить, что согласно Правилам приема заявок с грузоотправителя не взимается плата за изменение по его инициативе железнодорожной станции назначения при перевозке груза, если не изменяется страна назначения, а также при замене вагонов железной дороги подвижным составом, принадлежащим грузоотправителям, грузополучателям или арендованным ими.

В свою очередь, в соответствии с п. 18 Правил приема заявок и Белорусская железная дорога, ее организации имеют право заменять предусмотренный заявкой подвижной состав железной дороги одного вида подвижным составом железной дороги другого вида, если перевозка соответствующего груза в нем разрешена ППГ. Однако о такой замене Белорусская железная дорога, ее организации обязаны предупредить грузоотправителя не менее чем за 12 часов до момента подачи вагонов под погрузку.

На основании месячных заявок грузоотправителей и прогнозных показателей погрузки по дополнительным заявкам Управление Белорусской железной дороги формирует и устанавливает отделениям дороги месячные задания по погрузке грузов, а отделения дороги на их основе определяют месячные задания по погрузке для каждой железнодорожной станции [2].

Для детализации и конкретизации данных принятых Белорусской железной дорогой, ее организациями заявок на перевозку грузов железнодорожная станция отправления совместно с грузоотправителем не позднее 3 дней до начала выполнения заявки уточняет количество необходимых для подачи вагонов, контейнеров по дням, родам груза, точное наименование грузов по месячной заявке, а при перевозке в международном железнодорожном сообщении – и по железным дорогам назначения. При этом должны обеспечиваться равномерность и ритмичность погрузки в течение месяца и суток, укрупнение перевозок и выполнение заданий по перевозкам грузов отправительскими маршрутами. Для уточнения размеров погрузки по рассмотренным параметрам грузоотправитель в указанный выше срок (не менее чем за 3 дня до начала выполнения заявки) обязан представить железнодорожной станции отправления график подачи вагонов, контейнеров (далее – график) на декаду, а по нефти и нефтепродуктам – на половину месяца, по форме ГУ-11, установленной Правилами заполнения учетной карточки выполнения заявки на перевозку грузов железнодорожным транспортом общего пользования (далее – Правила заполнения учетной карточки) и приведенной в приложении В. По просьбам грузоотправителей Белорусская железная

дорога при наличии возможности может устанавливать другие сроки. Так, при сумме месячных заявок по одной номенклатуре грузов до 30 вагонов, контейнеров включительно данные о необходимом количестве подаваемых под погрузку вагонов, контейнеров могут уточняться за 3 дня до начала месяца погрузки в целом за месяц.

Железнодорожная станция отправления при приеме графика обязана проверить правильность внесения в него всех необходимых сведений (точное наименование груза, наличие календарного расписания погрузки по дням, род вагонов (контейнеров) и их количество в соответствии с принятой железной дорогой заявкой и др.), а также наличие подписи руководителя организации-грузоотправителя, печати и своевременность представления графика. В случаях подачи графика с нарушением каких-либо из указанных выше положений он считается не представленным грузоотправителем и к учету не принимается.

### **1.3 Оформление учетной карточки выполнения заявки на перевозку**

В соответствии с п. 22 УЖТ выполнение месячной и дополнительной заявок грузоотправителя на перевозку грузов контролируется по учетной карточке выполнения заявки на перевозку грузов (далее – учетная карточка), форма и порядок заполнения которой установлены Правилами заполнения учетной карточки. Учетная карточка является основным юридическим документом для учета выполнения принятой заявки на перевозку грузов, фиксирования допущенных сторонами нарушений, расчетов Белорусской железной дороги, ее организаций с грузоотправителями по неустойкам за невыполнение заявки на перевозку грузов и рассмотрения споров в суде.

Учетная карточка формы ГУ-1 или ГУ-1А (приложения соответственно Г и Д) ведется железнодорожной станцией отправления в одном экземпляре по каждому грузоотправителю отдельно на каждую согласованную заявку. По просьбе грузоотправителя за плату, определенную по соглашению сторон, ему может быть выдана заверенная копия учетной карточки.

По истечении отчетных суток или суток, установленных для погрузки грузов, учетная карточка должна быть подписана начальником железнодорожной станции (его заместителем) и представителем грузоотправителя (на основании соответствующей доверенности). При несогласии грузоотправителя с указанными в учетной карточке сведениями он подписывает ее с отметкой «С разногласиями» и не позднее 12 часов следующих суток должен представить станции в письменном виде причины несогласия. Если такой документ не представлен, то учетная карточка считается подписанной без разногласий. При отказе или уклонении грузоотправителя от подписания учетной карточки или непредставлении документа о причинах разногласий железной дорожной станцией составляется акт общей формы, прикладываемый к учетной карточке.

Номенклатуры грузов для учета выполнения заявки в тоннах и вагонах или только в вагонах при перевозке во внутриреспубликанском железнодорожном сообщении определены Правилами заполнения учетной карточки и приведены в приложении Е. Учет выполнения заявки при отправлении грузов в международном железнодорожном сообщении осуществляется в тоннах и вагонах.

В соответствующих строках заголовка учетной карточки указываются:

- номер учетной карточки (регистрационный номер согласованной заявки) и месяц погрузки, предусмотренный заявкой;
- наименование железнодорожной станции отправления;
- наименование номенклатурной группы грузов, предусмотренной в заявке;
- статическая нагрузка, полученная путем деления указанных в заявке общего количества тонн на общее количество вагонов (грузоотправитель определяет в заявке количество вагонов с учетом технических норм их загрузки);
- полное наименование грузоотправителя, его почтовый адрес, номер расчетного счета, код и местонахождение банка.

Заполнение граф 1–3 учетной карточки производится уполномоченным работником железнодорожной станции отправления на основании представленного грузоотправителем графика подачи вагонов, контейнеров. Графа 3 не заполняется при перевозке грузов в контейнерах.

При непредставлении графика грузоотправителем распределение количества вагонов, контейнеров в учетной карточке выполняется железнодорожной станцией исходя из условия обеспечения равномерной (среднесуточной) погрузки по дням декады (половины месяца для нефти и нефтепродуктов). Если в результате нарушения правовых требований в части представления графика грузоотправителем (непредставление или несвоевременная его передача) не осуществлялась подача вагонов, контейнеров железной дороги под погрузку, то это определяется как отказ грузоотправителя от погрузки, о чем делается отметка в графе 7 учетной карточки.

В графе 4 указывается *количество вагонов, контейнеров, пригодных в техническом и коммерческом отношении для погрузки, поданных в отчетные сутки грузоотправителю* в соответствии с графиком (отчетными сутками является период с 17 часов 01 минуты предыдущих календарных суток до 17 часов текущих календарных суток). Такими вагонами, контейнерами считаются:

1) порожние вагоны, контейнеры, поданные под погрузку в отчетные сутки, с полным сроком на погрузку (могут быть погружены грузоотправителем в данные отчетные сутки исходя из установленной в договорах на эксплуатацию подъездного пути или в договорах на подачу и уборку вагонов технологической нормы на выполнение погрузочно-разгрузочных работ с вагонами).

**Пример 1.1.** Железная дорога согласно заявке и графику подала под погрузку пакетированного груза в ящиках массой места до 50 кг два крытых вагона 10 февраля в 14 часов 30 минут. В договоре на эксплуатацию подъездного пути в соответствии с Положением по расчету технологических норм на выполнение погрузочно-разгрузочных работ с вагонами установлена технологическая норма на выполнение погрузки одного вагона 0,8 часа (48 минут), вместимость места погрузки (размер фронта) составляет 1 вагон.

Вагоны по учетной карточке считаются поданными грузоотправителю в отчетные сутки (10 февраля), так как они могут быть погружены им в эти сутки – до 17 часов 10 февраля (окончание погрузки первого вагона –  $14.30 + 0.48 = 15$  часов 18 минут, второго вагона –  $15.18 + 0.48 = 16$  часов 06 минут);

2) вагоны, контейнеры, оставшиеся не погруженными грузоотправителем в предыдущие отчетные сутки, в том числе с полным и неполным сроками на погрузку.

**Пример 1.2.** Железная дорога в соответствии с заявкой и графиком подала под погрузку торфа три полувагона 12 марта в 15 часов 20 минут. В договоре на подачу и уборку вагонов установлена технологическая норма на выполнение погрузки одного вагона 1 час (погрузка осуществляется стреловым краном с грейфером вместимостью  $1,5 \text{ м}^3$ ), вместимость места погрузки (размер фронта) составляет 3 вагона. Два вагона погружены отправителем в 16 часов 40 минут, один вагон – в 17 часов 30 минут. В 12 часов 40 минут 13 марта под погрузку железной дорогой подано еще два вагона, которые загружены в 14 часов 30 минут.

По учетной карточке поданными грузоотправителю считаются 3 вагона 12 марта (окончание погрузки в соответствии с технологической нормой –  $15.20 + 1.00 = 16$  часов 20 минут) и 3 вагона 13 марта (один не погруженный до 17 часов 12 марта и два поданных с полным сроком на погрузку в отчетные сутки –  $12.40 + 1.00 = 13$  часов 40 минут);

3) груженные вагоны, контейнеры, поданные в порядке сдвоенной операции с полным сроком на выгрузку и последующую погрузку (исходя из установленной в договорах на эксплуатацию подъездного пути или в договорах на подачу и уборку вагонов технологической нормы на выполнение погрузочно-разгрузочных работ с вагонами), а при необходимости – и с учетом времени на перестановку вагонов с фронта выгрузки на фронт погрузки.

**Пример 1.3.** Железная дорога в соответствии с заявкой и графиком подала под погрузку сортового металла в порядке сдвоенной операции два полувагона с металлоломом 16 мая в 15 часов 10 минут. В договоре на эксплуатацию подъездного пути установлена технологическая норма на выполнение выгрузки металлоломом 1,3 часа (1 час 18 минут) на вагон, на погрузку одного вагона металлом – 1,2 часа (1 час 12 минут), вместимость места погрузки-выгрузки (размер фронта) составляет 2 вагона (перестановка вагонов не требуется).

Вагоны по учетной карточке не считаются поданными железной дорогой в отчетные сутки (16 мая), так как время на выполнение выгрузки и последующей погрузки в вагоны выходит за пределы 17 часов 16 мая –  $15.10 + 1.18 + 1.12 = 17$  часов 40 минут;

4) вагоны, контейнеры, поданные без учета технологической нормы на выполнение погрузочно-разгрузочных работ с вагонами и возможности



обеспечения грузоотправителем их погрузки до истечения отчетных суток, но погруженные грузоотправителем до окончания указанных суток.

**Пример 1.4.** Железная дорога согласно заявке и графику подала под погрузку цемента (пакетированного, в мешках массой места 50 кг) три крытых вагона 15 апреля в 16 часов 00 минут. В договоре на эксплуатацию подъездного пути установлена технологическая норма на выполнение погрузки одного вагона 0,7 часа (42 минуты), вместимость места погрузки (размер фронта) составляет 2 вагона. Уведомление об окончании погрузки всех трех вагонов передано грузоотправителем на станцию в 16 часов 50 минут.

Все три вагона по учетной карточке считаются поданными железной дорогой грузоотправителю в отчетные сутки, так как они фактически им погружены до окончания отчетных суток (17 часов 15 апреля), несмотря на то, что один вагон подан без учета технологической нормы на выполнение погрузки (окончание погрузки двух вагонов –  $16.00 + 0.42 = 16$  часов 42 минуты, третьего вагона –  $16.42 + 0.42 = 17$  часов 24 минуты);

5) вагоны, контейнеры, поданные по просьбе грузоотправителя в пределах периода действия заявки в счет восполнения недогруза данной заявки.

**Пример 1.5.** Железная дорога согласно заявке и графику должна подать под погрузку круглого леса 11 июня три платформы. С учетом просьбы грузоотправителя в счет восполнения допущенного им недогруза данной заявки подано под погрузку 11 июня в 13 часов 10 минут четыре вагона. В договоре на подачу и уборку вагонов установлена технологическая норма на выполнение погрузки одного вагона 1,3 часа (1 час 18 минут), вместимость места погрузки (размер фронта) составляет 2 вагона.

Поданными в отчетные сутки грузоотправителю считаются четыре вагона, так как имеется достаточный срок для погрузки вагонов до окончания отчетных суток ( $13.10 + 1.18 = 14$  часов 28 минут и  $14.28 + 1.18 = 15$  часов 46 минут).

В количество поданных вагонов или контейнеров не могут включаться вагоны, контейнеры, поданные сверх указанного в графике количества без согласия грузоотправителя и не погруженные им до окончания отчетных суток.

Основанием для заполнения графы 4 учетной карточки являются ведомости подачи и уборки вагонов или памятки приемосдатчика.

В соответствии с Правилами заполнения учетной карточки в графе 5 указывается количество погруженных на данные отчетные сутки вагонов (контейнеров), а в графе 6 – количество погруженных тонн по грузам, для которых учет выполнения заявки осуществляется в тоннах и вагонах, причем при перевозке грузов в контейнерах эта графа не заполняется.

В графах 2, 4 и 5 в знаменателе указывается количество предусмотренных принятой заявкой на перевозку грузов поданных и погруженных отправительских маршрутов.

В графе 7 учетной карточки указываются причины невыполнения заявки (недогруза), например:

– «отказ от погрузки ... вагонов» (наличие письменного заявления грузоотправителя с отказом от погрузки, прилагаемого к учетной карточке, с указанием количества вагонов, тонн, от погрузки которых отказывается грузоотправитель, а также периода, на который распространяется этот отказ);

– «отсутствие груза» (наличие акта общей формы, прилагаемого к учетной карточке и подписанного представителями железной дороги и грузоотправителя);

– «отсутствие графика подачи» (при неподаче вагонов под погрузку из-за отсутствия графика, который должен быть в указанный выше срок представлен грузоотправителем) и т. д.

Если в отдельные дни недогруз произошел одновременно по вине организации Белорусской железной дороги и грузоотправителя, то в графе 7, кроме причин недогруза, указывается соответственно количество вагонов, не погруженных по вине организации Белорусской железной дороги и отдельно по вине грузоотправителя.

Учетная карточка, как было отмечено ранее, должна быть подписана начальником железнодорожной станции отправления или его заместителем (графа 8) и представителем грузоотправителя (графа 9).

Графа 10 учетной карточки заполняется на основании сведений о количестве вагонов, контейнеров по станциям назначения в международном железнодорожном сообщении, предусмотренных принятой заявкой на перевозку грузов. В графы 11–15 учетной карточки вносятся при необходимости соответствующие изменения размеров погрузки по станциям назначения, произведенные по просьбе грузоотправителя.

В соответствии с Правилами заполнения учетной карточки суммарные данные за декаду (половину месяца при перевозке нефти и нефтепродуктов – форма ГУ-1А) указываются в следующем порядке:

в графе 2 – общее количество вагонов, контейнеров, заявленных на декаду (половину месяца);

в графе 3 – общее количество тонн, заявленных на декаду (половину месяца);

в графе 4 – общее количество вагонов, контейнеров, поданных грузоотправителю за декаду (половину месяца);

в графе 5 – общее количество погруженных вагонов, контейнеров за декаду (половину месяца);

в графе 6 – общее количество погруженных тонн за декаду (половину месяца).

При этом аналогично заполнению учетной карточки по отдельным дням декады (половины месяца) в графах 2, 4 и 5 в знаменателе указывается количество предусмотренных заявкой, поданных и погруженных отправительских маршрутов.

#### 1.4 Определение выполнения согласованного объема перевозок

Согласно п. 7 Правил заполнения учетной карточки выполнение заявки определяется следующим образом:

1) при сумме месячных заявок по одной номенклатуре грузов до 30 вагонов, контейнеров включительно, а также в других случаях, установленных Белорусской железной дорогой по просьбе грузоотправителя, – по итогам погрузки в целом за месяц;

2) при погрузке нефти и нефтепродуктов – по итогам погрузки в целом за половину месяца;

3) во всех остальных случаях – по итогам погрузки за декаду.

Результаты выполнения заявки по учетной карточке рассчитываются в зависимости от показателя, по которому осуществляется учет. Так, по грузам учет выполнения заявки для которых производится в тоннах и вагонах, ее выполнение за декаду (половину месяца) определяется путем согласования сумм заявленного и погруженного количества тонн (графы 3 и 6 учетной карточки). Для грузов, учет выполнения заявки по которым осуществляется в вагонах или контейнерах, ее выполнение за декаду (половину месяца) определяется путем сопоставления сумм заявленного и погруженного количества соответственно вагонов либо контейнеров (графы 2 и 5 учетной карточки).

При различии суммарных данных за декаду (половину месяца) по графам соответственно 2 и 5 или 3 и 6 учетной карточки заявка считается невыполненной и производится определение количества недогруженных вагонов, контейнеров либо тонн согласно Правилам заполнения учетной карточки.

По грузам, *учет выполнения заявки* для которых осуществляется в вагонах (контейнерах), количество не погруженных за декаду (половину месяца) вагонов (контейнеров) рассчитывается следующим образом:

1) по вине организации Белорусской железной дороги – путем вычитания из суммарного заявленного за декаду (половину месяца) количества вагонов, контейнеров (графа 2 учетной карточки) суммарного количества поданных за рассматриваемый период вагонов, контейнеров (графа 4 учетной карточки). Из полученной разницы вычитается также количество не поданных вагонов, контейнеров по причинам, зависящим от грузоотправителя. К таким обстоятельствам относятся: отказ от погрузки; неподача вагонов из-за отсутствия графика, занятости места погрузки вагонами, простаивающими сверх установленной в договорах на эксплуатацию подъездного пути или в договорах на подачу и уборку вагонов технологической нормы на выполнение погрузочно-разгрузочных работ с вагонами, из-за отсутствия груза, отсутствие предусмотренных в заявке вагонов, контейнеров, принадлежащих грузоотправителю, грузополучателю или арендованных ими, и др.

**Пример 1.6.** В соответствии с заявкой и графиком за 1-ю декаду железная дорога должна была подать для перевозки груза 50 крупнотоннажных контейнеров массой брутто 20 тонн (графа 2 учетной карточки), а фактически подано 46 таких контейнеров (графа 4 учетной карточки). Тогда количество не погруженных по вине железной дороги составит  $50 - 46 = 4$  контейнера.

**Пример 1.7.** Железная дорога согласно заявке и графику во 2-й декаде месяца обязана подать под погрузку метизов 150 вагонов (графа 2 учетной карточки). За рассматриваемый период фактически подано 140 вагонов (графа 4 учетной карточки), а 6 вагонов не было подано из-за занятости места погрузки вагонами, простаивающими сверх установленной договором на эксплуатацию подвездного пути технологической нормы на выполнение погрузочно-разгрузочных работ, что подтверждено актом общей формы. Количество не погруженных по вине железной дороги составит  $150 - 140 - 6 = 4$  вагона.

Кроме того, из указанной выше разности вычитается и количество вагонов, неподача которых обусловлена обстоятельствами, освобождающими организации Белорусской железной дороги от ответственности за невыполнение заявки в соответствии с законодательством (п. 112 УЖТ и пп. 6, 7, 10 Правил заполнения учетной карточки);

2) по вине грузоотправителя – путем вычитания из суммарного количества поданных железной дорогой вагонов, контейнеров (графа 4 учетной карточки) за декаду (половину месяца) суммарного количества погруженных за этот период вагонов, контейнеров (графа 5 учетной карточки). При этом не поданные организацией Белорусской железной дороги по вине грузоотправителя вагоны (из-за отсутствия груза и другие указанные выше обстоятельства, о наличии которых указывается в графе 7 учетной карточки) относятся к вине грузоотправителя.

**Пример 1.8.** В соответствии с заявкой и графиком за 3-ю декаду железная дорога должна была подать для перевозки груза 80 вагонов (графа 2 учетной карточки). Фактически за этот период подано 77 вагонов (графа 4 учетной карточки), а 3 вагона не подано из-за отказа грузоотправителя от погрузки (к учетной карточке приложен письменный отказ от погрузки, подписанный руководителем организации-грузоотправителя и заверенный печатью для финансовых операций). Погружено за декаду 76 вагонов (графа 5 учетной карточки). Тогда количество не погруженных по вине грузоотправителя вагонов составит  $77 - 76 + 3 = 4$  вагона.

По грузам, учет выполнения заявки для которых осуществляется в тоннах и вагонах, количество не погруженных за декаду (половину месяца) тонн рассчитывается следующим образом:

1) по вине организаций Белорусской железной дороги – путем умножения количества не погруженных за декаду (половину месяца) вследствие этого вагонов (разность количества вагонов, указанных в графах 2 и 4 учетной карточки) на статическую нагрузку.

**Пример 1.9.** Железная дорога в соответствии с заявкой и графиком на 3-ю декаду должна подать под погрузку 80 вагонов (графа 2 учетной карточки). Фактически за декаду подано 70 вагонов (графа 4 учетной карточки). Статическая нагрузка – 60 тонн. Тогда количество не погруженных по вине железной дороги составит  $(80 - 70) \cdot 60 = 600$  тонн груза.

2) по вине грузоотправителя – путем вычитания суммарного количества погруженных за декаду (половину месяца) тонн (графа 6 учетной карточки) из произведения суммарного количества поданных за этот период железной дорогой под погрузку вагонов (графа 4 учетной карточки) на статическую нагрузку.

**Пример 1.10.** Железнодорожной согласно заявке и графику подано под погрузку в 1-й декаде 100 вагонов (графа 4 учетной карточки). Грузоотправителем за декаду погружено 4500 тонн груза (графа 6 учетной карточки). Статистическая нагрузка – 50 тонн. Количество не погруженных по вине грузоотправителя составит  $(100 \cdot 50 - 4500) = 500$  тонн груза.

Необходимо отметить, что при наличии обстоятельств, освобождающих грузоотправителя от ответственности за невыполнение заявки в соответствии с законодательством (п. 111 УЖТ и пп. 6, 7, 10 Правил заполнения учетной карточки), размеры недогруза по вине грузоотправителя уменьшаются на количество не погруженных в связи с этим вагонов, контейнеров, тонн.

**Пример 1.11.** Железнодорожной согласно заявке и графику подано под погрузку во 2-й декаде 60 вагонов (графа 4 учетной карточки). Грузоотправитель за декаду погрузил 45 вагонов (графа 5 учетной карточки), а 12 вагонов не погружено из-за наличия обстоятельств, не допускающих производство погрузочно-разгрузочных работ в соответствии с законодательством, что надлежащим образом подтверждено приложенными к учетной карточке документами. Учет выполнения заявки осуществляется в вагонах. Тогда количество не погруженных по вине грузоотправителя составит  $60 - 45 - 12 = 3$  вагона.

При подаче железной дорогой большего количества вагонов, контейнеров на основании письменного согласования с грузоотправителем по сравнению с ранее согласованным все количество поданных вагонов, контейнеров указывается в графе 4 учетной карточки.

Недогруз по заявке в тоннах вследствие невыполнения грузоотправителем технических норм загрузки вагона относится к вине грузоотправителя. В то же время в случае отгрузки грузоотправителем всего заявленного количества тонн груза при использовании меньшего количества вагонов, чем предусмотрено заявкой, в результате уплотненной загрузки вагонов или подачи вагонов большей вместимости для грузов, перевозка которых заявляется и учитывается в тоннах и вагонах, заявка считается выполненной.

При этом недогруз по вине грузоотправителя также определяется путем вычитания суммарного количества погруженных за декаду (половину месяца) тонн (графа 6 учетной карточки) из произведения количества поданных

за этот период железной дорогой под погрузку вагонов (графа 4 учетной карточки) на статическую нагрузку.

*Пример 1.12. Железной дорогой в соответствии с заявкой и графиком подано под погрузку в 1-й декаде 100 вагонов. Грузоотправителем за декаду погружено 5040 тонн груза (графа 6 учетной карточки), или 84 вагона. Статическая нагрузка – 56 тонн. Тогда количество не погруженных по вине грузоотправителя составит  $100 \cdot 56 - 5040 = 560$  тонн груза.*

Заявка на перевозку грузов считается также выполненной, если при погрузке грузов, перевозка которых заявляется и учитывается в тоннах и вагонах, грузоотправитель отгрузил все заявленное количество вагонов, а количество недогруженных тонн составляет менее статической нагрузки.

Количество вагонов, контейнеров и тонн, не погруженных за декаду (половину месяца), в том числе по вине организации Белорусской железной дороги и грузоотправителя, указываются в соответствующих графах учетной карточки.

Следует отметить, что выполнение заявки в последний день декады, половины месяца и месяца определяется с учетом рассмотренных выше положений по состоянию на 24 часа. При этом на вагоны, контейнеры, погруженные после 17 часов, оформляется дополнительная учетная карточка с соответствующей записью в заголовке («Погрузка с 17 до 24 часов»), а основная учетная карточка закрывается по факту погрузки на вагоны и контейнеры, погруженные до 17 часов, с отметкой: «Погрузка с 17 до 24 часов по дополнительной учетной карточке». Выполнение заявки определяется путем суммирования сведений по двум учетным карточкам с составлением акта общей формы.

Согласно Правилам заполнения учетной карточке обстоятельства, предусмотренные п. 38 УЖТ, вызвавшие временное прекращение либо ограничение погрузки грузов, препятствующие осуществлению перевозок грузов, обстоятельства, при которых в соответствии с законодательством не допускается производство погрузочно-разгрузочных работ, обстоятельства непреодолимой силы, которые вызвали перерыв движения на подъездном пути и послужившие причиной невыполнения принятой заявки, должны быть зафиксированы совместным актом, подписанным начальником железнодорожной станции отправления и руководителем организации-грузоотправителя. Акт и копии соответствующих документов, подтверждающих указанные обстоятельства, прилагаются к учетной карточке. В качестве документов, подтверждающих наличие обстоятельств, не допускающих производство погрузочно-разгрузочных работ, могут служить справка метеостанции или метеослужбы, выписка из паспорта на кран или инструкции по его эксплуатации.

В случае невыполнения месячной заявки в тоннах по грузам, перевозка которых заявляется и учитывается в тоннах и вагонах, при полном испол-

зовании заявленного количества вагонов и выполнении технических норм их загрузки, если они установлены, железнодорожная станция обязана дополнительно подать под погрузку вагоны железной дороги в количестве, необходимом для выполнения заявки в тоннах без дополнительной заявки и взимания платы за предоставление вагонов.

Результаты подведения итогов выполнения заявки на перевозку грузов железнодорожная станция должна сообщить грузоотправителю в течение 5 дней после окончания последних суток погрузки, предусмотренных учетной карточкой, а начисление неустойки за невыполнение заявки производится по окончании декады, половины месяца или месяца в целом, в зависимости от периода определения ответственности согласно п. 7 Правил заполнения учетной карточки.

Определение ответственности за невыполнение принятой заявки на перевозку грузов осуществляется на основании сведений, указанных в учетной карточке, согласно УЖТ (в п. 110 установлены размеры неустойки в зависимости от показателя, в котором заявлялась и учитывалась перевозка) и ППГ [4].

В соответствии с п. 23 УЖТ организации Белорусской железной дороги должны в случае неподачи по их вине вагонов, контейнеров для выполнения заявки на перевозку грузов выделить дополнительно в течение следующего месяца необходимое их количество по требованию грузоотправителей для восполнения недогрузов, вне зависимости от основной заявки. Таким образом, обязанность организаций Белорусской железной дороги по восполнению недогрузов возникает только при наличии двух условий: 1) нарушение при выполнении заявки на перевозку грузов допущено с их стороны (неподача перевозочных средств); 2) подано в установленный срок письменное требование (заявление) грузоотправителя о восполнении недогруза.

Для восполнения допущенных недогрузов железнодорожная станция отправления не позднее второго числа месяца, следующего за отчетным, направляет в отделение дороги информацию о допущенных по вине железной дороги недогрузах по каждому грузоотправителю, роду груза, странам назначения и предварительно проверенные учетные карточки. В этот же срок грузоотправители должны представить на железнодорожную станцию отправления письменное заявление (произвольной формы) на восполнение соответствующего недогруза. При этом непредставление такого заявления или подача его с опозданием рассматривается как отказ грузоотправителя от восполнения недогруза.

Порядок восполнения недогрузов, допущенных по вине организаций Белорусской железной дороги, по грузам, перевозка которых заявлялась во внутриреспубликанском железнодорожном сообщении, устанавливается начальником железнодорожной станции по согласованию с грузоотправителями, по грузам, перевозка которых заявлялась в международном железнодорожном сообщении, – Белорусской железной дорогой по согласованию с

грузоотправителями, железными дорогами других государств, организациями иных видов транспорта.

На основании представленного грузоотправителем заявления и учетных карточек отделение дороги устанавливает для железнодорожной станции задание на восполнение недогруза за прошедший месяц. После получения задания станция отправления согласовывает с грузоотправителем порядок восполнения недогруза по дням текущего месяца и оформляет отдельную учетную карточку. Начальник железнодорожной станции отправления для восполнения недогрузов, так же как и для формирования маршрутов и укрупнения перевозок, имеет право по согласованию с грузоотправителем сгущать подачу вагонов и контейнеров под погрузку.

Согласно п. 23 УЖТ при нарушении согласованного порядка восполнения недогрузов организации Белорусской железной дороги за неподачу вагонов, контейнеров железной дороги и грузоотправитель за непредъявление грузов к перевозке несут ответственность, установленную п. 110 УЖТ.



## **2 ДОГОВОР ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗА. ПРАВА И ОБЯЗАННОСТИ СТОРОН ПО ДОГОВОРУ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ**

### **2.1 Договор железнодорожной перевозки груза. Стороны договора**

**Договор** – это соглашение двух или нескольких лиц (физических, юридических), направленное на достижение определенного результата, устанавливающее и регулирующее их взаимные права и обязанности. Договор представляет собой юридический акт, с наличием которого нормы законодательства не только связывают возникновение взаимных прав и обязанностей сторон, но и изменение уже существующих или их прекращение.

В договорных отношениях различают субъекты, содержание и предмет договора. **С у б ъ е к т а м и** договора являются заключающие его стороны, **с о д е р ж а н и е м** договора – совокупность его условий, т. е. прав и обязанностей, которые стороны принимают на себя, заключая договор, **а п р е д м е т о м** договора – имущество, услуги или иная деятельность, по поводу которых заключается договор.

В соответствии со статьей (далее – ст.) 738 Гражданского кодекса Республики Беларусь (далее – ГК) перевозка грузов, пассажиров и багажа производится по договору перевозки. Подтверждая договорную природу перевозочных отношений, ГК признает договор перевозки единственным правовым основанием выполнения перевозки грузов, пассажиров и багажа.

Договоры перевозки подразделяются в зависимости:

- от объекта перевозки (груза, пассажира, багажа);
- вида транспорта (железнодорожным, автомобильным, морским, речным, воздушным транспортом);
- вида сообщения (во внутриреспубликанском, международном, прямом смешанном сообщении и др.);
- сроков действия (длительные и разовые);
- регулирования определенной сферы транспортного процесса (направленные на его организацию – договоры об организации перевозок, и договоры непосредственной перевозки груза, пассажира, багажа), что обусловлено спецификой осуществления перевозок. Договор об организации перевозок предназначен для оформления отношений сторон на первой, организационной стадии транспортного процесса, когда происходит необходимая

подготовка к перемещению, а договор перевозки регламентирует непосредственно сам процесс перевозки.

Предоставление транспортных работ и услуг железнодорожным транспортом общего пользования, связанных с перевозкой грузов, осуществляется согласно ст. 18 Закона Республики Беларусь «О железнодорожном транспорте» (далее – Закон) на основании договоров перевозки грузов и других договоров, заключаемых между производителями и потребителями транспортных работ и услуг. Договор перевозки груза – это гражданско-правовой договор, содержание которого установлено в главе 40 ГК. Определение договора перевозки груза, приведенное в ст. 739 ГК, применительно к железнодорожным перевозкам грузов конкретизировано в п. 29 УЖТ. В соответствии с ними по договору перевозки груза организации Белорусской железной дороги обязуются доставить груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (грузополучателю), а грузоотправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату. Следует отметить, что пунктами отправления и назначения по такому договору на железнодорожном транспорте являются железнодорожные станции отправления и назначения.

Договор железнодорожной перевозки груза по своему характеру является:

1) *публичным*, предусмотренным ст. 396 и 743 ГК, так как по такому договору транспортная организация должна осуществлять соответствующий вид деятельности (в данном случае перевозку груза) в отношении каждого, кто к ней обратится;

2) *реальным*, так как он считается заключенным с момента фактической передачи груза вместе с перевозочным документом (транспортной железнодорожной накладной) грузоотправителем железнодорожному перевозчику;

3) *возмездным*, так как за выполнение транспортной услуги железнодорожный перевозчик получает вознаграждение (установленную плату за перевозку груза);

4) *взаимным* (двусторонним), так как обе стороны договора принимают на себя определенные обязательства относительно друг друга и имеют соответствующие права (железнодорожный перевозчик обязан перевезти груз и имеет право на плату за перевозку, а грузоотправитель обязан внести эту провозную плату и имеет право на перевозку данного груза);

5) *срочным*, так как его действие определяется сроком исполнения обязательства по перевозке.

Договор железнодорожной перевозки груза представляет собой один из наиболее характерных примеров определенного ограничения принципа свободы договора, предусмотренного ст. 391 ГК. Несмотря на то, что законодательством установлена возможность определения соглашением сторон условий перевозок грузов, обязанностей и ответственности сторон по этим перевозкам, свобода воли сторон действует здесь только в том случае, если ГК,

УЖТ, другими актами законодательства не предусмотрено иное (ст. 738 ГК). Обусловлено это, прежде всего, спецификой транспортной сферы, где особое значение имеет четкая организация всех транспортно-технологических процессов, обеспечение условий безопасности и т. д. Данная специфика влияет и в целом на нормы транспортного права, которые по сравнению с другими гражданско-правовыми нормами предоставляют сторонам договора гораздо меньшую свободу [3].

Договоры железнодорожной перевозки груза направлены на реализацию достигнутого ранее между Белорусской железной дорогой, ее организациями и грузоотправителями соглашений о предстоящих объемах перевозок (в виде принятых заявок на перевозку грузов).

Договор перевозки груза – самостоятельный вид договора, предметом которого являются транспортные услуги, т. е. услуги по перемещению (перевозке) груза. Основное содержание договора перевозки груза, в том числе железнодорожным транспортом, заключается в принимаемой на себя перевозчиком (железнодорожной) обязанности доставить груз в пункт назначения и выдать его управомоченному лицу (грузополучателю).

Сторонами договора железнодорожной перевозки груза являются грузоотправитель и перевозчик. *Грузоотправитель* – это юридическое или физическое лицо, от имени которого груз сдается для доставки и оформляется перевозочный документ, служащий доказательством заключения договора перевозки. Необходимо отметить, что отправитель груза и его собственник могут не представлять собой одно и то же лицо, например, когда грузоотправителем является экспедитор, действующий по поручению и за счет клиента (грузовладельца), но осуществляющий отправление груза от своего имени.

*Перевозчиком* по договору железнодорожной перевозки груза, т. е. субъектом (стороной), обеспечивающим его исполнение, выступает Белорусская железная дорога, ее организации (отделения Белорусской железной дороги). Следует учитывать, что при перевозке груза в прямом международном железнодорожном сообщении железная дорога отправления, заключающая договор перевозки, является законным представителем всех железных дорог, участвующих в дальнейшей перевозке, а ее полномочия действовать от имени других железных дорог при заключении договора основываются на соответствующих положениях международных соглашений о перевозке грузов в прямом международном железнодорожном сообщении. Таким образом, железная дорога отправления, заключая договор перевозки в прямом международном железнодорожном сообщении с грузоотправителем, принимает обязательства по перевозке на всем пути следования не только за себя, но и за все железные дороги, по которым будет следовать груз. Каждая последующая железная дорога, принимая груз, вступает тем самым в договор перевозки и принимает на себя обязательства по этому договору, т. е.

железные дороги (участницы перевозки груза в прямом международном железнодорожном сообщении) несут солидарную ответственность за ее выполнение [5].

Участниками договора перевозки груза наряду с железной дорогой могут быть и организации других видов транспорта (при осуществлении перевозки в прямом смешанном грузовом сообщении).

Особый правовой статус имеет грузополучатель – юридическое или физическое лицо, которому по указанию грузоотправителя на основании договора перевозки должен быть выдан груз в пункте назначения. В качестве грузополучателя может выступать и грузоотправитель, который вместе с железнодорожным перевозчиком становится участником правоотношений, вытекающих из договора железнодорожной перевозки груза. Однако, как правило, получателем груза является не его отправитель, а третье лицо, указанное в железнодорожной накладной и связанное с грузоотправителем любым договором, обуславливающим передачу товара (купли-продажи, поставки и т. д.). В этом случае получатель груза, не являющийся его отправителем, не участвует в заключении договора железнодорожной перевозки груза и не выступает в качестве стороны такого договора. Но он участвует в перевозочном правоотношении, так как принимает от перевозчика исполнение договора и в соответствии с УЖТ, другими актами транспортного законодательства приобретает по отношению к перевозчику определенные права (например, требовать выдачи груза) и обременяется обязанностями (например, принять груз и вывезти его со станции назначения), т. е. наряду с перевозчиком и грузоотправителем грузополучатель становится участником правоотношений, вытекающих из договора железнодорожной перевозки груза [3].

Договор железнодорожной перевозки груза строго формальный, так как заключается он всегда в письменной форме, прямо предусмотренной законодательством. Заключение договора подтверждается составлением *транспортной железнодорожной накладной* (далее – накладная). Она представляет собой документ, содержащий взаимосогласованную волю сторон (подписывается и грузоотправителем, и железной дорогой) и, следовательно, является формой выражения достигнутого между сторонами соглашения, т. е. договора железнодорожной перевозки груза.

## **2.2 Правовое значение железнодорожной накладной и юридическое значение содержащихся в ней сведений**

**Накладная** – основной перевозочный документ, который сопровождает груз на всем пути его следования до железнодорожной станции назначения и выдается грузополучателю вместе с грузом. Так как она является письменной формой договора перевозки, то этот договор может быть заключен только при условии предъявления ее грузоотправителем вместе с грузом.

Накладная имеет значение расчетного документа, потому что в ней отражаются расчеты с железной дорогой по провозным платежам при приеме груза к перевозке и при выдаче, а также значение доказательства в отношении факта заключения договора железнодорожной перевозки груза и его содержания. Кроме того, накладная является легитимирующим (определяющим право) документом, так как в некоторых случаях (например, при недостатке или повреждении груза) ее представление необходимо при предъявлении претензии к железной дороге [5].

**Правовое значение накладной** состоит в следующем:

- она является письменной формой договора железнодорожной перевозки груза и удостоверяет существование такого договора;
- она содержит важнейшие условия перевозки определенной партии груза (в размере отправки);
- при недостатке, повреждении или порче груза она обуславливает право на предъявление претензии к железной дороге [6].

В соответствии с п. 30 УЖТ грузоотправитель при предъявлении груза для перевозки должен предоставить железнодорожной станции отправления на каждую отправку груза для определенного грузополучателя накладную в одном экземпляре, заполненную и подписанную грузоотправителем.

Накладная – это выполняющий функцию транспортного товаросопроводительный документ, так как следует вместе с грузом со станции отправления на станцию назначения и выдается грузополучателю вместе с грузом.

При перевозке груза во внутриреспубликанском сообщении применяется соответствующий перевозочный документ – накладная внутриреспубликанского сообщения, состоящая из листов: оригинала накладной; дорожной ведомости; корешка дорожной ведомости; квитанции о приеме груза.

При перевозках в международном железнодорожном сообщении для оформления договора перевозки используется накладная соответствующего международного соглашения. Так, в м е ж д у н а р о д н о м с о о б щ е н и и со странами СНГ, Балтии и другими государствами – участниками Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении (далее – СМГС) грузы перевозятся по накладной СМГС, которая состоит из пяти листов (ст. 7 СМГС): оригинал накладной; дорожная ведомость; дубликат накладной; лист выдачи груза; лист уведомления о прибытии груза.

Как отмечено ранее, *оригинал накладной* рассматривается как форма договора перевозки груза железнодорожным транспортом, отражает важнейшие условия перевозки и выдается грузополучателю на станции назначения вместе с грузом.

*Дорожная ведомость* является внутренним транспортным документом, содержащим основные данные из оригинала накладной (сведения о перевозимом грузе, отправителе, получателе и др.), который следует вместе с грузом и остается на дороге назначения. В ней отражается весь путь следова-

ния груза до выдачи его грузополучателю, который расписывается в дорожной ведомости о получении груза.

Дорожная ведомость является основным учетным документом взаимных расчетов между участвующими в перевозке железными дорогами при следовании грузов в международном сообщении и для расчетов с грузополучателями при выдаче грузов. Расписка грузополучателя в дорожной ведомости о получении груза юридически фиксирует момент исполнения договора перевозки железной дорогой.

При перевозках в международном железнодорожном сообщении согласно СМГС в зависимости от внутренних правил железная дорога отправления может требовать от отправителя заполнения наряду с оригиналом накладной и ее дубликатом дополнительно и дорожной ведомости. В связи с тем, что она служит для взаиморасчетов по перевозке для каждой из участвующих в ней железных дорог составляется свой экземпляр дорожной ведомости. При этом два экземпляра дорожной ведомости, как правило, оформляются для железной дороги отправления (один остается на станции отправления, второй – на выходной пограничной станции дороги отправления), а остальные экземпляры дорожной ведомости остаются на выходной пограничной станции каждой транзитной железной дороги – участницы перевозки. Если в соответствии с внутренними правилами отправитель не должен заполнять дорожную ведомость, то ее в необходимом количестве экземпляров оформляет железнодорожная станция отправления [5]. Дорожная ведомость с распиской грузополучателя хранится на железной дороге назначения груза.

Следует отметить, что при расхождении сведений о грузе или его массе в дорожной ведомости и оригинале накладной необходимо руководствоваться данными оригинала накладной, так как именно им оформляется договор перевозки, и его представление необходимо для предъявления претензии к железной дороге.

В удостоверение приема груза к перевозке железнодорожная станция отправления выдает грузоотправителю *квитанцию о приеме груза (дубликат накладной)*, которая не заменяет оригинал накладной, но имеет и *самостоятельное правовое значение*:

- является документальным подтверждением наличия договора железнодорожной перевозки груза для грузоотправителя;
- дает право грузоотправителю требовать в необходимых случаях выполнения железной дорогой переадресовки груза (изменения грузополучателя и (или) пункта назначения);
- служит распиской перевозчика в приеме груза, подтверждая факт передачи груза для транспортировки железной дороге;
- при утрате груза обуславливает право на предъявление требования к перевозчику о возмещении стоимости груза [6].

Выдача железной дорогой грузоотправителю квитанции о приеме груза подтверждается его распиской в соответствующей графе корешка дорожной ведомости. В квитанции о приеме груза (дубликаты накладной) проставляется календарный штампель железнодорожной станции, принявшей груз к перевозке, который определяет момент наступления ответственности перевозчика (железнодорожной дороги) по договору перевозки груза. Календарный штампель железнодорожной станции о приеме груза к перевозке разграничивает по времени права и обязанности продавца и покупателя по договору купли-продажи (поставки) товара и имеет свое доказательственное значение – определяет момент перехода права собственности у приобретателя по договору в соответствии со ст. 224–225 ГК [3].

Корешок дорожной ведомости при перевозках во внутриреспубликанском сообщении (дополнительный экземпляр дорожной ведомости накладной СМГС в международном сообщении) первоначально остается на станции отправления и служит для расчетов с грузоотправителями за перевозку принятых к перевозке грузов, осуществления контроля за качеством оформления перевозочных документов, составления статистической отчетности. *Лист выдачи груза* накладной СМГС сопровождает отправку до станции назначения и остается на дороге назначения груза, а *лист уведомления о прибытии груза* выдается получателю на станции назначения вместе с оригиналом накладной и грузом.

При осуществлении **железнодорожных перевозок грузов в Европе** действует Соглашение о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) 1980 г., которым пересмотрены Бернские соглашения (конвенции). Одно из приложений КОТИФ – приложение В (ЦИМ) содержит условия перевозок грузов. Эти перевозки оформляются **н а к л а д н о й Ц И М**, которая состоит из пяти нумерованных листов:

1-й – *оригинал накладной* (передается при выдаче груза вместе с ним получателю);

2-й – *дорожная ведомость* (расчетный документ, содержащий все расчеты по перевозке, который следует вместе с грузом на станцию назначения или на станцию замены дорожной ведомости и остается на железной дороге нахождения этой станции);

3-й – *квитанция получения* (следует вместе с грузом на станцию назначения и остается на железной дороге назначения, если эта железная дорога не даст другого распоряжения);

4-й – *дубликат накладной* (выдается отправителю при приеме груза к перевозке);

5-й – *квитанция отправления* (остается на железной дороге отправления).

Форма накладных и других перевозочных документов, порядок их заполнения при перевозке груза во внутриреспубликанском железнодорожном со-

общении установлен *Правилами заполнения перевозочных документов* на перевозку грузов железнодорожным транспортом общего пользования (далее – *Правилами заполнения перевозочных документов*). Согласно п. 30 УЖТ допускается по соглашению сторон между организацией Белорусской железной дороги и грузоотправителем, грузополучателем в порядке, определяемом ППГ, использовать накладную в форме электронного документа (электронная накладная). При перевозке груза в прямом международном железнодорожном сообщении со странами СНГ, Балтии и другими государствами-участниками СМГС форма перевозочных документов и порядок их заполнения установлен СМГС (приложение 12.5 – Пояснения по заполнению накладной СМГС). Железнодорожные станции выдают грузоотправителям бланки перевозочных документов, как и заявок на перевозку грузов, за плату.

Грузоотправитель должен указать в накладной подробные сведения о себе, грузополучателе, грузе и др. [точное и полное наименование отправителя и получателя, их почтовый адрес, наименование груза согласно применяемой номенклатуре грузов, количество мест, масса груза (при ее определении отправителем), наименование станции и дороги назначения и т. д.].

Сведения в накладную должны вноситься грузоотправителем в соответствующие графы, причем *никакие подчистки, помарки и исправления в накладной не допускаются*. Однако только часть граф, заполняемых грузоотправителем, является обязательной для указания необходимых данных, а другая часть – не обязательна для заполнения им (например, графа «Особые отметки и заявления грузоотправителя»).

Некоторые графы накладной (о размере взысканной в пункте отправления провозной платы, расстоянии перевозки и т. п.) заполняет железная дорога. Изменения и дополнения сведений, внесенных железной дорогой, проводятся за подписью соответствующего работника железнодорожной станции и удостоверяются ее штампом.

Следует отметить, что в случаях невыполнения грузоотправителем надлежащим образом требований установленного порядка заполнения накладной железнодорожная станция обязана отказать в приеме такой накладной. Однако если из-за упущения работниками железной дороги неправильно заполненной грузоотправителем накладной груз вместе с документами принят, то договор перевозки считается заключенным. Отсутствие в накладной каких-либо сведений не может служить основанием к признанию ее недействительной, так как она принята железной дорогой вместе с предъявленным к перевозке грузом. Однако за все последствия, связанные с отсутствием необходимых сведений в накладной (указанием в ней недостоверных, неточных или неполных сведений), ответственность несет, согласно п. 31 УЖТ, грузоотправитель.

Юридические последствия неполноты составленной грузоотправителем и принятой железной дорогой накладной зависят от степени важности све-



дений, предусмотренных графами накладной, для исполнения договора перевозки железной дорогой. Так, особое значение имеет внесение в накладную данных о наименовании груза, получателя, станции и дороги назначения, так как неполнота или отсутствие этих сведений может привести к признанию договора железнодорожной перевозки груза недействительным [5].

Юридическое значение сведений в накладной состоит в том, что грузоотправитель несет имущественную ответственность за достоверность внесенных в накладную сведений, а также за все последствия неправильности, неточности или неполноты сведений, указанных им в накладной (п. 31 УЖТ). Данное положение обусловлено рядом факторов. Так, достоверность указанных грузоотправителем в накладной сведений является объективно необходимым условием для выполнения Белорусской железной дорогой, ее организациями обязательств по договору перевозки в части обеспечения сохранности доставляемого груза. Важное значение имеет наличие достоверных сведений о грузе в накладной и для обеспечения безопасности движения, так как правильность совершения необходимых действий работниками железной дороги определяется данными сведениями. Кроме того, в зависимости от наименования и количества предъявленного к перевозке груза рассчитываются провозные платежи [3].

Ответственность за допущенные грузоотправителем при заполнении накладной нарушения в зависимости от их характера установлена различной. Так, имущественная ответственность в форме неустойки наступает за сам факт нарушения – указания недостоверных сведений (например, за неуказание в накладной особых мер предосторожности, неправильное указание наименования, свойств или качества груза предусмотрена неустойка в размере, установленном п. 120 УЖТ), независимо от наличия или отсутствия неблагоприятных последствий (убытков) для Белорусской железной дороги, ее организаций. В других случаях рассматриваемых нарушений неустойка не взыскивается, но предусмотрена имущественная ответственность в форме возмещения убытков, вызванных этим нарушением (например, неправильное указание грузополучателя, станции назначения, что обуславливает невозможность выдачи груза и др.) [4]. Недостоверность указанных в накладной грузоотправителем сведений может являться обстоятельством, свидетельствующим об отсутствии вины организаций Белорусской железной дороги в несохранности перевозимого груза (п. 114 УЖТ).

Организациям Белорусской железной дороги предоставлено право проверять правильность сведений, указанных грузоотправителем в накладной, в том числе производить выборочную проверку массы груза (контрольную перевеску), что предусмотрено УЖТ (п. 31) и СМГС. Необходимо отметить, что проверку правильности внесенных грузоотправителем в накладную сведений железная дорога может проверять и после приема груза к перевозке, причем наиболее часто контролируется достоверность указания в накладной

количества и массы груза. Данное положение обусловлено тем, что железная дорога не всегда имеет возможность проверки сведений накладной в момент заключения договора железнодорожной перевозки груза (прием груза с подъездного пути; наличие упаковки, принимаемых к перевозке грузов, что затрудняет определение внутреннего содержания таких грузовых мест, и др.), поэтому ей и предоставлено право проверять данные накладной и после заключения договора перевозки.

Указанные грузоотправителем в накладной сведения заверяются им надлежащим образом (соответствующей подписью) и считаются достоверными для железной дороги до их фактической проверки. Согласно ППГ при вскрытии вагона, контейнера для осуществления железной дорогой на основании п. 31 УЖТ проверки правильности указанных грузоотправителем в накладной сведений, в том числе выборочной проверки массы груза, должен присутствовать представитель грузоотправителя, в обязанности которого входит по окончании проверки пломбирование вагона, контейнера. О результатах такой проверки составляется акт общей формы с участием представителя грузоотправителя. Обнаруженные в результате проверки несоответствия должны быть устранены грузоотправителем, который несет ответственность за выявленные нарушения и их последствия (задержка вагонов, контейнеров, дополнительная маневровая работа, взвешивание, хранение груза и др.).

Предоставление железной дороге права проведения выборочных проверок не устанавливает ее обязанность в их фактическом проведении и не освобождает грузоотправителей от ответственности за отсутствие, недостоверность, неточность или недостаточность необходимых сведений, вносимых ими в накладную. Железной дороге предоставлено право самостоятельно решать, когда, в каком объеме и применительно к каким грузоотправителям осуществлять указанные проверки [3]. Поэтому на железную дорогу не может быть возложена ответственность за недостачу груза, масса которого определена грузоотправителем, только на основании того, что она не произвела его контрольную перевеску. Ответственность железной дороги возникает только в том случае, если недостача произошла по вине железной дороги.

При обнаружении несоответствия сведений, указанных в накладной грузоотправителем, фактическим данным внесенные в накладную сведения должны быть изменены – грузоотправитель обязан заполнить новый бланк накладной (п. 8 Правил заполнения перевозочных документов). Выявленные при контрольной перевеске недогрузки и перегрузы вагонов должны быть устранены грузоотправителем.

При предъявлении груза к перевозке грузоотправитель должен предоставить также вместе с накладной все необходимые сопроводительные доку-

менты (сертификат, спецификацию и др.), предусмотренные соответствующими нормативными правовыми актами, требуемые для выполнения таможенных, санитарных, карантинных процедур на всем пути следования груза. Например, при перевозке животных, сырых продуктов животного происхождения к накладной должно быть приложено ветеринарное свидетельство, при перевозке скоропортящихся грузов – удостоверение о качестве груза или сертификат качества и т. д.

Достаточность сопроводительных документов определяет грузоотправитель, который также несет ответственность за правильность их оформления и достоверность указанных в них сведений. Если необходимые документы не приложены к накладной, то железнодорожная станция обязана отказать в приеме груза к перевозке. Перечень прилагаемых к накладной сопроводительных документов определяется ППГ, СМГС и другими нормативными актами, причем в соответствующей графе накладной грузоотправителем указывается наименование и номера этих документов. Железная дорога контролирует фактическое наличие приложенных документов в соответствии с приведенным в накладной грузоотправителем перечнем, но не обязана (хотя и имеет право) проверять их достаточность и правильность оформления.

Так как обязанность по надлежащему оформлению сопроводительных документов и их представлению вместе в накладной возложена на грузоотправителя, то он несет ответственность перед железной дорогой за допущенные нарушения (отсутствие необходимых, неправильное или недостаточное оформление сопроводительных документов), которые вызывают задержку перевозки или выдачи груза. Эта ответственность установлена УЖТ в размере платы за пользование вагонами, контейнерами железной дороги или платы за нахождение на железнодорожных путях организаций Белорусской железной дороги принадлежащих либо арендованных грузоотправителями, грузополучателями вагонов, контейнеров, а также платы за хранение груза за все время задержки вследствие указанных нарушений.

### **2.3 Основные обязательства сторон по договору**

**Срок исполнения договора** перевозки, определяемый в основном сроком доставки груза, является обязательным условием договора железнодорожной перевозки груза. Поэтому важнейшие обязанности перевозчика (железнодорожной дороги), основанные на договоре перевозки груза, заключаются в обеспечении его сохранности и доставке в течение определенного срока, устанавливаемого транспортным законодательством. Обязанность по доставке груза в срок (п. 51 УЖТ) конкретизируется в зависимости от скорости и расстояния перевозки, вида отправки и рода груза, вида сообщения.

Сроки доставки грузов железнодорожным транспортом устанавливаются, как правило, не соглашением сторон, а в нормативном порядке. Определение сроков доставки производится в соответствии с *Правилами исчисле-*

ния сроков доставки грузов железнодорожным транспортом общего пользования (далее – Правила исчисления сроков доставки).

Согласно этим Правилам, нормативный срок доставки груза железной дорогой складывается из времени:

– на перевозку (непосредственную транспортировку) груза, рассчитываемого в зависимости от вида отправки, скорости и расстояния перевозки, рода груза;

– операции, связанные с отправлением и прибытием груза (прием груза к отправлению, накопление, сортировка, отправление и др.);

– выполнение дополнительных операций в пути следования, включая время на различные задержки, происшедшие по причинам, не зависящим от железной дороги.

**Пример 2.1.** Рассчитать срок доставки зерна, перевозимого во внутривнутриреспубликанском сообщении в вагоне-зерновозе грузовой скоростью, тарифное расстояние – 620 км.

Срок доставки исчисляется из соотношения

$$T = t_{\text{оп}} + L/v + \sum t_{\text{доп}},$$

где  $t_{\text{оп}}$  – увеличение срока доставки на операции, связанные с отправлением и прибытием груза;

$L$  – расстояние, по которому рассчитывается провозная плата, км;

$v$  – скорость перевозки груза, принимаемая на основании Правил исчисления сроков доставки,  $v = 200$  км/сут для повагонных отправок;

$\sum t_{\text{доп}}$  – время на дополнительные операции.

$$T = 3 + 620/200 + 0 = 7 \text{ суток.}$$

**Пример 2.2.** Рассчитать срок доставки грузов, перевозимых во внутривнутриреспубликанском сообщении мелкими отправлениями грузовой скоростью на расстояние 500 км.

Сроки доставки грузов, перевозимых мелкими и контейнерными отправлениями, согласно Правилам исчисления сроков доставки, увеличиваются на операции накопления и сортировки грузов на 7 суток. Скорость перевозки груза мелкой отправкой  $v = 150$  км/сут. Поэтому

$$T = 3 + 500/150 + 7 = 14 \text{ суток.}$$

**Пример 2.3.** Груз перевозится маршрутной отправкой грузовой скоростью со станции «А» до станции «Б» на расстояние 550 км. На станции «Б» 5 вагонов после расформирования были отправлены на расстояние 160 км до станции «В». Рассчитать срок доставки этих 5 вагонов.

Срок доставки рассчитывается отдельно со станции «А» до станции «Б» по суточным нормам, установленным для маршрутных отправок ( $v = 420$  км/сут) и от станции «Б» до станции «В» – по суточным нормам, установленным для повагонных отправок ( $v = 200$  км/сут):

$$T = 3 + 550/420 + 160/200 = 6 \text{ суток.}$$

Так как срок доставки груза зависит от операций (задержек) в пути следования, которые могут быть неизвестны при приеме груза к перевозке, то окончательно нормативный срок доставки исчисляется только после завер-

шения перевозки. Однако этот срок, определенный при приеме груза к перевозке, учитывается при приеме к перевозке скоропорящихся грузов вследствие того, что при превышении этого срока над сроком транспортности, указанным в сертификате качества или удостоверении о качестве груза, скоропортящийся груз не должен приниматься железной дорогой к перевозке.

Нормативные сроки доставки грузов, определяемые в соответствии с Правилами исчисления сроков доставки, являются предельными (максимальными), и их превышение означает нарушение договора перевозки груза железной дорогой, что, в свою очередь, может послужить основанием для возложения на нее ответственности за порчу груза, обусловленную просрочкой в его доставке. Следует отметить, что железная дорога имеет право исполнить договор перевозки ранее установленного нормативного срока, и грузополучатель не имеет права отказаться от получения груза при доставке его раньше срока.

Исчисление срока доставки начинается с 24 часов дня приема груза к перевозке, причем дата приема удостоверяется календарным штампом железнодорожной станции в накладной. Согласно Правилам исчисления сроков доставки при приеме груза к перевозке ранее дня, назначенного днем погрузки, – с предварительным хранением до отправления – срок доставки исчисляется с 24 часов дня, в который груз должен быть погружен, о чем в накладной станция обязана сделать соответствующую отметку.

В соответствии с п. 51 УЖТ и п. 6 Правил исчисления сроков доставки *груз считается доставленным в срок*, если он:

- выгружен на железнодорожной станции назначения организацией Белорусской железной дороги или вагон, контейнер с грузом подан грузополучателю под выгрузку до истечения установленного срока доставки;

- прибыл на железнодорожную станцию назначения до истечения срока доставки и не может быть передан в распоряжение грузополучателя из-за задержки подачи вагонов, контейнеров вследствие занятости мест выгрузки по причинам, не зависящим от организаций Белорусской железной дороги, невнесения причитающихся им платежей или другим причинам, не зависящим от организаций Белорусской железной дороги, о чем должен быть составлен акт общей формы.

Время выгрузки груза средствами железной дороги или подачи под выгрузку средствами грузополучателя указывается в соответствующей графе оригинала накладной и дорожной ведомости путем проставления календарного штампа железнодорожной станции назначения (п. 61 Правил заполнения перевозочных документов).

В соответствии с договором перевозки грузоотправитель обязан уплатить за перевозку груза установленную плату, причем до приема груза к перевозке на железнодорожной станции отправления (п. 62 УЖТ). Отправ-

ление груза может быть задержано железной дорогой при невнесении причитающихся ей платежей, при этом организации Белорусской железной дороги имеют право принять груз к перевозке только после погашения грузоотправителем задолженности за предыдущую перевозку. Окончательные расчеты, связанные с перевозкой, согласно УЖТ, производятся грузоотправителем на железнодорожной станции назначения до выдачи груза.

По договоренности между Белорусской железной дорогой, ее организациями и грузоотправителем (грузополучателем) может быть установлен иной порядок расчетов (п. 62 УЖТ).

Транспортным законодательством предусмотрена возможность изменения договора железнодорожной перевозки груза. Такое изменение железнодорожной станции назначения груза и (или) грузополучателя (переадресовка груза) может быть произведено Белорусской железной дорогой, ее организациями по заявлению грузоотправителя, грузополучателя.

Выполнение переадресовки грузов связано с определенными материальными затратами Белорусской железной дороги, ее организаций, поэтому грузоотправитель (грузополучатель) должен компенсировать их путем внесения платы, установленной тарифами. Порядок переадресовки грузов определен *Правилами переадресовки грузов на железнодорожном транспорте общего пользования во внутривеспубликанском сообщении* и ст. 20 СМГС в международном сообщении.

Переадресовка грузов может производиться на железнодорожной станции назначения или в пути следования по заявлению грузоотправителя либо грузополучателя. Однако право распоряжения грузом ограничивается для грузоотправителя моментом выдачи груза грузополучателю. Поэтому согласно п. 53 УЖТ распоряжение грузоотправителя о переадресовке выполняется Белорусской железной дорогой, ее организациями только в том случае, когда груз еще не выдан грузополучателю (не произошло оформление выдачи по документам и (или) фактическая выдача груза).

Белорусская железная дорога, ее организации, выполнившие изменение договора перевозки (переадресовку груза) по заявлению грузоотправителя, грузополучателя надлежащим образом в соответствии с нормативными правовыми актами, не несут ответственности за последствия такого изменения [3].

Согласно договору железнодорожной перевозки груз не только должен быть доставлен перевозчиком на железнодорожную станцию назначения, но и выдан уполномоченному на получение груза лицу, указанному в накладной (грузополучателю). Выдачей груза считается передача его на станции назначения из ведения железной дороги в ведение грузополучателя. Таким образом, выдача груза указанному в накладной грузополучателю представляет собой завершающий этап исполнения договора железнодорожной перевозки груза со стороны перевозчика – железной дороги.

Выдача груза, прибывшего во внутриреспубликанском сообщении, производится согласно Правилам выдачи грузов на железнодорожном транспорте общего пользования (далее – Правила выдачи), а при перевозке в международном сообщении в соответствии с СМГС (ст. 17).

Организация Белорусской железной дороги обязана уведомить грузополучателя о прибытии груза в его адрес не позднее 12 часов следующего дня (п. 52 УЖТ). Однако железная дорога должна передать такое уведомление только при выгрузке груза в местах общего пользования. При осуществлении выгрузки в местах необщего пользования специального уведомления о прибытии груза не требуется, так как в этом случае организации Белорусской железной дороги достаточно выполнить установленный договором на эксплуатацию подъездного пути или на подачу и уборку вагонов порядок подачи вагонов с грузом (должно быть произведено уведомление грузополучателя о времени подачи вагонов, контейнеров под выгрузку средствами грузополучателя не позднее чем за 2 часа до предстоящей их подачи).

Место исполнения договора железнодорожной перевозки груза определяется местом его выгрузки, так как обычно там осуществляется доступ к грузу. При выгрузке груза в местах общего пользования – это склад железной дороги, с которого и производится выдача груза, в местах необщего пользования – место сдачи вагонов грузополучателю, владельцу подъездного пути.

Прием груза от перевозчика удостоверяется росписью представителя грузополучателя в дорожной ведомости, причем при перевозках железнодорожным транспортом моменты фактической выдачи груза и документального оформления выдачи, как правило, не совпадают, что обусловлено особенностями работы железнодорожного транспорта (массовый характер перевозки, необходимость ускорения выгрузки вагонов, потребность обеспечения соответствующих условий для раскредитования перевозочных документов и др.). Поэтому УЖТ (п. 135) и предусмотрено составление по требованию грузополучателя коммерческого акта при непередаче организациями Белорусской железной дороги на подъездной путь груза в течение 24 часов после раскредитования перевозочных документов в товарной конторе (кассе).

В обязанности железной дороги входит проверка массы, количества мест и состояния груза при выдаче при наличии обстоятельств, указанных в п. 58 УЖТ. Данное положение обусловлено тем, что в этих случаях имеет место наличие признаков, свидетельствующих о возможных нарушениях условий перевозок грузов, которые могут привести к несохранности груза, либо перевозчик имеет непосредственный доступ к грузу, осуществляя погрузку или выгрузку.

Организации Белорусской железной дороги должны хранить грузы бесплатно на станции назначения в течение 24 часов, а после истечения этого

времени – за плату (п. 55 УЖТ). При этом указанная плата взимается не только за хранение выгруженных и находящихся в местах общего пользования грузов, но и грузов в вагонах и контейнерах на железнодорожной станции назначения. Длительность предельных сроков хранения на станции зависит от свойств груза и установлена *Правилами хранения грузов в местах общего пользования железнодорожных станций* (далее – Правила хранения).

В соответствии с договором перевозки на грузополучателя, производившего выгрузку, возлагаются обязанности по очистке вагонов, контейнеров от остатков груза, удалению средств предохранения и упаковки груза, средств его крепления, не являющихся принадлежностью вагона, и др., а в необходимых случаях – по промывке и дезинфекции перевозочных средств (п. 45 УЖТ).

Важнейшей обязанностью грузополучателя по договору железнодорожной перевозки груза является прием от железной дороги доставленного груза. Необходимо отметить, что грузополучатель должен принять прибывший в его адрес груз независимо от наличия определенных правовых оснований (например, по договору поставки) или их отсутствия (грузополучатель обязан принять груз на ответственное хранение согласно п. 56 УЖТ).



### **3 ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ОТНОШЕНИЙ, ВОЗНИКАЮЩИХ ПРИ ПРИЕМЕ ГРУЗОВ К ПЕРЕВОЗКЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ**

#### **3.1 Обязанности железной дороги по подаче перевозочных средств под погрузку**

При приеме грузов к перевозке между организациями Белорусской железной дороги и грузоотправителями возникает комплекс отношений, регулируемых нормами транспортного законодательства. Важнейшей обязанностью Белорусской железной дороги, ее организаций, в соответствии с принятыми железной дорогой месячными и дополнительными заявками на перевозку грузов, уточняющими их графиками подачи вагонов, является подача необходимого количества вагонов, контейнеров для выполнения согласованного объема перевозок, а обязанностью грузоотправителя – предъявление груза в полном объеме и создание надлежащих условий для исполнения перевозчиком его обязанности по приему груза к транспортировке. Требования к подаваемым перевозочным средствам установлены п. 40 УЖТ, согласно **которому организации Белорусской железной дороги должны подавать под погрузку вагоны, контейнеры:**

- исправные в техническом отношении;
- годные для перевозки конкретного груза;
- очищенные от остатков грузов и мусора, со снятыми реквизитами крепления;
- промытые и продезинфицированные в случаях, определенных ППГ.

Под и с п р а в н о с т ь ю подаваемых под погрузку вагонов, контейнеров в техническом отношении (*технической исправностью*) понимается их соответствие требованиям Правил технической эксплуатации Белорусской железной дороги (далее – ПТЭ), соответствующим стандартам и техническим условиям, другим техническим нормативным правовым актам. Техническая исправность перевозочных средств, обеспечивающая безопасность движения, определяется железной дорогой. Под *коммерческой исправностью* понимается такое состояние вагонов, контейнеров, которое обеспечивает сохранность перевозимых грузов. Так, технически исправный подвижной состав, пригодный для перевозки одного рода груза (например, хоппер для перевозки сыпучих грузов), не может быть использован для перевозок грузов другого рода (жидких и др.). Одним из требований УЖТ является

также пригодность подаваемых под погрузку вагонов, контейнеров для перевозки определенного груза (конкретной его партии). Указанная пригодность исправных вагонов, контейнеров называется их *пригодностью для перевозки конкретного груза в коммерческом отношении* и означает такую техническую и коммерческую исправность вагонов, контейнеров, от которой зависит обеспечение при перевозке сохранности именно данного груза с учетом его конкретных свойств (например, отсутствие постороннего запаха при перевозке продовольственных товаров). Если исправность подаваемых под погрузку перевозочных средств во всех случаях должна обеспечиваться организациями Белорусской железной дороги, то в соответствии с п. 40 УЖТ обязанность по определению пригодности для перевозки конкретного груза в коммерческом отношении возлагается следующим образом:

– вагонов – грузоотправители, если погрузка производится ими, или организации Белорусской железной дороги, если погрузка производится этими организациями;

– контейнеров, специализированных вагонов – грузоотправители.

Таким образом, пригодность для перевозки конкретного груза в коммерческом отношении (состояние грузовых отсеков вагонов, контейнеров, пригодных для перевозки конкретного груза, отсутствие внутри вагонов, контейнеров постороннего запаха, других неблагоприятных факторов, за исключением последствий атмосферных осадков в открытых вагонах, а также особенности внутренних конструкций кузовов вагонов, контейнеров, влияющих на состояние грузов при их погрузке, выгрузке и перевозке) определяется в зависимости от того, кем (грузоотправителем или организацией Белорусской железной дороги) осуществляется погрузка, а контейнеров и специализированных вагонов – всегда грузоотправителем, так как он выполняет их погрузку. Данное положение обусловлено двумя основными факторами:

1) особенности конкретных грузов лучше всего известны грузоотправителям, поэтому именно они и могут наиболее правильно оценить пригодность поданных вагонов, контейнеров для перевозки данных грузов;

2) погрузка на местах необщего пользования может производиться грузоотправителем в вагоны и контейнеры, высвобождаемые после выгрузки (в порядке выполнения сдвоенных операций), а, следовательно, организация Белорусской железной дороги определяет техническую пригодность под погрузку первоначально груженых вагонов и контейнеров на основании результатов их наружного осмотра перед подачей под выгрузку и данных о прибывшем грузе.

Согласно п. 6 Правил приема грузов к перевозке железнодорожным транспортом общего пользования (далее – Правила приема) в случае, если в соответствии с требованиями актов законодательства, заключенных контрактов или договоров на поставку товаров пригодность вагонов, контейне-

ров в коммерческом отношении для перевозки отдельных категорий грузов должна удостоверяться определенным документом, это подтверждение во всех случаях обеспечивается грузоотправителем за свой счет.

В случаях, когда поданный под погрузку вагон или контейнер по своему техническому или коммерческому состоянию не обеспечит сохранность груза при перевозке, грузоотправитель обязан отказаться от погрузки груза в такой вагон, контейнер. В соответствии с п. 6 Правил приема вагоны, признанные непригодными, из числа поданных вагонов исключаются, и плата за их пользование не взимается. Факт подачи непригодных вагонов, контейнеров удостоверяется при передаче вагонов актом общей формы, который подписывается представителями железнодорожной станции и грузоотправителя. Поэтому при погрузке груза средствами грузоотправителя ответственность за последствия (убытки), возникшие по причине погрузки в неисправный вагон, контейнер или непригодный для перевозки конкретного груза в коммерческом отношении (неочищенный, с присутствием постороннего запаха и т. п.), должна возлагаться на грузоотправителя. Однако эта ответственность на грузоотправителя может быть возложена только при наличии недостатков вагона, контейнера, носящих явный характер, т. е. таких, которые могли быть обнаружены грузоотправителем при обычном осмотре перевозочных средств перед погрузкой (без применения технических средств), и не может быть возложена, когда неисправность вагона, контейнера имела скрытый характер или возникла при перевозке груза [3].

**Пример 3.1.** *В адрес грузополучателя поступил контейнер с верхней одеждой. Груз оказался испорчен в результате его подмочки. На основании коммерческого акта и акта о техническом состоянии контейнера суд установил, что причиной подмочки груза явилась техническая неисправность контейнера, которая носила явный характер и могла быть обнаружена грузоотправителем при обычном внешнем осмотре контейнера. Вследствие этого суд возложил убытки от порчи груза на грузоотправителя, а железную дорогу от ответственности освободил.*

**Пример 3.2.** *Грузополучатель предъявил в суд иск к грузоотправителю и железной дороге о взыскании убытков от порчи груза. При рассмотрении иска было установлено, что под погрузку грузоотправителю железная дорога подала вагон с технической неисправностью, которая носила скрытый характер и не могла быть обнаружена грузоотправителем при обычном внешнем осмотре вагона. В результате суд возложил ответственность за порчу груза на железную дорогу.*

С целью обеспечения сохранности перевозимых грузов в крытых вагонах боковые и потолочные люки должны быть закрыты на запорные устройства. При перевозке всех грузов, кроме насыпных, верхние люки дополнительно закрепляют деревянным брусом с проволочной увязкой.

**Пример 3.3.** *В адрес грузополучателя поступил вагон с луком, в котором был открыт боковой люк и неисправен запорный механизм, что подтверждено актом о техническом состоянии вагона. При перевеске выявлена недостача лука в количестве 920 кг. Железная дорога не доказала факта загрузки лука в коммер-*

*чески неисправный вагон (с неисправным запорным механизмом бокового люка) средствами грузоотправителя, и суд удовлетворил иск грузополучателя на недостачу лука за счет железной дороги [6].*

Следует также отметить, что не допускается прием к перевозке грузов в непригодных для них в коммерческом отношении вагонах, контейнерах по ходатайствам грузоотправителей даже при условии письменного подтверждения о принятии ими на себя обязанности по возмещению убытков, связанных с такой перевозкой, и внесении соответствующих отметок в накладную.

**Пример 3.4.** *На основании письменного ходатайства грузоотправителя железнодорожная станция подала под погрузку сахара крытый вагон с незакрывающимися дверями. Грузоотправитель, осуществив погрузку, сделал в накладной отметки:*

- дверные проемы после погрузки забиты горбылем;*
- в случае необеспечения сохранности груза грузоотправитель обязуется произвести расчеты с грузополучателем без участия железной дороги.*

*В соответствии с п. 134 УЖТ соглашения организаций Белорусской железной дороги с грузоотправителями и грузополучателями об ограничении или устранении установленной законодательством ответственности являются недействительными, за исключением случаев, когда возможность таких соглашений при перевозке грузов предусмотрена УЖТ и другими актами законодательства. Поэтому отметки грузоотправителя в накладной не должны приниматься во внимание.*

*В данном случае железная дорога допустила следующие нарушения:*

- подала под погрузку неисправный в коммерческом отношении вагон;*
- приняла к перевозке груз, сохранность которого не могла быть обеспечена.*

*В свою очередь, грузоотправитель не имел права:*

- производить погрузку сахара в неисправный в коммерческом отношении вагон;*
- делать указанные выше отметки в накладной.*

В соответствии с УЖТ (п. 40) и ППГ предусмотрены и дополнительные условия определения пригодности под погрузку перевозочных средств. Так, организации Белорусской железной дороги обязаны подавать под налив цистерны и бункерные полувагоны, соответствующие роду наливаемого продукта. Однако определение соответствия поданных под налив цистерн роду груза согласно ППГ возлагается на грузоотправителя. На грузоотправителя возлагается и ответственность за проверку герметичности котла цистерны, технической исправности ее арматуры и универсальных сливных приборов.

Особое значение для обеспечения сохранности грузов имеет надлежащая подготовка вагонов и контейнеров для перевозок отдельных видов грузов, обязанности по выполнению которой возлагаются как на железную дорогу, так и на грузоотправителя. Например, УЖТ (п. 40) устанавливает, что подготовка цистерн и бункерных полувагонов под налив независимо от их принадлежности производится грузоотправителями. Такая подготовка может осуществляться и организациями Белорусской железной дороги по договорам с грузополучателями, грузоотправителями за их счет.

Перед погрузкой определенных грузов (ковры, мягкая мебель, макулатура и др.) сторона, осуществляющая погрузку (железная дорога или грузоотправитель) обязана обеспечить выполнение требований по подготовке вагонов, контейнеров в противопожарном отношении (в частности, тщательно осмотреть вагон, контейнер как снаружи, так и при закрытых дверях изнутри, заделать обнаруженные зазоры, щели и неплотности). При перевозке сыпучих грузов и грузов, подверженных воздействию атмосферных осадков, должны быть уплотнены все конструкционные щели и неплотности.

Необходимо отметить, что УЖТ (п. 40) допускается подача под погрузку организациями Белорусской железной дороги с согласия грузоотправителя, порта неочищенных вагонов. В этом случае организация Белорусской железной дороги по требованию грузоотправителя, порта должна внести им плату в размере 2 базовых величин за универсальный вагон и 3 базовых величин за специализированный вагон, а они, в свою очередь, обязаны выполнить очистку этих вагонов. На основании соглашения сторон грузоотправителю, порту предоставляется и необходимое неоплачиваемое им время на очистку. Если грузоотправитель (порт) не выполнит в этом случае указанную обязанность по очистке, то он будет нести ответственность за порчу груза, происшедшую вследствие его погрузки в неочищенные вагоны. Подача организацией Белорусской железной дороги под погрузку грузоотправителю (порту) неочищенных вагонов удостоверяется актом общей формы.

О согласии грузоотправителя (порта) на прием под погрузку неочищенного подвижного состава свидетельствует сам факт приема его грузоотправителем (портом) под погрузку вне зависимости от составления какого-либо специального документа. Однако отказ грузоотправителя от приема неочищенных вагонов под погрузку должен быть документально зафиксирован (например, путем внесения отметки в акт общей формы), так как эти вагоны не считаются поданными железной дорогой под погрузку для выполнения заявки на перевозку грузов.

### **3.2 Обязанности грузоотправителей по подготовке грузов к перевозке**

Выполнение требований по обеспечению безопасности движения на железнодорожном транспорте, нормативных сроков доставки и сохранности грузов, эффективности работы организаций Белорусской железной дороги в значительной мере зависит от надлежащей подготовки груза к перевозке. Поэтому основные **обязанности грузоотправителя** в этой сфере установлены УЖТ и ППГ.

Согласно п. 35 УЖТ *грузоотправитель должен до предъявления к перевозке подготовить груз таким образом, чтобы обеспечивались:*

- транспортабельность груза;
- безопасность движения;
- сохранность груза, вагонов и контейнеров при его доставке.

Таким образом, в соответствии с транспортным законодательством на грузоотправителя возлагается ряд обязанностей, касающихся подготовки груза к перевозке. Так, он должен заблаговременно подсортировать груз, затарить и упаковать его, подгруппировать по грузополучателям, замаркировать грузовые места и др. До подачи вагонов под погрузку универсальные контейнеры должны быть загружены и опломбированы, при необходимости произведено пакетирование грузов. В соответствии с транспортным законодательством при погрузке мелких штучных грузов грузоотправитель обязан объединить мелкие места в более крупные путем увязки их в связки или упаковки в соответствующую тару.

Особое значение при подготовке грузов к перевозке имеет *применение в необходимых случаях надлежащей тары (упаковки)* для обеспечения их сохранности. Согласно п. 35 УЖТ и п. 8 Правил приема груза, нуждающиеся в таре для предохранения их от утраты, недостачи, повреждения или порчи, обеспечения сохранности вагонов, контейнеров и безопасности при транспортировании, должны предъявляться к перевозке в исправной таре (упаковке), соответствующей стандартам и (или) техническим условиям на тару (упаковку). В тех случаях, когда стандарты и (или) технические условия на тару (упаковку) грузов не установлены, предъявляться к перевозке эти грузы должны в исправной таре (упаковке), обеспечивающей их полную сохранность и безопасность при транспортировке, соответствующей условиям контрактов, договоров на поставку и требованиям Правил приема.

Указанные выше положения обусловлены тем, что железная дорога имеет право требовать передачи ей груза в таком состоянии, чтобы он мог выдержать транспортировку по железной дороге и прибыть на станцию назначения в целости и сохранности. Это право обусловлено тем, что *железная дорога несет ответственность за сохранность перевозимого груза с момента его приема к перевозке и до момента выдачи* [6].

Требования к таре (упаковке) грузов, качеству перевозимой продукции предусматриваются стандартами и техническими условиями, которые должны учитывать все факторы, влияющие на груз и тару (упаковку) в процессе доставки груза (при перевозке, перегрузке, складировании на всем пути от грузоотправителя до грузополучателя). Обязанность упаковать и подготовить груз к перевозке возлагается транспортным законодательством на грузоотправителя, так как именно он лучше всех знает свойства груза и, следовательно, может выбрать соответствующую тару и произвести упаковку груза.

Тара (упаковка) должна быть прочной и надежно предохранять груз от возникающих в процессе его доставки статических (давление верхнего груза) и динамических (горизонтальные и вертикальные толчки и колебания при выполнении маневровых операций, проследовании кривых и стрелочных переводов, перегрузки кранами и др.) нагрузок, а также климатических

воздействий (дождь, ветер, солнце, мороз и др.). Кроме того, тара (упаковка) груза должна обеспечивать отсутствие загрязнения (засорения) вагонов, контейнеров, железнодорожных линий и окружающей среды.

Согласно п. 8 Правил приема железная дорога имеет право проверить соответствие тары (упаковки) грузов соответствующим стандартам и техническим условиям, причем грузоотправитель по ее требованию обязан представить станции до предъявления груза к перевозке стандарт и (или) технические условия на отгружаемую продукцию, а также на использованную им тару (упаковку). На основании результатов наружного осмотра тары (упаковки) железнодорожная станция отправления имеет право отказать в приеме к перевозке груза, если грузоотправитель не устранит выявленные железной дорогой недостатки, которые могут вызвать несохранность груза и повреждение транспортных средств.

Следует отметить, что прием к перевозке грузов с какими-либо отметками в накладной о недостатках тары (упаковки) не допускается, а железная дорога, приняв такой груз к перевозке, будет наряду с грузоотправителем нести ответственность за несохранность груза, вызванную недостатками тары (упаковки) явного характера (т. е. теми, которые могли быть обнаружены при обычном внешнем осмотре). Однако железная дорога освобождается от ответственности, если докажет, что недостатки тары (упаковки) не могли быть замечены в ходе наружного ее осмотра при приеме груза к перевозке или грузоотправитель использовал тару, не соответствующую свойствам груза либо техническим нормативным правовым актам, при отсутствии следов повреждения тары в пути (п. 113 УЖТ). Данное положение вызвано тем, что железная дорога при приеме груза к перевозке по наружному осмотру не во всех случаях имеет возможность проверить надлежащее применение тары и упаковки грузоотправителем [прием груза в исправном вагоне с пломбами, запорно-пломбировочными устройствами (далее – ЗПУ) грузоотправителя, погруженного им на подъездном пути; невозможность установить удовлетворительность внутренней упаковки, например, коробок, находящихся в ящиках; скрытые и конструкционные недостатки наружной тары (упаковки) и др.].

Повышению эффективности работы организаций Белорусской железной дороги при выполнении грузовых операций способствует требование УЖТ (п. 35) и Правил приема (п. 8) к грузоотправителям о том, что подлежащие хранению в крытых складах сыпучие грузы (зерно, комбикорм, соль и др.), отправляемые на железнодорожные станции назначения с выгрузкой организациями Белорусской железной дороги в местах общего пользования, должны предъявляться к перевозке только в затаренном виде.

Соответствующие требования к подготовке предъявляемого к перевозке груза касаются не только грузов, перевозимых в таре, упаковке. Так, подго-

товка насыпных грузов к транспортировке должна предотвращать их самовозгорание, смерзание, слеживание и комкование.

Предъявляемые к перевозке грузоотправителем тарные и штучные грузы должны иметь транспортную маркировку (содержание, место и способ нанесения которой, порядок расположения, размеры маркировочных ярлыков и надписей должны соответствовать требованиям стандартов на маркировку грузов и Правил приема), а при необходимости – знаки опасности. Маркировка груза позволяет установить его принадлежность определенному грузовладельцу при выполнении погрузочно-разгрузочных работ, сортировке в пути следования и выдаче, обеспечить доставку груза по назначению при утрате перевозочных документов, а также соблюдение необходимых мер предосторожности при доставке груза.

Транспортная маркировка состоит из манипуляционных знаков (изображения, указывающие на способы обращения с грузом), основных, дополнительных и информационных надписей. Согласно п. 11 Правил приема *основные надписи*, наносимые на грузовые места, должны содержать: полное или сокращенное наименование грузополучателя; полное наименование железнодорожной станции назначения и сокращенное наименование Белорусской железной дороги; количество грузовых мест в отправке (знаменатель) и порядковый номер места внутри отправки (числитель).

*Дополнительные надписи* на грузовых местах должны содержать (п. 12 Правил приема): полное или сокращенное наименование грузоотправителя; наименование пункта отправления с указанием железнодорожной станции отправления и сокращенное наименование Белорусской железной дороги; железнодорожную маркировку (числитель – порядковый номер по книге приема грузов к отправлению и через тире – число мест в отправке, знаменатель – код железнодорожной станции отправления), наносимую на каждом грузовом месте при перевозке грузов мелкими отправлениями:

- станцией отправления – при приеме грузов к перевозке в местах общего пользования;
- грузоотправителем до предъявления груза к перевозке – при погрузке грузов в местах необщего пользования.

*Информационные надписи* содержат: массу брутто и нетто грузового места в килограммах (возможно указание вместо массы нетто количества изделий в штуках, а также не наносить эти данные, если они указаны в маркировке, характеризующей упакованную продукцию); габаритные размеры грузового места в сантиметрах (длина, ширина, высота или диаметр и высота), которые указываются, если хотя бы один из габаритных размеров превышает 1 м при перевозке груза на открытом подвижном составе, и 1,2 м – в крытом вагоне.

При перевозке однородных грузов повагонными отправлениями допускается Правилами приема наносить основные, дополнительные и информацион-



ные надписи (кроме массы брутто и нетто) не на все грузовые места, но не менее чем на четыре, которые размещаются определенным образом: по два места у каждой двери маркировкой наружу в крытых вагонах; по два места в верхнем ярусе погрузке у каждого продольного борта платформы или полувагона маркировкой наружу на открытом подвижном составе (места с маркировкой, если погрузка произведена в уровень с бортами или ниже их уровня, укладываются маркировкой вверх). При перевозках грузов в универсальных контейнерах разрешается не наносить основные, дополнительные и информационные надписи (кроме массы брутто и нетто), а Правилами перевозок железнодорожным транспортом общего пользования грузов в транспортных пакетах установлены особенности нанесения надписей на сформированные из грузов транспортные пакеты.

При перевозке грузов в международном железнодорожном сообщении в соответствии со ст. 9 СМГС отправитель обязан нанести на грузовые места нестирающиеся четкие надписи или прикрепить наклейки (бирки) с указанием согласно накладной СМГС следующих данных: знаки (марки) грузовых мест и их номера; станция и железная дорога отправления; станция и железная дорога назначения; отправитель и получатель; количество грузовых мест при мелких отправлениях. В отличие от перевозок во внутриреспубликанском сообщении в повагонных отправлениях, за исключением грузов, погруженных навалом, должно быть замаркировано не менее 10 грузовых мест на вагон, которые размещаются у дверей вагона.

Особое значение для обеспечения сохранности при доставке имеет надлежащая подготовка скоропортящихся грузов. Особенности этой подготовки, использование соответствующей тары и упаковки применительно к отдельным видам таких грузов детально определены Правилами перевозок скоропортящихся грузов железнодорожным транспортом общего пользования (далее – Правила перевозок скоропортящихся грузов). Грузоотправитель обязан приложить к накладной удостоверение о качестве скоропортящегося груза, фитосанитарный сертификат, ветеринарное свидетельство или сертификат и другие сопроводительные документы, предусмотренные соответствующими нормативными правовыми актами. Качество предъявляемых к перевозке картофеля, овощей, фруктов и других скоропортящихся грузов должно соответствовать требованию их сохранности в течение всего процесса перевозки.

Скоропортящиеся грузы не принимаются к перевозке, если срок транспортабельности, указанный в сопроводительном документе о качестве груза, и предельный срок перевозки, установленный Правилами перевозок скоропортящихся грузов, менее нормативного срока доставки, определенного в соответствии с Правилами исчисления сроков доставки.

*Пример 3.5.* В адрес грузополучателя в рефрижераторном вагоне прибыла сметана в герметичной упаковке. Нормативный срок доставки, рассчитанный в соответствии с Правилами исчисления сроков доставки, составляет 6 суток и выполнен железной дорогой. При выдаче грузополучателю груза установлена его порча. Ответственность за порчу груза возлагается на железную дорогу, так как железнодорожная станция отправления приняла к перевозке груз с предельным сроком перевозки, превышающим нормативный срок его доставки (согласно приложению 4 к Правилам перевозок скоропортящихся грузов предельный срок перевозки сметаны в герметичной упаковке в рефрижераторных вагонах с охлаждением в летний период составляет 5 суток).

Согласно п. 9 Правил перевозок скоропортящихся грузов не должен также приниматься к перевозке скоропортящийся груз по истечении срока его хранения или когда суммарная продолжительность хранения груза от даты изготовления до погрузки и срока доставки превышает срок хранения, установленный нормативными документами.

*Пример 3.6.* При выдаче получателю прибывшего груза (сыр плавленый) была установлена его порча. Нормативный срок доставки груза, рассчитанный в соответствии с Правилами исчисления сроков доставки составляет 5 суток (предельный срок перевозки 10 суток) и выполнен железной дорогой. Груз хранился у грузоотправителя от даты изготовления до погрузки 17 суток. Ответственность за порчу груза возлагается на железную дорогу, так как железнодорожная станция отправления приняла к перевозке груз, суммарная продолжительность хранения которого от даты изготовления до погрузки и нормативного срока доставки ( $17 + 5 = 22$  суток) превышает срок хранения груза, установленный нормативными документами (20 суток).

### **3.3 Обязанности сторон по содержанию погрузочно-разгрузочных пунктов и выполнению грузовых операций**

В соответствии с п. 39 УЖТ погрузка грузов в вагоны и автомобили, а также выгрузка из них производятся:

– организациями Белорусской железной дороги – в местах общего пользования, имеющих необходимые устройства и механизмы, за исключением опасных, скоропортящихся, негабаритных и других грузов, указанных в ППГ, погрузка и выгрузка которых необязательна для организаций Белорусской железной дороги (грузы, перевозимые: в крытых вагонах, масса одного места которых превышает 0,5 тонны; наливом, насыпью и навалом; в специализированном подвижном составе; в сопровождении проводников грузоотправителей, грузополучателей; сырые продукты животного происхождения);

– грузоотправителями и грузополучателями – в местах необщего пользования, а также в местах общего пользования, если погрузка и выгрузка грузов необязательна для организаций Белорусской железной дороги.

Таким образом, обязанности по выполнению погрузочно-разгрузочных работ в зависимости от места их производства и рода груза возлагаются либо на железную дорогу, либо на грузоотправителя (погрузка), грузополучателя (выгрузка). В тех случаях, когда погрузка является обязанностью грузоотправителя, груз принимается к перевозке, т. е. заключается договор перевозки, после погрузки, а, следовательно, обязанность по погрузке возникает у грузоотправителя на основании заявки на перевозку грузов. В случаях, когда обязанность по погрузке возлагается на железную дорогу, она реализуется после приема груза к перевозке и возникает соответственно из договора железнодорожной перевозки груза.

Необходимо отметить, что обязанность выполнения погрузочно-разгрузочных работ в местах общего пользования железной дорогой обусловлена наличием необходимых для этого устройств и механизмов, а исключение из перечня грузов опасных, скоропортящихся, негабаритных и др. связано с особенностями их погрузки-выгрузки и работы мест общего пользования (необходимость выполнения специальных требований по охране окружающей среды, пожарной безопасности, ветеринарного контроля и т. д.; производство операций с разнообразными по свойствам грузами при условии необходимости обеспечения их сохранности и др.). Грузоотправители (грузополучатели) имеют право производить погрузку (выгрузку) грузов в местах общего пользования своими силами и средствами.

При выполнении погрузочно-разгрузочных работ грузоотправителями, грузополучателями (в том числе при осуществлении грузовых операций по соответствующим договорам с ними силами других организаций) на них возлагаются обязанности по выбору надлежащего способа и метода выполнения погрузочно-разгрузочных работ, используемых устройств и механизмов, пригодности мест складирования грузов для обеспечения экологических требований, санитарно-эпидемиологических норм, безопасности и сохранности иных грузов, перевозочных средств и др. [3].

При наличии соответствующих погрузочно-разгрузочных механизмов организации Белорусской железной дороги по договорам с грузоотправителями, грузополучателями могут принимать на себя выполнение погрузочно-разгрузочных работ в местах необщего пользования, а также с грузами, погрузка (выгрузка) которых в местах общего пользования для них необязательна. При этом обязанность по погрузке (выгрузке) в таких случаях согласно УЖТ по-прежнему возлагается на грузоотправителя (грузополучателя). Следовательно, грузоотправитель обязан обеспечить соблюдение при погрузке требований ППГ, им определяется пригодность вагонов, контейнеров для перевозки конкретного груза в коммерческом отношении, груз следует за пломбами (ЗПУ) грузоотправителя и т. д. Согласно п. 27 Правил приема для обеспечения безопасности движения, сохранности грузов и перевозочных средств подготовленные к погрузке около железнодорожного

пути грузы должны быть при необходимости закреплены и уложены следующим образом: при высоте до 1,2 м – не ближе 2,0 м от наружной грани головки крайнего рельса, а при большей высоте – не ближе 2,5 м.

Следует отметить, что погрузочно-разгрузочные работы, согласно ст. 745 ГК, должны осуществляться перевозчиком на договорной основе с отправителем (получателем) груза. Поэтому во всех случаях выполнения погрузки, выгрузки организациями Белорусской железной дороги (независимо от обязательности их выполнения) в соответствии с п. 39 УЖТ они взимают с грузоотправителей, грузополучателей плату за погрузку, выгрузку в установленном соответствующим договором размере.

Погрузка, размещение и крепление грузов в вагонах, контейнерах должны обеспечивать безопасность движения поездов, возможность механизации погрузочно-разгрузочных работ, сохранность грузов, вагонов, контейнеров. В соответствии с п. 41 УЖТ погрузка грузов в вагоны и контейнеры должна производиться исходя из установленных технических норм их загрузки (определяются Белорусской железной дорогой из условий обеспечения максимального использования грузоподъемности и вместимости вагонов, контейнеров и сохранности грузов), но не выше грузоподъемности согласно трафарету, указанному на вагоне, контейнере. Грузы, для которых технические нормы загрузки не установлены, загружаются до полного использования вместимости вагона, контейнера, но не более их грузоподъемности (при ее превышении грузоотправитель обязан выгрузить излишек груза для обеспечения безопасности движения). Важнейшее значение для рационального использования грузоподъемности и вместимости вагонов, контейнеров имеет надлежащее размещение и крепление в них грузов. Технические нормы загрузки публикуются в Сборнике правил перевозок и тарифов железнодорожного транспорта общего пользования.

Размещение и крепление грузов в вагонах, контейнерах осуществляется в соответствии с Правилами размещения и крепления грузов в вагонах и контейнерах, Правилами перевозок железнодорожным транспортом общего пользования грузов в универсальных контейнерах, Правилами приема, правилами перевозок отдельных видов грузов. Размещение и крепление грузов в вагонах, контейнерах должны производиться с учетом различных факторов, воздействующих на груз в процессе его перевозки, включая выполняемую маневровую работу. При размещении груза следует учитывать его габариты и требования равномерного распределения нагрузки его массы по площади пола вагона, контейнера.

В соответствии с п. 16 Правил приема грузы должны быть уложены в вагоне равномерно, плотно и при необходимости надежно закреплены для исключения сдвига, падения, навала на двери, потертости или повреждения их при перевозке, раскручивания крепежных соединений, разворота вращающихся частей, выхода за пределы габарита погрузки, а также обеспече-

ния сохранности вагона при перевозке и выполнении погрузочно-разгрузочных работ. Погрузка в вагоны, контейнеры грузов, на упаковке которых имеются манипуляционные знаки и предупредительные надписи, должна осуществляться с соблюдением требований этих знаков и надписей.

Ответственность за правильность погрузки, размещения и крепления груза в вагоне, контейнере несет грузоотправитель или железная дорога в зависимости от того, кем производилась погрузка (на кого возлагалась эта обязанность).

*Пример 3.7. После отклонения претензии грузополучатель предъявил иск железной дороге на возмещение убытков от повреждения вентиляторов. В коммерческом акте попутной железнодорожной станции сказано, что при сортировке мелких отправок, прибывших в сборном вагоне, было обнаружено следующее:*

- груз погружен средствами железной дороги;*
- погрузка неправильная, на вентиляторы уложены тяжелые насосы другой отправки массой 5 тонн.*

*Суд взыскал сумму убытка с железной дороги [7].*

Для осуществления погрузки, размещения, крепления и перевозки грузов необходимы различные приспособления, материалы и оборудование. Они требуются для перемещения груза в вагон, контейнер (настилы, стропы, поддоны и др.), крепления груза (бруски, стойки, растяжки, обвязки, подкладки и др.), перевозки (печи, дверные заграждения, решетки, турникеты и др.). Согласно п. 42 УЖТ и п. 16 Правил приема определено, что все необходимые для указанных выше целей оборудование, приспособления и материалы должны предоставляться грузоотправителями независимо от того, кем производится погрузка. При этом отдельные перевозочные приспособления и средства пакетирования (стропы) при соответствующей возможности за плату могут предоставляться грузоотправителям железнодорожными станциями.

Предоставляемые приспособления должны быть технически исправными. Для обеспечения безопасности движения и сохранности перевозимых грузов техническими нормативными правовыми актами установлены требования к предоставляемым приспособлениям в части сортности древесины, марки стали, технологии изготовления стоек, растяжек, обвязок и др., качества электродов для сварки, целостности строп. Эти требования обязаны выполнять как грузоотправители, так и организации Белорусской железной дороги [3].

Приспособления, материалы и оборудование согласно п. 42 УЖТ устанавливаются грузоотправителем или организацией Белорусской железной дороги в зависимости от того, кем осуществляется погрузка. При выгрузке снятие установленного оборудования, приспособлений и материалов производится грузополучателем либо организацией Белорусской железной дороги также в зависимости от того, кто выполняет выгрузку.

Сведения об установленных приспособлениях, оборудовании и материалах грузоотправитель должен указать на оборотной стороне накладной в соответствии с Правилами заполнения перевозочных документов в графе «Особые заявления и отметки отправителя». В дальнейшем независимо от того, кем (грузополучателем или организацией Белорусской железной дороги) производилась выгрузка, указанные в накладной оборудование, приспособления и материалы, принадлежащие грузоотправителю, выдаются на железнодорожной станции назначения грузополучателю вместе с грузом (п. 42 УЖТ).

### 3.4 Определение массы грузов и объявление их ценности

Важную часть договора перевозки составляет указание в перевозочных документах массы груза, так как она устанавливает количество груза, переданное для доставки железной дороге и, следовательно, которое должно быть выдано грузополучателю. В соответствии с массой груза определяется также провозная плата. Указание массы груза в накладной является, таким образом, необходимым условием для заключения договора железнодорожной перевозки груза. Кроме того, установление массы груза требуется для обеспечения безопасности движения (перегруз), сохранности перевозимого груза, контроля использования грузоподъемности вагонов и контейнеров, в том числе соблюдения технических норм их загрузки.

В зависимости от рода и свойств грузов *в накладной* согласно п. 47 УЖТ *должна быть указана масса* (грузы, перевозимые навалом, насыпью, наливом и в контейнерах) *или масса и количество мест* (тарные и штучные грузы). При этом масса тарных и штучных грузов определяется до предъявления их к перевозке с указанием на каждом грузовом месте массы брутто и нетто путем нанесения на него трафарета или прикрепления бирки с указанием массы.

Если к перевозке предъявляются грузовые места стандартной массы, то в соответствии с п. 18 Правил приема не обязательно указание массы на каждом грузовом месте, за исключением случаев, когда стандартами или техническими условиями предусмотрено обязательное указание массы брутто и нетто на стандартных местах (в оригинале накладной тогда в графе «Способ определения массы» проставляется также стандартная масса брутто и нетто одного грузового места).

Устранение излишней перевески тарных и штучных грузов приводит к экономии средств, обеспечивает лучшую сохранность тары и упаковки, следовательно, и самих грузов, а также исключает влияние погрешности весов. Поэтому общая масса тарных и штучных грузов всегда определяется путем подсчета стандартной массы грузовых мест при способе «по стандарту» (суммарная масса груза нетто рассчитывается умножением количества мест на массу брутто одного грузового места) или массы, указанной на трафарете

при способе «по трафарету» (суммарная масса груза определяется суммированием массы, указанной на каждом грузовом месте согласно трафарету).

Помимо определения общей массы груза в вагоне, контейнере, предъявляемого к перевозке по одной накладной, *путем взвешивания* (на вагонных, товарных, автомобильных весах) или подсчетом массы *по стандарту* либо *по трафарету* возможно определение массы некоторых грузов *посредством обмера* или *расчетным путем*. Однако применение указанных дополнительных способов определения массы грузов согласно УЖТ и Правилам приема не допускается без согласования с организацией Белорусской железной дороги, если их погрузка до полной вместимости вагонов, контейнеров может привести к превышению грузоподъемности (перегрузу) вагонов, контейнеров.

В соответствии с п. 48 УЖТ *определение массы грузов производится:*

- организацией Белорусской железной дороги – при погрузке грузов ею в местах общего пользования;
- грузоотправителем – при погрузке грузов им в местах общего и необщего пользования.

При этом определение массы груза по стандарту, по трафарету, расчетным путем, по обмеру, а также груза, перевозимого в контейнере, во всех случаях (независимо от места погрузки и от того, чьими средствами она выполняется) осуществляется грузоотправителем. Сведения о массе груза указываются в накладной железной дорогой или грузоотправителем в зависимости от того, кем она определена. Следует отметить, что при предъявлении грузов для перевозки в оригинале накладной грузоотправитель должен указать и предельную погрешность измерения массы, определяемую в соответствии с Правилами выдачи грузов на железнодорожном транспорте общего пользования (далее – Правила выдачи), в графе «Способ определения массы». При определении массы груза по стандарту, по трафарету и посредством обмера предельная погрешность измерений не указывается.

В соответствии с п. 25 Правил приема способ определения массы груза и то, кем она была определена (грузоотправителем или железной дорогой), указывается в соответствующих графах оригинала накладной. При определении массы груза по стандарту дополнительно указывается масса одного места. Количество мест грузов, предъявляемых к перевозке, во всех случаях определяет грузоотправитель. Однако при предъявлении к перевозке грузов в местах общего пользования железная дорога принимает их с проверкой количества мест, указанного грузоотправителем в накладной (так как она осуществляет погрузку), за исключением грузов, обязанность по погрузке которых возлагается на грузоотправителя.

Согласно п. 47 УЖТ грузы, перевозимые навалом, насыпью и наливом, а также грузы, взвешивание которых на товарных весах невозможно, взвешива-

ваются на вагонных весах. При отсутствии у грузоотправителя соответствующих весов (вагонных, товарных и др.) железнодорожная станция может предоставить ему свои весы при их наличии. За взвешивание груза на своих весах железнодорожной станцией с грузоотправителя взимается соответствующая плата.

Для ряда грузов Правилами приема четко установлены возможные способы определения массы. Так, масса грузов, перевозимых наливом в цистернах, определяется путем взвешивания или расчетным путем замера высоты налива и определения объема налитого отправителем груза на основе применения таблиц калибровки железнодорожных цистерн. Грузоотправитель должен указать в накладной под наименованием груза высоту налива, температуру и плотность груза в цистерне. Расчетным путем или взвешиванием на вагонных весах определяется грузоотправителем и масса грузов, перевозимых в бункерных полувагонах.

**Пример 3.8.** Определить массу нефтепродукта в цистерне расчетным путем при следующих исходных данных: тип цистерны 67; высота налива, определенная метриточком, составляет 274,6 см; по данным паспорта плотность нефтепродукта при +20 °С равна  $d = 0,8240 \text{ кг/дм}^3$ ; фактическая температура в момент замера высоты налива  $t = +23 \text{ }^\circ\text{C}$ .

Масса груза при наличии его паспортных данных определяется по формуле

$$Q = V[d - (t_\phi - 20)L],$$

где  $V$  – объем налитого продукта,  $\text{дм}^3$ ;

$L$  – температурная поправка плотности на  $1 \text{ }^\circ\text{C}$  разницы температуры.

После округления до целого сантиметра получаем высоту налива 275 см. По таблице калибровки для цистерны типа 67 по высоте налива 275 см определяем объем налитого продукта:  $V = 69390 \text{ дм}^3$ . По таблице средних температурных поправок плотности нефтепродуктов находим температурную поправку плотности на  $1 \text{ }^\circ\text{C}$ : при  $d = 0,8240 \text{ кг/дм}^3$  –  $L = 0,000738$ .

Подставив полученные данные в формулу, определяем массу нефтепродукта в цистерне:

$$Q = 69390 \cdot [0,8240 - (23 - 20) \cdot 0,000738] = 69390 \cdot [0,8240 - 0,0022] = 57025 \text{ кг}.$$

**Пример 3.9.** Для исходных данных примера 3.8 определить массу нефтепродукта в цистерне, если фактическая температура в момент замера высоты налива  $t_\phi = -12 \text{ }^\circ\text{C}$ .

Подставляем исходные данные в формулу определения массы нефтепродукта в цистерне:

$$Q = 69390 \cdot [0,8240 - (-12 - 20) \cdot 0,000738] = 69390 \cdot (0,8240 + 0,0236) = 58815 \text{ кг}.$$

Таким образом, если  $t_\phi > +20 \text{ }^\circ\text{C}$ , то температурная поправка вычитается, а при  $t_\phi < +20 \text{ }^\circ\text{C}$  – прибавляется.



Взвешивание вагонов на вагонных весах может производиться в движении или с остановкой вагонов (с расцепкой их либо без расцепки). В соответствии с п. 21 Правил приема *с остановкой и расцепкой вагонов всегда взвешиваются*:

- перевозимые насыпью зерновые, хлебные грузы, семена масличных и бобовых культур, комбикорма и отруби;
- перевозимые наливом в цистернах пищевые грузы (кроме этилового спирта);
- перевозимые навалом картофель, овощи, бахчевые культуры, непакетированные цветные металлы и лом цветных металлов.

Взвешивание на вагонных весах других грузов может осуществляться с остановкой вагонов без их расцепки или в движении (только на вагонных весах, предназначенных для этого способа взвешивания), причем согласно Правилам приема взвешивание в движении цистерн с жидкими грузами допускается лишь при условии одновременного нахождения всех колес цистерны на грузоприемном устройстве, т. е. повагонно.

Масса мяса, мясопродуктов, других скоропортящихся грузов, перевозимых навалом в рефрижераторных вагонах, определяется грузоотправителем на товарных весах.

При предъявлении к перевозке лесных грузов, дров, пиломатериалов в обрешетках, пакетах, штабелях в накладной помимо массы груза должно быть указано количество обрешеток, пакетов, штабелей. В случае размещения лесных грузов, пиломатериалов в полувагонах с использованием верхней суженной части габарита погрузки (далее – «шапка») грузоотправители обязаны указывать в накладной под наименованием груза количество штабелей в «шапке».

Масса тары вагона, контейнера принимается в соответствии с Правилами приема согласно трафарету на вагоне, контейнере. Однако при наличии вагонных весов у грузоотправителей допускается определять массу тары вагона путем взвешивания с указанием фактической массы вагона в графе накладной «Тара вагона пров.».

При взвешивании грузов на вагонных весах грузоотправитель в необходимых случаях должен производить дозировку груза (догрузку или частичную выгрузку), организовав дозирочную площадку у вагонных весов и соответствующим образом ее оснастив.

Согласно п. 24 Правил приема масса съемного оборудования, реквизитов крепления, приспособлений, материалов для утепления вагона, которые выдаются грузополучателю вместе с грузом, входит в массу и указывается в накладной под наименованием груза в соответствии с Правилами заполнения перевозочных документов. Масса съемного и несъемного оборудования, материалов для утепления вагона, которые не выдаются грузополучателю на станции назначения, включаются в массу тары вагона.

Следует отметить, что во всех случаях, когда масса груза определяется грузоотправителем, железная дорога может проверить ее правильность. Причем определение массы груза одной из сторон по договору перевозки (железнодорожной или грузоотправителем) не определяет автоматически ее ответственность за недостачу груза, так как она устанавливается в соответствии с общими правилами, регулирующими ответственность за несохранность груза (п. 113, 114 УЖТ). Эти правила не ставят ответственность железной дороги в зависимость от того, кем определена масса груза – грузоотправителем или железной дорогой.

При перевозке грузов в международном железнодорожном сообщении определение массы и количества мест сдаваемого к перевозке груза осуществляется согласно СМГС по внутренним правилам железной дороги отправления. При этом должны соблюдаться следующие требования (ст. 9 СМГС):

а) грузы, погруженные на открытый подвижной состав без укрытия брезентами или под незапломбированными брезентами, принимаются к перевозке только при указании грузоотправителем в накладной СМГС числа мест и массы груза (если общее количество мест не превышает 100) или массы груза (при общем количестве мест более 100). В последнем случае в графе накладной СМГС «Число мест» отправитель должен указать «Навалом»;

б) мелкие неупакованные изделия принимаются к перевозке только по их массе без подсчета количества мест. В накладной СМГС также делается запись «Навалом»;

в) тарные грузы, масса которых определена при упаковке и указана на каждом грузовой месте, а также грузовые места одинаковой стандартной массы при приеме к перевозке не взвешиваются. Отправитель должен указать в накладной СМГС число мест и общую массу груза, а в графе «Способ определения массы» сделать запись «По стандарту» или «По трафарету»;

г) если в накладной СМГС масса груза указана как в графе «Масса (в кг) определена отправителем», так и в графе «Масса (в кг) определена железной дорогой», то правильной считается масса, определенная железной дорогой.

Кроме того, при перевозке груза в контейнере или на поддоне в графе «Масса (в кг) определена отправителем» накладной СМГС отправитель должен указать массу груза, собственную массу (тару) контейнера либо поддонов и общую массу брутто. При перевозке порожних контейнеров указывается собственная масса контейнера.

Согласно п. 37 УЖТ организации Белорусской железной дороги *могут принимать к перевозке грузы с объявленной грузоотправителем ценностью*, причем объявленная ценность не должна превышать стоимости груза, которая определяется исходя из его цены, указанной в счете продавца или предусмотренной договором, а при отсутствии счета или неуказании цены в договоре – исходя из цены, которая при сравнимых обстоятельствах обычно взимается за аналогичные товары. Практическое значение объявления цен-

ности состоит в том, что грузополучатель (грузоотправитель) при несохранной перевозке освобождается от обязанности доказывать стоимость груза, так как в соответствии с законодательством размер возмещения ущерба в этом случае определяется объявленной ценностью груза.

Правилами перевозок железнодорожным транспортом общего пользования грузов с объявленной ценностью (далее – Правила перевозок с объявленной ценностью) во внутриреспубликанском сообщении и ст. 10 СМГС в международном сообщении установлен *перечень грузов, ценность которых должна быть объявлена грузоотправителем* при предъявлении их к перевозке:

- а) драгоценные металлы, камни и изделия из них;
- б) ценные меха и изделия из них;
- в) музейные и антикварные ценности, предметы искусства, картины, статуи и другие художественные изделия;
- г) домашние вещи, перевозимые без сопровождения (разрешается принимать к перевозке домашние вещи без объявления ценности только при условии, что грузоотправитель в соответствующей графе накладной сделает отметку «Без объявления ценности» и заверит ее своей подписью).

В отличие от СМГС, где объявление ценности всех других грузов, предъявляемых к перевозке в международном сообщении, допускается по желанию грузоотправителя, Правилами перевозок с объявленной ценностью установлены исключения – перечень грузов, объявление ценности которых не разрешается. К ним относятся следующие предъявляемые к перевозке грузы:

- а) на открытом подвижном составе;
- б) навалом, насыпью, наливом;
- в) в сопровождении проводников грузоотправителей или грузополучателей;
- г) в вагонах и контейнерах, опломбированных грузоотправителями.

При предъявлении к перевозке груза с объявленной ценностью грузоотправитель должен вместе с накладной представить на железнодорожную станцию опись грузов с объявленной ценностью по предусмотренной Правилами перевозок с объявленной ценностью форме в трех экземплярах (первый экземпляр остается на станции отправления, второй – у грузоотправителя, третий экземпляр закрепляется на видном месте внутри вагона, контейнера или при перевозке грузов мелкой отправкой вкладывается в одно из грузовых мест). Аналогичное положение согласно СМГС (ст. 10) действует только при перевозке с объявленной ценностью домашних вещей.

При приеме груза, предъявляемого к перевозке, железнодорожная станция отправления имеет право проверить, соответствует ли размер объявленной ценности груза его стоимости. Для проведения проверки грузоотправитель по требованию железной дороги обязан предъявить документы, подтверждающие стоимость груза, а при необходимости вскрыть груз для осмотра и проверки ценности в случае возникновения предположений о завышении грузоотправителем ценности груза при ее объявлении. Спор относительно размера объявленной ценности

разрешается начальником железнодорожной станции отправления, причем при несогласии с его решением грузоотправитель может за счет собственных средств назначить независимую экспертизу оценки стоимости груза, решение которой обязательно для обеих сторон.

За объявление ценности груза, перевозимого во внутриреспубликанском сообщении, взимается плата в размере 1 % от объявленной ценности груза. При перевозке в международном сообщении согласно ст. 10 СМГС уплачивается дополнительный сбор железным дорогам отправления и назначения за перевозку по ним в соответствии с внутренними правилами и тарифами, действующими на этих железных дорогах, а за перевозку по транзитным железным дорогам – согласно применяемому для данной международной перевозки транзитному тарифу.

### **3.5 Пломбирование перевозочных средств и сопровождение грузов в пути**

Для обеспечения сохранности грузов и установления ответственности за нарушение целостности грузовых отправок при их доставке транспортным законодательством предусмотрена обязанность пломбирования перевозочных средств. Согласно п. 49 УЖТ **пломбами или ЗПУ должны быть опломбированы загруженные крытые вагоны (в том числе специализированные), цистерны и контейнеры.** Обязанность по пломбированию крытых вагонов и цистерн возлагается на организацию Белорусской железной дороги или грузоотправителя (порт) в зависимости от того, чьими средствами выполнена погрузка. Загруженные контейнеры должны быть опломбированы грузоотправителем, за исключением контейнеров с домашними вещами, которые пломбируются пломбами (ЗПУ) железнодорожной станции или транспортно-экспедиционной организации.

Типы пломб, ЗПУ, которые разрешаются использовать, технические требования к ним и порядок пломбирования вагонов, контейнеров приведены в приложениях 1 и 2 к *Правилам пломбирования вагонов и контейнеров на железнодорожном транспорте общего пользования* (далее – Правила пломбирования). В приложениях 4 и 5 к Правилам пломбирования представлены Перечень грузов, перевозка которых в вагонах и контейнерах во внутриреспубликанском сообщении может осуществляться за свинцовыми пломбами, и Перечень грузов, допущенных к перевозке во внутриреспубликанском сообщении в вагонах без пломб или ЗПУ, но с обязательным наложением проволочной закрутки. Следует отметить, что *перевозка грузов в международном железнодорожном сообщении в вагонах, контейнерах без пломб или ЗПУ не допускается.*

**Пример 3.10.** Грузополучатель предъявил иск железной дороге и грузоотправителю о возыскании убытков от недостачи в вагоне 10 тонн кирпичного боя, перевозившегося во внутривнутриреспубликанском железнодорожном сообщении. Вагон прибыл на станцию назначения в исправном состоянии без проволочных закруток на дверной накладке. Бой кирпичный включен в перечень грузов, перевозка которых в соответствии с приложением 5 к Правилам пломбирования допускается в вагонах без пломб, но с обязательным наложением проволочных закруток. Следов хищения в прибывшем вагоне не обнаружено.

Суд возложил убытки от недостачи кирпичного боя на железную дорогу, так как она не доказала исправность перевозки (отсутствие нарушений). Наличие проволочных закруток при исправном состоянии вагона свидетельствует об исключении доступа к грузу в процессе перевозки. Станция отправления не проконтролировала выполнение грузоотправителем обязанностей по наложению закруток (не отказала в приеме груза к перевозке) или они были сорваны в пути следования груза.

Пломбироваться пломбами (ЗПУ) или запираяться закрутками в порядке, установленном для загруженных вагонов, контейнеров, должны и порожние вагоны, контейнеры после выгрузки из них грузов в случаях, определенных ППГ. При этом снятие пломб (ЗПУ) или закруток с таких порожних вагонов, контейнеров, подаваемых под погрузку производится стороной (железнодорожной либо грузоотправителем), которая будет осуществлять погрузку.

Правила пломбирования определяют порядок наложения пломб или ЗПУ, устанавливают содержание знаков на них. Пломбы и ЗПУ не должны допускать возможность снятия с вагона, контейнера без нарушения их целостности. В соответствии с Правилами пломбирования запрещается отправление с железнодорожной станции погрузки вагонов, контейнеров с неясными знаками на пломбах или ЗПУ, с пломбами либо ЗПУ, не предусмотренными Правилами пломбирования, с неправильно наложенными пломбами, ЗПУ. Железнодорожная станция погрузки обязана контролировать соблюдение грузоотправителем положений Правил пломбирования, в том числе в связи с тем, что исправность пломб (ЗПУ) грузоотправителя позволяет в соответствующих случаях доказать (при исправности вагона, контейнера) отсутствие доступа посторонних лиц к грузу в процессе его доставки. При нарушении грузоотправителем указанных выше требований и отказе их устранить железнодорожная станция не должна принимать груз к перевозке, иначе ответственность за несохранность груза может быть возложена на железную дорогу.

**Пример 3.11.** На станцию назначения прибыл груз в исправном вагоне за исправными пломбами грузоотправителя. Согласно накладной груз принят к перевозке от предприятия «Ипать» со станции Сож. На пломбах имелись знаки предприятия «Марс», станция отправления Светоч.

В связи с несоответствием между наименованием грузоотправителя на пломбе и в документах груз выдавался на станции назначения с проверкой, в результате которой была обнаружена недостача груза. Суд на основании пп. 113, 114 УЖТ убытки от недостачи груза отнес на ответственность железной дороги [7].

**Пример 3.12.** В адрес грузополучателя прибыл вагон с помидорами за пломбами, оттиски которых читались не полностью. Груз на станции назначения выдавался с проверкой, при этом была обнаружена недостача груза. В коммерческом акте были указаны читаемые знаки пломб. При этом железная дорога в суде указывала, что имеющиеся на пломбах оттиски позволяют установить их принадлежность грузоотправителю. Экспертиза пломб не проводилась, поэтому утверждение железной дороги носит предположительный характер. С учетом данного обстоятельства суд отнес убытки от недостачи помидоров на железную дорогу [6].

Следует отметить, что в последнем примере качественная проверка оттисков пломб на станции отправления могла бы исключить ответственность железной дороги за несохранность груза.

Согласно п. 9 Правил пломбирования при вскрытии вагона, контейнера для осуществления железной дорогой проверки правильности сведений, указанных грузоотправителем в накладной (п. 31 УЖТ), должен присутствовать представитель грузоотправителя, в обязанности которого после окончания проверки входит пломбирование вагона, контейнера. О результатах такой проверки составляется акт общей формы с участием представителя грузоотправителя.

В случае вскрытия вагонов, контейнеров, перевозимых грузов (автотракторная техника и др.) для таможенного досмотра или других видов контроля такие вагоны, контейнеры, перевозимые грузы должны быть опломбированы соответствующими органами контроля (таможенными и др.) либо железнодорожной станцией новыми пломбами или ЗПУ (полностью или только с заменой снятых для осуществления проверки). Об установке новых пломб, ЗПУ железнодорожной станцией производится соответствующая отметка в накладной (графа «Отметки железной дороги») с указанием контрольных знаков пломб или ЗПУ.

Вскрытие вагонов, контейнеров, перевозимых грузов (автомобили, тракторы и др.) с заменой пломб или ЗПУ для проведения таможенного досмотра либо других видов контроля удостоверяется *актом вскрытия вагона, контейнера или груза* в порядке, предусмотренном Правилами составления актов при перевозка грузов железнодорожным транспортом общего пользования (во внутривнутриреспубликанском сообщении) или требованиями СМГС (в международном сообщении). Акт вскрытия составляется работниками железнодорожной станции, на которой производилось вскрытие вагона, контейнера, груза, в двух экземплярах (один остается на станции, составившей акт, а второй прилагается к накладной и на станции назначения выдается грузополучателю). Указанный акт должен быть подписан работниками железнодорожной станции, на которой осуществлялось вскрытие, и соответствующими лицами таможенного, ветеринарного, карантинного или другого органа, проводившего контроль.

Согласно п. 49 УЖТ пломбы, пломбировочные тиски, ЗПУ, бечева или проволока для пломбирования вагонов и контейнеров приобретаются грузоотправителями у организаций Белорусской железной дороги за плату. Рас-

ходы железной дороги на предоставление пломб, ЗПУ таможенным или другим органам контроля, а также расходы на пломбы, ЗПУ при пломбировании железнодорожными станциями вагонов, контейнеров в случае их вскрытия для проведения соответствующего досмотра возмещаются за счет грузоотправителей, грузополучателей (п. 7 Правил пломбирования).

*Отдельные грузы* в процессе перевозки железнодорожным транспортом нуждаются в специальном уходе, наблюдении, принятии определенных мер для обеспечения их сохранности (например, отопление, вентилирование вагона при перевозке грузов, требующих соответствующего температурного режима, кормление и поение животных и птиц и т. д.), и поэтому *перевозятся в сопровождении проводников грузоотправителей или грузополучателей*. Перечень таких грузов и порядок их перевозки установлен Правилами перевозок грузов в сопровождении проводников грузоотправителей или грузополучателей железнодорожным транспортом общего пользования (далее – Правила перевозок в сопровождении проводников).

Указанные грузы можно условно подразделить на три основные группы:

1) грузы, требующие ухода за ними в пути (животные, птицы и пчелы; растения и живые цветы; живая рыба и др.);

2) грузы, требующие особой охраны в пути (музейные и антикварные ценности; личные и специальные автомобили; автотракторная техника и др.);

3) грузы, требующие особых условий перевозки (опасные грузы, сопровождение которых предусмотрено Правилами перевозок опасных грузов; железнодорожный подвижной состав, перевозимый на своих осях в недействующем состоянии; грузы, перевозимые с частичной разгрузкой или догрузкой в пути следования и др.).

Особый порядок установлен законодательством в отношении требующих сопровождения и охраны грузов Министерства обороны, Комитета государственной безопасности, Министерства внутренних дел.

Перечень грузов и порядок их сопровождения проводниками при перевозке в международном железнодорожном сообщении определен СМГС, другими международными договорами и Правилами перевозок в сопровождении проводников.

Помимо работников грузоотправителя (грузополучателя) проводниками могут назначаться и работники организаций, с которыми грузоотправители или грузополучатели имеют соглашения на оказание услуг по сопровождению грузов. При этом в соответствии с требованиями п. 15 Правил перевозок в сопровождении проводников и параграфа 3 приложения 3 к СМГС в качестве проводников должны быть представлены только те лица, которые могут полностью обеспечить выполнение определенного рода работы по сопровождению груза, в частности, осуществлять соответствующий надзор, обслуживание, присмотр или уход за сопровождаемыми грузами, а также своевременно предотвращать или отражать опасность, исходящую от данного груза либо угрожающую ему.

Согласно Правилам перевозок в сопровождении проводников и СМГС грузоотправители, грузополучатели при назначении проводников для сопровождения грузов обязаны:

- проинструктировать надлежащим образом проводников об их задачах, обязанностях и правах при сопровождении груза, об их поведении в пути следования для обеспечения выполнения проводниками в полном объеме своей работы, соблюдения порядка, дисциплины и безопасности;

- обеспечить проводникам все условия для сопровождения, охраны грузов и снабдить необходимыми для выполнения их работы документами, средствами, материалами и инструментами.

К основным обязанностям проводников относится: прием груза от грузоотправителя; охрана сопровождаемых грузов; уход за живностью; принятие необходимых мер для предохранения грузов от порчи (поддержание в вагоне необходимой температуры, его вентилирование и др.); наблюдение за креплением и устойчивостью груза в вагоне; сдача сопровождаемых грузов грузополучателю (п. 13 Правил перевозок в сопровождении проводников). Кроме того, проводники должны выполнять правила поведения проводника и требования, направленные на обеспечение безопасности проводников, других лиц и эксплуатации железных дорог, а также сохранности грузов, установленные Правилами перевозок в сопровождении проводников и приложением 3 к СМГС.

На основании предъявленных проводником паспорта, командировочного удостоверения и перевозочных документов (с отметкой о сопровождении груза согласно Правилам заполнения перевозочных документов) железнодорожной станцией отправления ему выдается удостоверение установленной Правилами перевозок в сопровождении проводников формы, в котором при получении проводник ставит свою подпись, ознакомившись с правами, обязанностями и правилами поведения. О получении удостоверения проводник должен сделать и соответствующую запись в корешке дорожной ведомости, заверив ее своей подписью. За проезд проводников взимается соответствующая плата.

Количество проводников согласно Правилам перевозок в сопровождении проводников устанавливается грузоотправителями (грузополучателями), однако действуют определенные ограничения: при сопровождении одного вагона – два или три человека; при сопровождении двух и более вагонов – не более двух человек на каждый сопровождаемый вагон. В соответствии с приложением 3 к СМГС для сопровождения каждого вагона с грузом допускается не более двух проводников, но при перевозках маршрутных поездов и групп вагонов с грузами, подлежащими сопровождению, железная дорога может потребовать и более двух проводников на каждый вагон.

В случаях сопровождения грузов при перевозке проводниками грузоотправителей (грузополучателей) на них возлагаются обязанности по приня-



тию необходимых мер для обеспечения сохранности грузов. Данное обстоятельство является свидетельством отсутствия вины железной дороги в утрате, недостатке, повреждении или порче груза на основании п. 114 УЖТ. Поэтому железная дорога имеет право отказать в приеме к перевозке груза, требующего сопровождения проводниками грузоотправителя (грузополучателя) при их отсутствии, так как в противном случае она будет нести ответственность за несохранность наряду с грузоотправителем.

*Пример 3.13. Грузоотправитель отправил саженцы винограда без сопровождения проводника. Груз был доставлен грузополучателю с просрочкой в доставке. По заключению экспертизы причиной гибели саженцев явилась их длительная транспортировка при температуре ниже 5 °С и без ухода со стороны проводника. Суд взыскал с железной дороги 70 % стоимости испорченного груза, а оставшуюся часть – с грузоотправителя [7].*

Следует отметить, что факт сопровождения груза проводником не служит безусловным основанием для освобождения железной дороги от ответственности за несохранность перевозимого груза, так как сохранность груза в пути может обеспечиваться мерами, не входящими в круг обязанностей проводника или даже входящими в круг его обязанностей, но принятие которых зависит от железной дороги [3].

В соответствии с п. 32 Правил приема железнодорожная станция осуществляет прием грузов к перевозке с учетом соблюдения требований к подвижному составу в коммерческом отношении следующим образом:

а) прием к перевозке грузов в подвижном составе крытого типа, опломбированном с наложением пломб или ЗПУ, или вагонах с наложением закруток (в предусмотренных ППГ случаях), погруженных в контейнеры в местах общего пользования, а также в крупнотоннажные контейнеры на подъездных путях (когда железной дорогой согласована погрузка этих контейнеров на вагоны дверьми наружу), – без проверки грузов в вагонах, контейнерах путем проведения визуального осмотра коммерческого состояния вагонов, контейнеров (в том числе исправность пломб или ЗПУ, закруток, люков, обивки);

б) прием к перевозке грузов в вагонах открытого типа (за исключением контейнеров) – путем проведения визуального осмотра груза в вагоне на наличие признаков несохранности груза, а также соблюдения требований Правил размещения и крепления грузов в вагонах и контейнерах;

в) прием к перевозке грузов, погруженных в контейнеры на подъездных путях, – путем проведения визуального осмотра контейнеров, погруженных в вагоны, на наличие признаков коммерческой и технической неисправности контейнеров. При этом контейнеры должны быть погружены грузоотправителем в вагоны дверями вовнутрь (в свернутом состоянии) без доступа к пломбам или ЗПУ, и наличие пломб либо ЗПУ на контейнере железнодорожной станцией не проверяется.

Следует отметить, что особенности приема к перевозке отдельных видов грузов регулируются УЖТ и ППГ, а экспортных грузов – СМГС и других международных договоров. Так, например, прием железнодорожными станциями от грузоотправителей грузов мелкими отправками производится в соответствии с календарным расписанием погрузки по направлениям. Расписание приема мелких отправок по дням и направлениям, установленное для данной железнодорожной станции, должно быть объявлено грузоотправителям путем вывешивания в товарной конторе (кассе) станции. Домашние вещи принимаются к перевозке в день их предъявления (п. 50 УЖТ).

**Пример 3.14.** Установить основные условия приема на местах общего пользования тарно-штучных грузов.

Масса тарных и штучных грузов определяется до предъявления их к перевозке с указанием на каждом грузовом месте массы брутто и нетто. Поэтому масса груза, кроме домашних вещей, может определяться лишь двумя способами: по трафарету, наносимому на грузовые места, или по стандарту, когда все места имеют стандартную (одинаковую) массу, независимо от наличия или отсутствия на них трафарета о массе брутто и нетто. В графе «Способ определения массы» в первом случае указывается «по трафарету», во втором – «по стандарту» с обязательным представлением стандартной массы одного места брутто и нетто. Например, «по стандарту, стандартная масса одного места брутто 30 кг, нетто – 27 кг».

На тарно-упаковочные и штучные грузы отправитель обязан нанести транспортную маркировку:

а) манипуляционные знаки, указывающие на способы обращения с грузом («осторожно, хрупкое» и др.);

б) основные надписи: полное или сокращенное наименование грузополучателя; полное наименование железнодорожной станции назначения и сокращенное наименование Белорусской железной дороги; количество грузовых мест в отправке и порядковый номер места внутри отправки. Например, 2/30, где 2 – порядковый номер места в отправке, 30 – количество мест в отправке. При перевозке грузов транспортными пакетами – 3/40 (2), где 3 – общее количество пакетов в отправке, 40 – количество грузовых мест в одном пакете, 2 – порядковый номер пакета;

в) дополнительные надписи: полное или сокращенное наименование грузоотправителя; наименование пункта отправления с указанием железнодорожной станции отправления и сокращенного наименования Белорусской железной дороги; железнодорожная маркировка, которая наносится на каждом грузовом месте при перевозке грузов мелкими отправлениями. Например, (215 – 50)/150000, где 215 – порядковый номер по книге приема грузов к отправлению, 50 – число мест в отправке, 150000 – код железнодорожной станции отправления согласно тарифному руководству. Железнодорожная маркировка указывается в соответствующей графе накладной. Данные железнодорожной маркировки обеспечивают «привязку» груза к определенному перевозочному документу, что необходимо для решения вопроса о принадлежности груза определенному получателю или перевозочному документу при разъединении;

г) информационные надписи: масса брутто и нетто грузового места (допускается вместо массы нетто указывать количество изделий в штуках, а также не наносить массу брутто и нетто или количество изделий в штуках, если они указа-

ны в маркировке, характеризующей упакованную продукцию); габаритные размеры грузового места в сантиметрах (длина, ширина и высота или диаметр и высота). Размеры не указывают, если ни один из них не превышает 1 м при перевозке груза на открытом подвижном составе и 1,2 м – в крытом вагоне.

Маркировка, характеризующая транспортную тару, наносится только на упакованные в тару грузовые места.

На грузовые места с опасными грузами дополнительно наносятся знаки опасности, указывающие на характер опасности данного вещества, в соответствии с Правилами перевозок опасных грузов.

**Пример 3.15.** Установить основные обязанности и правила, связанные с подготовкой к перевозке, документальным оформлением, приемом и погрузкой грузов в транспортных пакетах.

Грузы, в том числе экспортные и импортные, которые по своим свойствам, габаритным размерам и условиям перевозок могут быть сформированы в транспортные пакеты, должны предъявляться грузоотправителями к перевозке в вагонах и контейнерах в транспортных пакетах.

В соответствии с ППГ транспортный пакет – это укрупненное грузовое место, сформированное из отдельных мест (груза) в таре или без нее, скрепленных между собой с помощью универсальных или специальных средств пакетирования разового или многократного пользования, позволяющих обеспечить безопасное выполнение погрузочно-разгрузочных и складских работ при перевозке грузов, соответствующих установленным стандартам, техническим условиям на продукцию, ее тару и упаковку и иным правовым актам.

Формирование транспортных пакетов осуществляется грузоотправителем до предъявления их к перевозке в соответствии с требованиями технических нормативных правовых актов в этой области.

Средства крепления груза и транспортные пакеты должны иметь контрольные знаки с целью исключения возможности изъятия отдельных грузовых мест из пакета без нарушения средств крепления и контрольных знаков. В качестве контрольных знаков могут быть: пломба с указанием наименования грузоотправителя; контрольная лента, скрепленная в замок; усадочная пленка и другие средства.

При предъявлении к перевозке груза транспортными пакетами грузоотправитель в накладной обязан указать следующие данные о количестве и упаковке груза:

а) в графе «Количество мест» – в числителе – количество транспортных пакетов, в знаменателе – количество мест в одном пакете;

б) в графе «Упаковка» – указывается «Тр. пакет»;

в) в графе «Масса груза в кг, определенная» – масса груза брутто [вместе со средствами формирования транспортных пакетов, для транспортных пакетов, сформированных на поддонах, кроме того, через дробь указывается масса транспортного пакета нетто (масса транспортного пакета без учета массы поддона)];

г) при перевозке сборных повагонных отправок в транспортных пакетах – сведения о транспортных пакетах (наименование груза, количество мест, масса) для каждого наименования груза, относящегося к разным позициям номенклатуры грузов.

Сформированный грузоотправителем пакет должен соответствовать требованиям стандартов и Правил перевозок железнодорожным транспортом общего пользования грузов в транспортных пакетах. В каждый пакет разрешается укла-

*дывать только однородный груз в одинаковой упаковке или без нее, следующий в адрес одного грузополучателя.*

*Массу транспортного пакета (масса груза вместе с пакетирующими средствами) определяет грузоотправитель. Масса транспортного пакета, предъявляемого к перевозке в крытых, изотермических вагонах и среднетоннажных контейнерах не должна превышать 1 т, в крупнотоннажных контейнерах – 1,5 т, а при перевозке на открытом подвижном составе:*

*– при выгрузке в местах общего пользования – грузоподъемности погрузочно-разгрузочных машин, имеющихся на железнодорожных станциях назначения (эти сведения приводятся в перечне станций, публикуемом в Сборнике правил перевозок и тарифов железнодорожного транспорта общего пользования);*

*– при выгрузке в местах необщего пользования – массы, согласованной с грузополучателем.*

*Размещение и крепление транспортных пакетов в вагонах и контейнерах должно производиться в строгом соответствии с Правилами размещения и крепления грузов в вагонах и контейнерах. В междверном пространстве крытых и изотермических вагонов транспортные пакеты необходимо размещать так, чтобы обеспечивалась возможность их механизированной выгрузки из любой двери вагона.*

#### **4 ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ВЗАИМООТНОШЕНИЙ, ВОЗНИКАЮЩИХ ПРИ ТРАНСПОРТИРОВКЕ И ВЫДАЧЕ ГРУЗА**

##### **4.1 Изменение договора перевозки груза железнодорожным транспортом**

При осуществлении перевозок грузов железнодорожным транспортом грузоотправители и грузополучатели, как правило, не участвуют в процессе непосредственного перемещения (транспортировки) груза, так как эта обязанность возлагается на перевозчика (железную дорогу). Она обеспечивается рядом технических, технологических и других правил, регулирующих деятельность железнодорожного транспорта общего пользования и направленных на выполнение доставки груза в пункт (железнодорожную станцию) назначения по договору железнодорожной перевозки груза.

Исполнение обязанности по своевременной и сохранной доставке груза достигается соблюдением условий транспортировки, предусмотренных СМГС, УЖТ, ППГ, соглашениями сторон. Так, железная дорога обязана точно соблюдать при перевозке температурный режим в рефрижераторных вагонах, установленный Правилами перевозок скоропортящихся грузов. Принимая груз к перевозке в таре с нанесенными на нее манипуляционными знаками, железная дорога фактически обязуется по соглашению с грузоотправителем соблюдать указанные им способы обращения с грузом и т. д.

В процессе доставки груза грузоотправитель, а также грузополучатель имеют право с согласия железной дороги на изменение договора перевозки (переадресовки груза), которое заключается в изменении железнодорожной станции назначения и (или) грузополучателя. **Порядок переадресовки** перевозимых железнодорожным транспортом грузов установлен *Правилами переадресовки грузов на железнодорожном транспорте общего пользования* (далее – Правила переадресовки), которые применяются также при перевозках грузов в международном железнодорожном сообщении, если иное не определено СМГС и другими международными договорами.

Для выполнения переадресовки грузоотправитель (грузополучатель) должен подать заявление в подразделение Белорусской железной дороги, принимающее решение о переадресовке, или на соответствующую железнодорожную станцию в случаях, предусмотренных СМГС и главой 2 Правил переадресовки. В заявлении о переадресовке *должны быть указаны:*

- номер вагона, контейнера;
- номер накладной;
- наименование груза;
- индекс негабаритности (для негабаритных грузов);
- наименование грузоотправителя и железнодорожной станции отправления;
- наименование нового грузополучателя и железнодорожной станции нового назначения, их коды;
- согласие нового грузополучателя принять груз, а при перевозке груза на особых условиях – его письменное согласие обеспечить их выполнение;
- гарантия оплаты причитающихся платежей, связанных с переадресовкой, и банковские реквизиты.

Кроме того, согласно п. 4 Правил переадресовки при оплате провозных платежей за тарифное расстояние от железнодорожной станции переадресовки до новой железнодорожной станции назначения или пограничной железнодорожной станции через экспедиторскую организацию к заявлению о переадресовке груза должно прилагаться подтверждение экспедиторской организации об оплате провозных платежей по переадресовываемым грузам, а также по требованию подразделений Белорусской железной дороги – письменное подтверждение согласия нового грузополучателя принять груз (при переадресовке грузов за пределы Беларуси, а во внутривнутриреспубликанском сообщении – при переадресовке опасных грузов).

Заявление о переадресовке груза подается в письменной форме (при передаче по факсу, телетайпу, телеграфу – с последующим предоставлением оригинала на железнодорожную станцию по месту нахождения организации-заявителя). Заявление о переадресовке груза может быть передано и в электронном виде (вместе с прилагаемыми документами), если грузоотправитель или грузополучатель имеет договор об электронном обмене документами с Белорусской железной дорогой, ее организациями. Заявление о переадресовке от юридических лиц оформляется на бланке организации, заявляющей переадресовку, подписывается руководством организации и заверяется печатью.

Перечень подразделений Белорусской железной дороги, в функции которых входит принятие решения о переадресовке грузов, приведен в таблице 4.1.

Заявление о переадресовке согласно п. 6 Правил переадресовки должно быть рассмотрено подразделением Белорусской железной дороги в течение двух рабочих дней с момента его получения. Разрешение на переадресовку направляется соответствующим подразделением Белорусской железной дороги начальнику железнодорожной станции, на которой осуществляется переадресовка, в письменном виде, а при переадресовке груза в пути следования – и на железнодорожную станцию первоначального назначения. Железнодорожная станция, осуществившая переадресовку груза, обязана уве-

домить о ее выполнении телеграммой железнодорожную станцию первоначального назначения.

**Таблица 4.1 – Перечень подразделений Белорусской железной дороги, имеющих право переадресовки грузов**

Наименование грузов, особенности перевозки	Подразделение Белорусской железной дороги
1 Грузы, перевозимые на всех типах транспортеров, негабаритные на платформах и в полувагонах, имеющие негабаритность нижнюю 3–6 степеней, боковую 4–6 степеней, сверхнегабаритные, переадресовываемые на новые станции назначения	Служба грузовой работы и внешнеэкономической деятельности Управления Белорусской железной дороги <sup>1)</sup>
2 Грузы, кроме указанных в пп. 1, 3, 4 и 5, переадресовываемые на новые станции назначения	Служба грузовой работы и внешнеэкономической деятельности Управления Белорусской железной дороги
3 Грузы, кроме указанных в п. 1, прибывшие на станцию назначения и переадресовываемые по заявлению грузополучателя на новые станции назначения Белорусской железной дороги, а также железных дорог государств-участников СНГ, Грузии, Латвии, Литвы и Эстонии	Отделение Белорусской железной дороги, станция (согласно приказу начальника отделения дороги)
4 Грузы, кроме указанных в п. 1, переадресовываемые в пути следования на новую станцию назначения Белорусской железной дороги	Отделение Белорусской железной дороги <sup>2)</sup>
5 Грузы, кроме указанных в пп. 1 и 4, переадресовываемые по заявлению грузоотправителя на новую станцию назначения Белорусской железной дороги	Отделение Белорусской железной дороги <sup>2)</sup> , станция (согласно приказу начальника отделения дороги) <sup>2)</sup>
6 Грузы, прибывшие на железнодорожную станцию назначения Белорусской железной дороги, переадресовываемые в адрес нового грузополучателя на данной станции назначения	Станция <sup>2), 3)</sup>
<sup>1)</sup> Переадресовка согласовывается со службой перевозок Управления Белорусской железной дороги. <sup>2)</sup> Отделение Белорусской железной дороги, станция по месту нахождения заявителя переадресовки. <sup>3)</sup> При получении заявления от грузоотправителя станция отправления обязана телеграммой, если не установлен иной порядок, сообщить станции назначения о необходимости выполнения переадресовки.	

В соответствии с Правилами переадресовки железная дорога может отказать в переадресовке, если:

- переадресовка не осуществима или создаст затруднение на железнодорожной станции, где предусмотрено ее осуществление;
- переадресовка может нарушить технологию перевозочного процесса;

– действует запрещение или ограничение погрузки в соответствии с п. 38 УЖТ в отношении новой железнодорожной станции назначения либо грузополучателя.

Решение о возможности переадресовки груза в международном сообщении принимается подразделением Белорусской железной дороги с учетом согласования перевозки с железными дорогами других государств в случаях, предусмотренных СМГС, Правилами приема заявок.

Согласно п. 8 Правил переадресовки она не может быть произведена, когда грузополучатель раскредитовал перевозочные документы и осуществлена фактическая выдача груза, т. е. право переадресовки ограничено моментом передачи груза получателю. Кроме того, не выполняется переадресовка по заявлению грузоотправителя в том случае, если грузополучатель подал в установленном Правилами переадресовки порядке заявление о переадресовке или им осуществлено раскредитование перевозочных документов.

В соответствии с п. 7 Правил переадресовки *для грузов, следующих во внутриреспубликанском сообщении*, она производится *по первоначальным перевозочным документам*, а также на основании *заявления грузоотправителя*. По *новым перевозочным документам* осуществляется переадресовка на железнодорожной станции назначения *грузов, следующих во внутриреспубликанском сообщении*, по *заявлению грузополучателя*. Однако и в этом случае *по первоначальным перевозочным документам внутриреспубликанского сообщения* производится переадресовка: негабаритных грузов; грузов, перевозимых на открытом подвижном составе, способ размещения и крепления которых не предусмотрен Правилами размещения и крепления грузов в вагонах и контейнерах.

При оформлении переадресовки по новым перевозочным документам грузополучатель должен раскредитовать первоначальные перевозочные документы с внесением по ним всех провозных платежей и оформить новые перевозочные документы с производством расчетов по всем причитающимся провозным платежам (п. 7 Правил переадресовки).

Переадресовка грузов по первоначальным перевозочным документам производится без снятия пломб, ЗПУ первоначального грузоотправителя. Переадресовка грузов по новым перевозочным документам при исправных пломбах, ЗПУ первоначального грузоотправителя также может осуществляться без их снятия ( в этом случае они считаются пломбами, ЗПУ нового грузоотправителя) или по желанию грузополучателя со снятием этих пломб, ЗПУ и наложением новых.

Особенности переадресовки отдельных видов грузов (скоропортящихся, подкарантинных и др.) установлены помимо Правил переадресовки соответствующими правилами перевозок этих грузов. В главе 2 Правил переадресовки указаны особенности оформления перевозочных документов и начисления провозных платежей при переадресовке грузов, следующих в различных видах сообщений.



Следует отметить, что согласно УЖТ (п. 53) и Правилам переадресовки (п. 19) грузоотправитель (грузополучатель) вносит организации Белорусской железной дороги плату за переадресовку груза. Кроме того, за простой вагонов, контейнеров во время переадресовки груза с момента уведомления грузополучателя о прибытии вагонов, контейнеров на железнодорожную станцию до момента окончания оформления им перевозочных документов вносится плата за пользование вагонами, контейнерами железной дороги или плата за время нахождения вагонов, контейнеров, принадлежащих или арендованных грузоотправителями, грузополучателями, на железнодорожных путях, принадлежащих организациям Белорусской железной дороги, а также плата за хранение груза в соответствии с тарифами.

*Изменение договора перевозки (переадресовка груза) в соответствии с СМГС* имеет существенные особенности. Статья 20 СМГС регламентирует изменение договора перевозки по инициативе отправителя или получателя груза, причем точно определяя сферу и условия реализации этого их права. Так, возможность изменения договора перевозки грузоотправителем или грузополучателем ограничивается для каждого из них одним разом. В соответствии с § 2 ст. 20 СМГС отправитель имеет право произвести следующие изменения договора перевозки: возратить груз с железнодорожной станции отправления; изменить железнодорожную станцию назначения; изменить получателя груза; возратить груз на станцию отправления. В свою очередь, грузополучатель может в договоре перевозки изменить железнодорожную станцию назначения груза в пределах страны назначения и (или) получателя груза. При этом грузополучатель произвести изменение договора перевозки (переадресовать груз) на основе СМГС может только на входной пограничной станции страны назначения до момента, когда груз еще не отправлен с этой станции. В случае невыполнения этого условия (груз проследовал такую станцию) переадресовка груза осуществляется грузополучателем только в соответствии с внутренними правилами, действующими на железной дороге назначения.

Согласно ст. 20 СМГС переадресовка производится на основании письменного заявления отправителя или получателя по форме приложения 17 к СМГС, которое дополнительно содержит данные о дате приема груза к перевозке, количестве мест, роде упаковки и массе груза, наименовании пограничных станций по пути следования груза по первоначальному и новому маршрутам перевозки и др. При этом предусмотрено, что железная дорога назначения может использовать форму заявления о переадресовке грузополучателем, установленную внутренними правилами, действующими на этой железной дороге.

Заявление об изменении договора перевозки должно быть составлено на каждую отправку отдельно в одном экземпляре и подано отправителем на станцию отправления, а получателем – на входную пограничную станцию

страны назначения. При подаче такого заявления грузоотправителем он должен внести текст заявления в графу «Наименование груза» дубликата накладной, который предъявляет железной дороге вместе с заявлением. Получение заявления об изменении договора перевозки станция отправления подтверждает наложением календарного штампа на дубликат накладной под заявлением отправителя, а также подписью работника станции, принявшего заявление, после чего дубликат накладной возвращается отправителю.

Заявление об изменении договора перевозки груза получателем может быть подано и на несколько отправок, если они перевозятся группой вагонов и изменение договора перевозки этих грузов производится на одну и ту же станцию в адрес одного и того же получателя. Заявление получателя об изменении договора перевозки может представляться им без предъявления дубликата накладной.

Согласно § 10 ст. 20 СМГС железная дорога имеет право отказать в изменении договора перевозки или задержать осуществление этого изменения только в следующих случаях:

- 1) это неосуществимо для станции железной дороги назначения, которая должна изменить договор перевозки, в момент получения письменного заявления или телеграфного уведомления станции отправления или станции назначения;
- 2) это может нарушить нормальные эксплуатационные режимы железной дороги;
- 3) этому противоречат внутренние законы и правила стран, железные дороги которых участвуют в перевозке;
- 4) при изменении станции назначения стоимость груза не покрывает всех предполагаемых расходов по перевозке до новой станции назначения, кроме случаев, когда сумма этих расходов вносится немедленно или гарантируется.

В указанных выше случаях железная дорога должна по возможности немедленно известить отправителя или получателя о препятствиях, не допускающих изменения договора перевозки. При этом в соответствии с § 11 ст. 20 СМГС, если железная дорога не могла предвидеть данные препятствия и изменила договор перевозки, то ответственность за все возникающие в связи с этим последствия несет отправитель или получатель в зависимости от того, кто из них подал заявление об изменении договора перевозки груза.

За изменение договора перевозки согласно СМГС взимается соответствующий сбор, который исчисляется в соответствии с внутренними правилами, действующими на железной дороге, производящей изменение договора перевозки, и взимается согласно ст. 15 СМГС.

При переадресовке грузов должны быть решены все вопросы оплаты провозных платежей, в том числе за транзитные дороги, договорных плат

(сборов) и штрафов, причитающихся железной дороге. Так, согласно § 13 ст. 20 СМГС, если вследствие изменения договора перевозки произойдет задержка в перевозке или выдаче груза не по вине железной дороги, то дополнительные сборы, штрафы и другие расходы за время задержки (за хранение груза, простой вагонов и прочее, за исключением штрафа за простой вагонов на транзитных железных дорогах) исчисляются в соответствии с внутренними правилами и тарифами, действующими на железной дороге, где произошла задержка. За простой вагонов на транзитных железных дорогах в связи с изменением договора перевозки штраф исчисляется согласно применяемому для данной международной перевозки транзитному тарифу.

Дополнительные сборы, штраф за простой вагонов и другие расходы подтверждаются соответствующими документами и вписываются в накладную СМГС для взыскания с отправителя, получателя или плательщика (экспедиторской организации, фрахтового агента и др.) в зависимости от того, кто из них оплачивает транзитные провозные платежи в соответствии со ст. 15 СМГС.

#### **4.2 Основные обязанности железной дороги и грузополучателей при выдаче грузов**

Выдача груза в установленном месте означает исполнение договора железнодорожной перевозки. В юридическом отношении местом исполнения этого договора является пункт, где выполняется выдача груза железной дорогой и прием данного груза грузополучателем. Такими пунктами могут быть:

1) *места общего пользования* – принадлежащие организациям Белорусской железной дороги крытые склады, а также участки, специально выделенные на территории железнодорожной станции для выполнения операций по погрузке, выгрузке, сортировке, хранению грузов и багажа;

2) *места необщего пользования* – крытые склады, площадки и другие сооружения, специально выделенные на территории железнодорожной станции и сданные организациями Белорусской железной дороги во временное пользование грузоотправителям, грузополучателям для выполнения операций по погрузке, выгрузке, хранению грузов, а также соответствующие объекты за пределами территории железнодорожной станции, не принадлежащие Белорусской железной дороге, ее организациям [8].

Исполнение договора перевозки заключается не только в передаче груза, но и в совершении железной дорогой необходимых подготовительных действий для обеспечения возможности своевременного принятия груза получателем. Так, в соответствии с п. 52 УЖТ **организация Белорусской железной дороги должна уведомить грузополучателя о прибывшем в его адрес грузе не позднее 12 часов следующего дня.** При этом порядок и способы уведомления о прибывшем грузе (по телефону, факсу, телексу, электронной поч-

те и др.) устанавливаются начальником железнодорожной станции с учетом предложений грузополучателя (при наличии технической и технологической возможности). Уведомление может осуществляться и путем помещения объявления в товарной конторе (кассе) железнодорожной станции.

В соответствии с п. 4 Правил выдачи для обеспечения приема уведомлений грузополучатель обязан определить ответственных за это лиц, фамилии и номера телефонов (факсов, телексов и др.), и сообщить их начальнику железнодорожной станции в письменной форме.

Передача уведомления одновременно регистрируется на железнодорожной станции в книге уведомлений о времени подачи вагонов под погрузку или выгрузку ГУ-2 (далее – книга ГУ-2), форма которой утверждается Белорусской железной дорогой. Регистрация передачи уведомления необходима, так как является документальным подтверждением факта его передачи (с указанием времени) железной дорогой, что, в свою очередь, имеет важное значение для определения величины платежей, вносимых грузополучателем. В соответствии с п. 52 УЖТ и п. 4 Правил выдачи в том случае, когда железнодорожная станция не уведомила грузополучателя о прибытии груза, он не уплачивает плату за пользование вагоном, контейнером железной дороги или плату за нахождение на железнодорожной станции вагонов, контейнеров, принадлежащих либо арендованных грузоотправителем, грузополучателем, а также плату за хранение груза до уведомления о его прибытии.

Необходимо отметить, что обязанность железной дороги уведомить грузополучателя о прибытии груза не распространяется на случаи выгрузки на подъездных путях, когда по договору на эксплуатацию подъездного пути или на подачу и уборку вагонов между грузополучателем и организацией Белорусской железной дороги вагоны, контейнеры могут быть поданы под выгрузку без предварительного уведомления о прибытии груза. Данное положение обусловлено тем обстоятельством, что согласно п. 44 УЖТ о времени подачи вагонов, контейнеров под погрузку и выгрузку средствами грузоотправителя, грузополучателя начальник железнодорожной станции должен уведомить грузоотправителя или грузополучателя не менее чем за 2 часа до предстоящей подачи вагонов, контейнеров. Таким образом, указанное уведомление о времени подачи вагонов, контейнеров под выгрузку выполняет и функцию уведомления о прибытии груза, т. е. уведомление о подаче вагонов, контейнеров под выгрузку является одновременно и уведомлением о прибытии груза. Вместе с тем направление уведомления о прибытии груза (в случаях, когда оно необходимо) без указания времени предстоящей подачи вагонов не исключает необходимости передачи отдельного уведомления о подаче вагонов, контейнеров под выгрузку.

Уведомление грузополучателя о прибытии груза, а также о времени подачи вагонов, контейнеров под выгрузку осуществляется без взимания платы с грузополучателя. В отличие от этого предварительное информирование

грузополучателей о подходе грузов, которое не является обязанностью железной дороги по договору перевозки груза, осуществляется за плату на основании специально заключаемых договоров. Предварительное информирование позволяет грузополучателям своевременно подготовиться к получению прибывающих грузов и выгрузке вагонов, причем способ уведомления устанавливается соответствующим договором. Следует отметить, что предварительное информирование о подходе грузов не снимает с железной дороги ее обязанности, согласно договору перевозки, по уведомлению в необходимых случаях о прибытии грузов на станцию назначения в адрес грузополучателя и о времени предстоящей подачи вагонов под выгрузку.

Основной обязанностью железной дороги по договору перевозки груза, как было отмечено ранее, являются доставка груза на станцию назначения и выдача его грузополучателю (п. 29 УЖТ). Однако завершение исполнения договора перевозки в полном соответствии с его содержанием зависит не только от Белорусской железной дороги, ее организаций. Так, доставив груз на станцию назначения, железная дорога создает реальные предпосылки для исполнения обязательства по договору перевозки груза фактически, но прибывший груз не может быть выдан, если не будет принят грузополучателем. Поэтому п. 55 УЖТ и п. 14 Правил выдачи устанавливают обязанность грузополучателя принять, своевременно выгрузить и вывезти с железнодорожной станции прибывший в его адрес груз.

Транспортным законодательством предусмотрена возможность бесплатного хранения на станции назначения в течение 24 часов прибывшего груза. При этом в соответствии с УЖТ и Правилами хранения этот срок исчисляется: с 24 часов дня выгрузки груза или контейнера организацией Белорусской железной дороги или с 24 часов дня подачи вагонов, контейнера под выгрузку груза грузополучателю, а в случаях задержки подачи вагонов, контейнеров под выгрузку по причинам, зависящим от грузополучателя, владельца подъездного пути, – с момента готовности к подаче этих вагонов, контейнеров под выгрузку.

**Пример 4.1.** Вагон с грузом прибыл на железнодорожную станцию назначения 16 августа в 12 часов 30 минут. После выполнения необходимых технологических операций на станции вагон подан на грузовой двор под выгрузку организацией Белорусской железной дороги в 15 часов 10 минут. Выгрузка из вагона груза завершена 16 августа в 17 часов 30 минут.

Бесплатный срок хранения прибывшего груза исчисляется с 24 часов 16 августа (0 часов 17 августа) до 24 часов 17 августа.

**Пример 4.2.** Вагон с грузом прибыл на железнодорожную станцию назначения 20 октября в 20 часов 20 минут и в 23 часа готов к подаче на подъездной путь грузополучателю, о чем станция уведомила его в 21 час. По причине, зависящей от грузополучателя, вагон задержан на станции и подан на подъездной путь 22 октября в 4 часа 10 минут. Бесплатный срок хранения прибывшего груза исчисляется с 24 часов 20 октября (с момента готовности вагона к подаче на подъездной путь под выгрузку) до 24 часов 21 октября.

Дата выгрузки груза организацией Белорусской железной дороги и дата подачи вагона, контейнера к месту выгрузки груза получателем указываются на оборотной стороне накладной и дорожной ведомости путем проставления календарного штампа станции, а время подачи вагонов, контейнеров под выгрузку в места общего пользования и окончания выгрузки груза организациями Белорусской железной дороги указывается работником железнодорожной станции в вагонном листе и в памятке приемосдатчика (п. 6 Правил хранения).

Грузополучатель, не обеспечивший выгрузку и прием груза в течение нормативного срока бесплатного хранения, должен возместить железной дороге дополнительные расходы, связанные с использованием крытых складов и открытых площадок организаций Белорусской железной дороги, вагонов и контейнеров для хранения грузов сверх установленного бесплатного срока хранения путем внесения соответствующей платы за хранение грузов. Указанная плата за хранение груза является не только платой за услуги железной дороги по хранению груза, но и гражданско-правовой санкцией за его несвоевременный вывоз. Поэтому взимание данной платы не зависит от фактического выполнения железной дорогой обязанности по хранению груза. Так, эта плата взыскивается железной дорогой независимо от того: чьи средствами охранялся груз (железнодорожной или грузополучателя); на какой части территории станции (огражденной или неогражденной) груз хранился; была ли обеспечена железной дорогой сохранность груза в этот период; в вагоне, контейнере чьей принадлежности находился груз и др.

Услуга организации Белорусской железной дороги по хранению грузов на железнодорожных станциях не является бессрочной, что обусловлено техническими и технологическими возможностями станций, обеспечением сохранения качества грузов, необходимостью исключения влияния этих грузов на другие грузы и окружающую среду. Поэтому Правилами хранения установлены порядок и сроки хранения грузов.

Указанный порядок определяет условия хранения в местах общего пользования железнодорожных станций (открытых и закрытых складах, в вагонах, контейнерах) грузов, подлежащих выгрузке (в том числе грузополучателями) и выдаче в местах общего пользования. Этот порядок учитывает возможность хранения грузов в зависимости от их свойств в крытых складах или на открытых площадках. Так, в случаях выгрузки груза средствами организаций Белорусской железной дороги они должны руководствоваться Перечнем грузов, хранение которых допускается в открытых складах в местах общего пользования (приложение к Правилам хранения). При нарушении этого условия может наступить имущественная ответственность организации Белорусской железной дороги за порчу груза, возникшую в результате ненадлежащего его хранения.

Следует отметить, что согласно п. 3 Правил хранения выгрузка грузополучателем из специализированных изотермических вагонов, рефрижераторных контейнеров скоропортящихся грузов в местах общего пользования разрешена только непосредственно из вагона, контейнера на автотранспорт, что обусловлено невозможностью обеспечения хранения данных грузов в местах общего пользования.

Сроки хранения грузов установлены Правилами хранения исходя из их свойств, направлены на предотвращение их порчи, и являются предельными. Для ряда грузов (живые и свежесрезанные цветы, свежие фрукты и ягоды, свежие овощи, за исключением капусты, картофеля и свеклы) сроки хранения по продолжительности меньше нормативного срока бесплатного хранения.

Значение предельного срока хранения груза состоит в том, что, если в период действия этого срока грузополучатель не произвел выгрузку и (или) вывоз груза с железнодорожной станции, по его окончании у железной дороги возникает право на реализацию груза в соответствии с УЖТ. При этом организация Белорусской железной дороги может оказывать услуги и по дальнейшему хранению груза после исчезновения предельного срока его хранения, в том числе с установлением по соглашению сторон иного (повышенного) размера платы за хранение груза. Однако грузополучатель в любом случае отвечает за возможную порчу груза вследствие необеспечения его выгрузки и вывоза со станции в течение установленного Правилами хранения предельного срока хранения груза [3].

**Обязанности по выполнению выгрузки** из вагонов и автомобилей распределены в соответствии с п. 39 УЖТ аналогично погрузке грузов:

– в местах общего пользования, имеющих необходимые устройства и механизмы, – организации Белорусской железной дороги (за исключением грузов, выгрузка которых для них согласно ППГ необязательна);

– в местах необщего пользования, а также в местах общего пользования при необязательности выгрузки грузов организациями Белорусской железной дороги – грузополучатели.

В соответствии с п. 45 УЖТ очистка после выгрузки вагонов, контейнеров в специально отведенном и оборудованном для данных целей месте является обязанностью стороны, производившей выгрузку (грузополучателя, порта или организации Белорусской железной дороги).

Основные требования к очистке и промывке вагонов и контейнеров после выполнения погрузочно-разгрузочных работ с грузами определены *Правилами очистки и промывки вагонов и контейнеров* (далее – Правила очистки). Согласно УЖТ производившая выгрузку сторона должна:

- полностью выгрузить груз, в том числе и ранее перевозившийся;
- удалить из разгруженного вагона, контейнера бумагу, картон, доски, другие средства предохранения и упаковки груза, а также проволочные за-

крутки, стойки и иные средства крепления груза, не являющиеся принадлежностью вагона;

– очистить вагон, контейнер как с внутренней, так и с наружной стороны, включая ходовые части вагонов, удалив остатки защитной пленки, эмульсии, других профилактических средств, меловые разметки, наклейки и прочее;

– обмести пол, стены и потолок кузова вагона, контейнера, а также кузов снаружи после перевозки пылящих грузов.

Очищенными в соответствии с п. 2 Правил очистки считаются вагоны, контейнеры (кроме цистерн и бункерных полувагонов), из которых после выгрузки груза (в том числе ранее перевозившегося) внутри и снаружи на кузове вагонов и в (на) контейнерах, а также ходовых частях вагонов (балках, тележках, крышках локопов) и межвагонных соединениях удалены все остатки или скопления грузов, а также приспособления и материалы (бумага, картон, доски и другие средства предохранения и упаковки груза, пломбирочные приспособления), использовавшиеся для погрузки и крепления груза, кроме несъемного оборудования. Цистерны и бункерные полувагоны признаются очищенными при отсутствии остатков грузов на внутренней и наружной поверхностях котлов или бункеров, а при сливе груза из цистерн с верхним сливом остаток невыгруженного груза может составлять не более 1 см (по замеру под колпаком).

В соответствии с УЖТ (п. 45) и Правилами очистки по согласованию между Белорусской железной дорогой, ее организациями, грузоотправителем и грузополучателем очистка внутренней поверхности специализированных вагонов, принадлежащих или арендованных грузоотправителями, грузополучателями, а также вагонов, сформированных в кольцевые маршруты, может не производиться, но при этом устанавливаются допустимые остатки грузов в вагонах после выгрузки с учетом обеспечения безопасности движения и сохранности груза. Наличие незначительного количества снега и льда в очищенном вагоне не является признаком его загрязнения.

Грузополучатель имеет право предъявить претензию за погрузку грузов в его адрес в неочищенный вагон, контейнер грузоотправителю, в подтверждение которой железнодорожная станция по заявлению и при участии грузополучателя составляет акт общей формы о наличии в вагоне, контейнере остатков ранее перевозимого груза.

Промывка вагонов, контейнеров после выгрузки зловонных и загрязняющих грузов, должна производиться грузополучателем. Перечень грузов, после выгрузки которых обязательна промывка крытых вагонов, контейнеров, приведен в приложении к Правилам очистки, однако она может не осуществляться в указанных в Правилах очистки случаях.

Очистка, промывка и в необходимых случаях дезинфекция вагонов после перевозки животных, птиц, сырых продуктов животного происхождения



и скоропортящихся грузов выполняются организациями Белорусской железной дороги за счет грузополучателя. Очистка, промывка, пропарка и дезинфекция вагонов после выгрузки опасных грузов, в том числе наливных, производится с соблюдением требований, предусмотренных также Правилами перевозок опасных грузов и Правилами перевозок грузов наливом в вагонах-цистернах и бункерных полувагонах [2].

При нарушении требований п. 45 УЖТ и Правил очистки железнодорожная станция имеет право не принимать соответственно от грузополучателей после выгрузки или грузоотправителей после погрузки вагоны, контейнеры до выполнения этих требований. При этом грузополучатели, грузоотправители уплачивают организациям Белорусской железной дороги плату за пользование вагонами, контейнерами железной дороги или плату за нахождение вагонов, контейнеров, принадлежащих либо арендованных грузоотправителями, грузополучателями на железнодорожных путях организаций Белорусской железной дороги.

Необходимо отметить, что грузополучатель при вывозе груза, как и грузоотправитель после погрузки груза в вагон, контейнер в местах общего пользования, обязан очистить соответствующую территорию и вывезти образовавшийся мусор, остатки груза, крепления, упаковки и других материалов.

Несвоевременность выгрузки, вывоза грузов с железнодорожных станций может привести к существенным нарушениям технологических режимов и появлению значительных трудностей в их работе. Поэтому согласно п. 46 УЖТ при возникновении технологических затруднений на железнодорожных станциях вследствие несвоевременных погрузки, выгрузки, вывоза грузов с них грузополучателями, а также простоя вагонов в ожидании переадресовки по зависящим от грузополучателя, грузоотправителя причинам, с них взимается увеличенная плата:

- за хранение грузов, выгруженных в местах общего пользования железнодорожных станций и находящихся в вагонах и контейнерах, – в пятикратном размере;

- за пользование вагонами, контейнерами – в двукратном размере.

Определение наличия технологических затруднений, причины и условия возникновения, срока их действия относится к компетенции отделения Белорусской железной дороги. При этом в ППГ указаны наиболее часто встречающиеся на практике обстоятельства, свидетельствующие о технологических затруднениях в работе станции:

- образование очереди из вагонов, ожидающих подачи под выгрузку, погрузку;

- дополнительная маневровая работа из-за простаивающих на станции вагонов;

- появление повторной сортировки вагонов;

- задержки в приеме поездов от соседних станций;

- необходимость задержки вагонов на станциях в пути следования;
- необходимость подсылки порожних вагонов под погрузку из-за продолжительного времени выгрузки и др.

Основанием для повышения размеров плат является письменное указание руководства отделения Белорусской железной дороги, получив которое, железнодорожная станция обязана уведомить заинтересованных грузополучателей, грузоотправителей путем помещения объявления об этом в товарной конторе (кассе) железнодорожной станции. Увеличение размеров платы за хранение грузов и платы за пользование вагонами, контейнерами вводится по истечении 24 часов после помещения соответствующего объявления.

Согласно п. 56 УЖТ, как было уже отмечено ранее, грузополучатель, полное наименование и почтовый адрес которого указаны в накладной, обязан принять прибывший в его адрес груз даже в том случае, если поставка такого груза не предусмотрена договором (груз принимается на ответственное хранение для последующего урегулирования отношений с грузоотправителем).

Следует отметить, что ответственность за порчу и повреждение груза, происшедшие вследствие несвоевременных выгрузки и вывоза груза с железнодорожной станции, а также задержки вагонов на подъездных путях и железнодорожных станциях по зависящим от грузополучателя причинам, несет грузополучатель (п. 56 УЖТ). Таким образом, указанная ответственность грузополучателя наступает не только в отношении груза в вагоне, находящемся на подъездном пути в ожидании выгрузки, но и в отношении грузов, находящихся на станции, в том числе в пределах установленного срока хранения, как в вагонах и контейнерах в ожидании их выгрузки грузополучателем или в ожидании по вине грузополучателя подачи под выгрузку на подъездной путь, так и выгруженных в местах общего пользования в ожидании их вывоза грузополучателем. Причем имущественную ответственность за порчу и повреждение груза грузополучатель должен нести и тогда, когда он отказывается принимать груз, ссылаясь на отсутствие договора на его поставку или на несохранность груза при его перевозке [3].

**Пример 4.3.** *На железнодорожную станцию назначения прибыл вагон с конфетами. По причине отсутствия свободного места в складе груз длительное время не выгружался. В то же время грузополучатель отказался выгружать груз по прямому варианту вагон – автомобиль. В результате задержки выгрузки конфеты оказались испорченными и по заключению экспертизы их отправили в промышленную переработку. Убытки от порчи груза суд распределил поровну между железной дорогой и грузополучателем [7].*

**Пример 4.4.** *Помидоры прибыли в вагонах на железнодорожную станцию назначения в установленный срок доставки. В связи с выгрузкой грузополучателем ранее поданных вагонов и простоем их сверх установленных технологических норм на выполнение погрузочно-разгрузочных работ с вагонами грузовой фронт был занят. По этой причине невозможно было осуществить подачу прибывших вагонов с*

помидорами, что зафиксировано в акте общей формы, составленном станцией назначения и подписанном грузополучателем. По заключению экспертизы порча груза произошла из-за задержки вагонов в ожидании подачи. Убытки от порчи помидоров были возложены на грузополучателя [7].

Выдачей груза указанному в накладной грузополучателю завершается процесс его транспортировки от грузоотправителя к грузополучателю и исполнение договора перевозки со стороны железной дороги. Поэтому УЖТ (п. 57) предусмотрена обязанность грузополучателя до выдачи ему груза на железнодорожной станции назначения внести все причитающиеся Белорусской железной дороге, ее организациям на момент выдачи груза платежи по перевозке. Оформляя выдачу груза грузополучателю, станция назначения проверяет правильность взыскания провозной платы на станции отправления и начисляет все платежи, возникшие в пути следования и на станции назначения, в том числе вызванные неправильными действиями грузоотправителя, так как по прибытии груза на железнодорожную станцию назначения всю ответственность перед Белорусской железной дорогой, ее организациями по его перевозке несет грузополучатель (п. 130 УЖТ).

#### 4.3 Выдача груза железной дорогой получателю

**Документальное оформление выдачи груза** уполномоченному лицу грузополучателя на железнодорожной станции назначения осуществляется на основании разовой или постоянной доверенности. *Разовая* доверенность выдается для одноразового получения груза по конкретной накладной, а *постоянная* дает право неоднократного выполнения такого действия в течение определенного периода времени, как правило, в течение года.

В соответствии с п. 5 Правил выдачи в доверенности должны быть указаны:

- данные документа, удостоверяющего личность лица, которому выдана доверенность;
- перечень действий, которые уполномоченное лицо имеет право совершать: раскредитование перевозочных документов (оформление получения груза по документам), получение накладной, выполнение расчетов за перевозку, подписание памятки приемосдатчика, ведомости подачи и уборки вагонов, коммерческого акта или другие действия);
- номер вагона, контейнера и номер накладной (для разовой доверенности).

Доверенность от имени организации (юридического лица) подписывается ее руководителем или иным уполномоченным на это учредительными документами организации лицом и заверяется ее печатью, а при нахождении имущества организации в собственности Республики Беларусь либо административно-территориальной единицы доверенность должна быть

подписана также главным (старшим) бухгалтером данной организации. *В доверенности не допускаются какие-либо исправления* (дописки, зачеркивания и т. п.).

При оформлении выдачи груза по документам грузополучателю выдается оригинал накладной под роспись в дорожной ведомости с указанием в ней номера и даты выдачи доверенности на получение груза, причем разовая доверенность прикладывается к дорожной ведомости, а постоянная хранится на железнодорожной станции. Доверенное лицо грузополучателя по требованию работника железнодорожной станции обязано предъявлять документ, удостоверяющий личность.

*Прибывшие в адрес физического лица грузы выдаются* согласно п. 5 Правил выдачи следующим образом:

– *указанному в накладной лицу* – без доверенности при предъявлении документа, удостоверяющего личность, под роспись в дорожной ведомости с указанием даты получения груза и данных документа, удостоверяющего личность;

– *уполномоченному грузополучателем лицу* – при предъявлении оформленной надлежащим образом доверенности и соответствующих документов.

В получении груза от железной дороги грузополучатель (уполномоченное им лицо) расписывается в дорожной ведомости, что означает оформление получения (выдачи железной дорогой) груза по документам (раскредитование документов). Однако факт расписки в дорожной ведомости в получении груза не свидетельствует о фактической его выдаче, так как раскредитование документов при перевозках железнодорожным транспортом осуществляется, как правило, до фактической выдачи груза. *Датой фактической выдачи груза с железнодорожной станции считается:*

– дата вывоза груза со станции при выгрузке средствами организации Белорусской железной дороги в местах общего пользования;

– дата подачи вагона под выгрузку при выгрузке средствами грузополучателя в местах общего и необщего пользования.

*Подтверждением фактической выдачи груза железной дорогой грузополучателю согласно п. 8 Правил выдачи являются:*

– отметка на оборотной стороне оригинала накладной в графе «Вывоз груза» железнодорожной станции назначения, заверенная штампом станции, при выгрузке грузов в местах общего пользования организациями Белорусской железной дороги. При выдаче груза по частям в указанной графе отдельно записывается каждая выданная часть груза;

– подписи уполномоченных работников железнодорожной станции и грузополучателя в памятке приемосдатчика при выгрузке грузов в местах общего пользования и в местах необщего пользования на территории железнодорожной станции грузополучателем, а также на подъездных путях при подаче вагонов к местам выгрузки локомотивом организации Белорусской железной дороги;

– подписи уполномоченных работников железнодорожной станции и владельца подъездного пути или организации-пользователя, с которыми заключен договор на эксплуатацию подъездного пути либо договор на подачу и уборку вагонов, в памятке приемосдатчика при передаче вагонов, контейнеров на выставочных путях.

По прибытии груза на станцию назначения обязанностью железной дороги помимо выдачи груза является участие в установленных УЖТ случаях в проверке количества и состояния груза, а при обнаружении его несохранности – и составление коммерческого акта. Такое участие железной дороги в проверке груза зависит от того, чьими средствами осуществлена погрузка на станции отправления, наличия признаков сохранности груза при перевозке: исправность вагона (контейнера), пломб (ЗПУ), защитной маркировки или увязки на открытом подвижном составе и т. п.) и соблюдения надлежащих условий доставки груза. В соответствии с п. 58 УЖТ *железнодорожная станция назначения обязана при выдаче груза проверить его массу, количество мест и состояние* в следующих случаях:

- 1) прибытие груза, погруженного организацией Белорусской железной дороги;
- 2) прибытие груза в неисправном вагоне, контейнере, а также в вагоне, контейнере с поврежденными пломбами (ЗПУ) или с пломбами (ЗПУ) попутных железнодорожных станций;
- 3) прибытие груза с признаками недостачи, повреждения, порчи при перевозке на открытом подвижном железнодорожном составе или в крытых вагонах (в том числе специализированных) без пломб (ЗПУ), когда такая перевозка предусмотрена ППГ;
- 4) прибытие скоропортящегося груза с нарушением предельного срока его перевозки или с нарушением температурного режима перевозки в рефрижераторных вагонах железных дорог;
- 5) выдача с мест общего пользования грузов, выгруженных организациями Белорусской железной дороги.

Необходимость при выдаче проверки массы, количества мест и состояния груза железной дорогой в указанных выше случаях обусловлено наличием обстоятельств, свидетельствующих о произошедших или возможных нарушениях установленных условий транспортировки грузов со стороны перевозчика, которые могут привести к несохранности груза, либо о непосредственном доступе железной дороги к грузу при осуществлении его погрузки или выгрузки организациями Белорусской железной дороги в пунктах отправления, назначения.

Следует отметить, что при прибытии на станцию назначения вагонов, контейнеров, перевозимых грузов (автомобили, тракторы и др.) с исправными пломбами (ЗПУ) соответствующего таможенного, пограничного органа или железнодорожной станции, наложенных вместо первоначальных в

связи с проведением таможенного, пограничного и других видов контроля, отсутствует обязанность железной дороги выдавать грузы с проверкой их массы, количества мест и состояния, т. е. с участием уполномоченного работника железнодорожной станции, за исключением случаев, предусмотренных п. 58 УЖТ и указанных выше. Наличие таких исправных пломб (ЗПУ) является доказательством обеспечения железной дорогой сохранности груза в процессе его перевозки (доказательством отсутствия ее вины в недостатке груза), за исключением указанных в п. 58 УЖТ случаев.

При отсутствии обстоятельств, предусматривающих необходимость участия железнодорожной станции в выдаче груза с проверкой согласно п. 58 УЖТ, груз выдается без проверки. В соответствии с п. 7 Правил выдачи установлен следующий *порядок выдачи грузов железнодорожными станциями грузополучателям, перевозимых:*

- в крытых вагонах, опломбированных пломбами, ЗПУ или с применением закрутки, а также перевозимые в контейнерах (за исключением перевозимых в контейнерах, загруженных в вагоны дверями вовнутрь организациями Белорусской железной дороги и подлежащих выгрузке в местах необщего пользования, – визуальный осмотр коммерческого состояния вагонов, контейнеров в вагонах (исправность пломб, ЗПУ, закруток, люков, стенок вагона или контейнера и др.);

- на открытом подвижном составе (за исключением перевозимых в контейнерах), – визуальный осмотр груза в вагоне на наличие признаков несорванности груза;

- в контейнерах, загруженных в вагоны дверями вовнутрь организациями Белорусской железной дороги и подлежащих выгрузке в местах необщего пользования, – проверка контейнеров в коммерческом отношении в момент выгрузки их из вагона. В дальнейшем выгруженные из вагонов контейнеры с грузом выдаются в порядке, аналогичном рассмотренному выше.

Во всех указанных выше случаях при отсутствии обстоятельств, предусматривающих необходимость участия железнодорожной станции в выдаче груза с проверкой согласно п. 58 УЖТ, груз выдается без проверки. Данное положение подтверждается п. 16 Правил выдачи, которым установлено, что выдача грузов, прибывших в исправных вагонах, контейнерах и с исправными пломбами или ЗПУ, опломбированными грузоотправителями, таможенным либо другим уполномоченным органом, осуществляется железнодорожной станцией без проверки состояния, массы и количества мест грузов, за исключением случаев, предусмотренных п. 58 УЖТ.

Необходимо отметить, что в соответствии с Правилами выдачи, если после передачи железнодорожной станцией вагонов с грузами, в том числе с контейнерами, владельцу подъездного пути или организации-пользователю, с которыми заключен договор на эксплуатацию подъездного пути или договор на подачу и уборку вагонов, будут обнаружены обстоятельства, свиде-

тельствующие о доступе к грузу (повреждение пломб, ЗПУ, обшивки вагонов, контейнеров и др.), не установленные при передаче и не отраженные в памятке приемосдатчика, то ответственность за несохранность грузов несет сторона, принявшая груз от железнодорожной станции (владелец подъездного пути или организация – пользователь), а прием грузов производится грузополучателем без участия железнодорожной станции.

Вскрытие вагона, контейнера грузополучателем в случаях, когда железнодорожная станция обязана согласно п. 58 УЖТ выдавать груз с проверкой его массы, состояния и количества мест, должно производиться в соответствии с п. 10 Правил выдачи только в присутствии уполномоченного работника железнодорожной станции. При нарушении этого положения (вскрытие вагона, контейнера без участия работника станции) ответственность за сохранность данного груза несет грузополучатель, который производит прием груза без участия железнодорожной станции. Факт вскрытия вагона, контейнера грузополучателем без участия железнодорожной станции оформляется железнодорожной станцией актом общей формы в порядке, установленном Правилами составления актов при перевозках грузов железнодорожным транспортом общего пользования (далее – Правилами составления актов).

В соответствии с п. 18 Правил выдачи *проверка массы, количества мест и состояния груза в установленных п. 58 УЖТ случаях* должна осуществляться следующим образом:

– тарные и штучные грузы, масса которых при отправлении определялась по стандарту или по трафарету, выдаются железнодорожной станцией с проверкой количества мест в отправке и массы или количества единиц груза только в поврежденных местах. В случае обнаружения повреждения тары или других обстоятельств, которые могут повлиять на состояние груза, железнодорожная станция обязана произвести с учетом имеющихся сопроводительных документов (счет-фактура, описание, упаковочный ярлык и др.) проверку груза в поврежденных местах с вскрытием этих мест. При исправности тары груз выдается грузополучателю по количеству мест без проверки массы;

– грузы, перевозимые навалом и насыпью, масса которых определена взвешиванием, выдаются с проверкой массы на вагонных весах. Масса тары вагона принимается согласно трафарету на вагоне, но при наличии вагонных весов на железнодорожной станции назначения или у грузополучателя разрешается определять ее по результатам взвешивания тары вагона. Проверка массы груза при выдаче осуществляется, как правило, способом, аналогичным способу ее определения при погрузке данного груза. Однако при отсутствии вагонных весов у грузополучателя и на железнодорожной станции назначения перевозимые навалом и насыпью грузы, прибывшие без признаков недостачи, выдаются без проверки их массы на весах;

– грузы, перевозимые наливом, выдаются с проверкой массы железнодорожной станцией, как правило, тем же способом, каким определялась масса груза при отправлении. При этом взвешивание на вагонных весах производится повагонно (все колеса цистерны должны одновременно находиться на грузоприемном устройстве весов), а при отсутствии весов масса определяется расчетным путем при помощи метрштока;

– лесные грузы, пиломатериалы, дрова в штабелях, масса которых определена по обмеру, выдаются с проверкой количества груза посредством обмера только в штабелях с нарушенным креплением и с признаками недостачи. При определении массы данных грузов при отправлении взвешиванием на вагонных весах, проверка массы груза на станции назначения должна также производиться взвешиванием. При отсутствии вагонных весов у грузополучателя и на железнодорожной станции назначения такие грузы, прибывшие без признаков недостачи, выдаются без проверки их массы на весах;

– грузы, перевозимые в транспортных пакетах, в том числе пило- и лесоматериалы, металлопродукция выдаются с проверкой количества транспортных пакетов, массы или количества единиц груза только в неисправных транспортных пакетах;

– мясо и мясопродукты, перевозимые без упаковки, выдаются с проверкой массы груза (путем взвешивания на товарных весах) и количества мест (при указании в накладной их числа);

– картофель, капуста и другие овощи, бахчевые культуры, перевозимые навалом, в том числе в сетках, выдаются грузополучателю с проверкой их массы. При этом выдача скоропортящихся грузов, перевозимых в упаковке (сетки, ящики открытого типа и др.) с указанием в накладной количества мест, масса которых при отправлении определена по трафарету или по стандарту, производится, как и для тарных и штучных грузов, с проверкой количества мест груза, а также массы или количества единиц груза только в поврежденных местах;

– при выдаче с проверкой массы грузов, перевозимых со съемным оборудованием, утеплительными материалами, масса нетто груза определяется как разница между массой брутто и суммой массы тары вагона, съемного оборудования и утеплительных материалов (масса утеплительных материалов, овощных, хлебных щитов и другого съемного оборудования принимается согласно данным, указанным в накладной).

Кроме того, п. 19 Правил выдачи установлено, что в предусмотренных п. 58 УЖТ случаях проверка состояния, массы и количества мест прибывшего опасного груза должна производиться в присутствии уполномоченного работника железнодорожной станции грузополучателем на своем складе, за исключением опасных грузов, перевозимых мелкими отправками.

Грузы, включенные в соответствии с Правилами пломбирования в перечень грузов, допущенных к перевозке во внутривнутриреспубликанском сообще-



нии в вагонах без пломб или ЗПУ, но с обязательным использованием проволочной закрутки, выдаются без проверки их массы, состояния и количества мест. Аналогично без проверки осуществляется выдача грузов, прибывших в вагонах и контейнерах в сопровождении проводников грузоотправителя или грузополучателя.

Как было отмечено, о предстоящей подаче вагонов, контейнеров под выгрузку грузополучателю железнодорожная станция обязана его уведомить не менее чем за два часа до их подачи. Вагоны, поданные под выгрузку с нарушением сроков подачи или без уведомления, принимаются грузополучателем для выгрузки с момента предъявления их железнодорожной станцией. Однако согласно п. 12 Правил выдачи *вагоны считаются поданными под выгрузку* и оплачиваемое грузополучателями время пользования ими исчисляется следующим образом:

- *при подаче без уведомления* – по истечении двух часов с момента фактической подачи вагонов;
- *при подаче ранее указанного в уведомлении срока* – с момента наступления этого срока;
- *при подаче с опозданием* по сравнению с указанным в уведомлении сроком – с момента фактической подачи вагонов, а в том случае, когда опоздание превышает два часа, железнодорожная станция должна вновь уведомить грузополучателя о предстоящей подаче.

Согласно п. 21 Правил выдачи при простое вагона, контейнера в ожидании прибытия уполномоченного работника станции для участия в выдаче груза в предусмотренных п. 58 УЖТ случаях железнодорожной станцией должен быть составлен акт общей формы с указанием в нем времени простоя вагона, контейнера с момента уведомления железнодорожной станции о необходимости выдачи груза с проверкой в соответствии с п. 58 УЖТ до момента прибытия уполномоченного работника станции. На основании такого акта, подписываемого уполномоченными работниками грузополучателя и железнодорожной станции, указанное время вынужденного простоя вагона, контейнера не включается в общее время его нахождения в пользовании грузополучателя.

Отказ железнодорожной станции назначения в выдаче груза с проверкой в нарушение соответствующих положений УЖТ и Правил выдачи грузополучателем должен быть обжалован в установленном порядке, а прием груза производится им в этом случае согласно Положению о приемке товаров по количеству и качеству (далее – Положение о приемке товаров) с составлением при необходимости акта приемки товаров по количеству и качеству. Доказательством факта несохранной перевозки груза и ее размера при необоснованном отказе железной дороги от проверки массы, количества мест и состояния груза служат акт приемки товаров, составленный грузополучателем в соответствии с Положением о приемке товаров, и его жалоба на неправильные действия железнодорожной станции назначения.

**Пример 4.5.** В адрес грузополучателя прибыл контейнер с куртками в технически неисправном состоянии. Грузополучатель потребовал выдачи ему груза с проверкой. Станция назначения в удовлетворении законного требования грузополучателя отказала. Это обстоятельство было подтверждено жалобой грузополучателя, который произвел приемку груза в соответствии с Положением о приемке товаров, и актом приемки товаров – была установлена недостача 12 курток. Суд принял решение взыскать убытки от несохранной перевозки с железной дороги [7].

Следует отметить, что, как правило, отказ железнодорожной станции назначения в проверке массы, количества мест и состояния груза в предусмотренных п. 58 УЖТ случаях приводит к отнесению судами убытков за несохранную перевозку на железную дорогу.

**Пример 4.6.** Вагон с маслом был подан железнодорожной станцией назначения на подъездной путь без пломбы грузоотправителя на одной двери, и в нем при проверке обнаружена недостача 10 упаковок. Факт подачи вагона без пломбы подтвержден отметкой грузополучателя в памятке приемосдатчика. Жалобой грузополучателя отделению железной дороги подтвержден отказ станции выдать ему груз с проверкой. Ответственность за недостачу груза была возложена на железную дорогу [7].

**Пример 4.7.** В адрес грузополучателя на железнодорожную станцию назначения прибыл вагон с арбузами с дефектной пломбой с неясными оттисками грузоотправителя. Станция назначения отказалась выдать арбузы с проверкой, и ее действия были обжалованы грузополучателем телеграммой на имя начальника отделения железной дороги. Недостача груза установлена актом, составленным в соответствии с Положением о приемке товаров. Ответственность за недостачу арбузов была возложена судом на железную дорогу [7].

При выдаче груза без участия железнодорожной станции по требованию грузополучателя в графе «Отметки о выдаче груза» оригинала накладной железнодорожная станция должна сделать согласно п. 24 Правил выдачи отметку о прибытии груза в исправном вагоне, контейнере за исправными пломбами (ЗПУ) отправителя, таможенного или иного уполномоченного органа либо без признаков несохранности (когда перевозка груза допускается без пломб (ЗПУ), но с обязательным наложением закрутки, а также на открытом подвижном составе) и выдаче груза без проверки.

Содержание соответствующих отметок в указанной выше графе оригинала накладной при выдаче груза железнодорожной станцией согласно п. 58 УЖТ с проверкой массы, количества мест и состояния определено п. 25 Правил выдачи. При этом для внесения этих отметок оригинал накладной должен быть предъявлен грузополучателем железнодорожной станции назначения в день выгрузки или не позднее следующих за днем выгрузки суток.

Согласно п. 23 Правил выдачи организация Белорусской железной дороги на основании отдельного договора (за установленную плату) может по просьбе грузополучателя принимать участие в проверке массы, количества

мест и состояния груза. Результаты такой проверки оформляются в соответствии с Правилами составления актов и Правилами выдачи.

Выгруженные из вагона грузы должны размещаться при высоте укладки до 1200 мм (кроме балласта для путевых работ) на расстоянии от наружной грани головки крайнего рельса не ближе 2 м, а при большей высоте – не ближе 2,5 м. В соответствии с п. 26 Правил выдачи при выгрузке тарных и штучных грузов в местах общего пользования в тех случаях, когда уполномоченный работник железнодорожной станции принимает участие в проверке груза, грузополучатель обязан уложить груз отдельно от ранее выгруженного для обеспечения при необходимости возможности повторной проверки выгруженного груза.

При проверке массы груза на станции назначения результат сравнивается с массой груза, указанной в накладной на основании определения массы груза на станции отправления. Следует учитывать, что даже при применении наиболее точного способа определения массы груза – взвешивания и использовании весов одного и того же типа возможны расхождения в результатах ее определения, обусловленные их техническими характеристиками. Кроме того, ряд грузов при перевозке подвержен естественной убыли, которая представляет собой потери грузов (уменьшение массы при сохранении качества в пределах требований нормативных документов), являющиеся следствием физико-химических свойств грузов, воздействия метеорологических факторов и несовершенства применяемых грузоотправителями средств защиты грузов от потерь при транспортировании. Поэтому согласно п. 58 УЖТ *масса груза считается правильной, т. е. соответствующей договору перевозки, если разница в массе груза, определенной на железнодорожной станции отправления, по сравнению с массой, оказавшейся на железнодорожной станции назначения, не превышает:*

- при недостатке массы – нормы естественной убыли массы данного груза и предельного расхождения в результатах определения массы нетто;
- при излишках массы – предельного расхождения в результатах определения массы нетто.

Правилами выдачи (п. 27) установлено, что нормы естественной убыли массы грузов исчисляются:

- для грузов, перевозимых в таре и упаковке, – от массы брутто груза;
- для грузов, перевозимых без тары и упаковки, – от массы нетто груза.

Нормы естественной убыли массы грузов при перевозках железнодорожным транспортом общего пользования во внутриреспубликанском сообщении приведены в главе 5 Правил выдачи, а при перевозках грузов в международном железнодорожном сообщении эти нормы установлены СМГС, другими международными договорами.

Порядок определения предельных расхождений в результатах определения массы нетто груза указан в главе 4 Правил выдачи, в которой приведены также предельные погрешности средств и методов определения массы

груза. Значение предельной погрешности в соответствии с требованиями ППГ при предъявлении грузов к перевозке должно быть указано грузоотправителем в графе «Способ определения массы» оригинала накладной, за исключением предельной погрешности измерений при определении массы груза на основании измерений объема.

Недостача массы, превышающая значение предельного расхождения в результатах ее определения и норму естественной убыли, устанавливается как разность между данными, указанными в накладной, и данными проверки массы на месте назначения или в пути следования с учетом значения предельного расхождения в результатах определения массы и нормы естественной убыли (п. 28 Правил выдачи).

**Пример 4.8.** На железнодорожную станцию назначения прибыл цемент в вагоно-хотпере с пломбами попутной железнодорожной станции, масса груза нетто по накладной  $M_1 = 58 \text{ т}$ . В соответствии с п. 58 УЖТ железная дорога обязана проверить массу груза. Метод определения массы груза нетто при отправлении – взвешивание груженого вагона с остановкой без расцепки вагонов, масса тары принята по трафарету, сведения о предельной погрешности определения массы груза нетто в накладной отсутствуют. Метод определения массы груза нетто при проверке на железнодорожной станции назначения – взвешивание груженого вагона на весах для взвешивания в движении класса точности 0,5. Масса груза нетто, определенная на железнодорожной станции назначения,  $M_2 = 53,8 \text{ т}$ .

В соответствии с подпунктом 42.4 п. 42 Правил выдачи, когда в накладной отсутствуют сведения о предельной погрешности определения массы груза нетто, предельная погрешность на железнодорожной станции отправления при массе груза до 64 т принимается равной  $\delta_1 = \pm 2,0 \%$ . Согласно таблице 6 приложения 1 к Правилам выдачи при  $M_2 = 53,8 \text{ т}$  предельная погрешность определения массы на железнодорожной станции назначения составляет  $\delta_2 = \pm 2,0 \%$ . По таблице 1 приложения 1 к Правилам выдачи предельное расхождение в результатах определения массы груза нетто  $\delta_{1,2} = \pm 2,8 \%$ . Предельное расхождение в результатах определения массы груза нетто, выраженное в единицах измеряемой величины, составит

$$M_n = M_1 \delta_{1,2} / 100 \% = 58000 \cdot 2,8 / 100 \% = 1624 \text{ кг} = 1,624 \text{ т}.$$

Норма естественной убыли в соответствии с приложением 2 к Правилам выдачи

$$N_y = 0,3 \cdot 58000 / 100 \% = 174 \text{ кг} = 0,174 \text{ т}.$$

Масса груза считается правильной, если выполняется условие

$$\begin{aligned} M_1 - M_2 &\leq N_y + M_n; \\ 58 - 53,8 &> 1,624 + 0,174; \\ 4,2 \text{ т} &> 1,798 \text{ т}. \end{aligned}$$

Так как условие не выполняется, то на железнодорожной станции назначения имеет место недостача массы груза нетто, которая определяется следующим образом:

$$M_{\text{нед}} = M_1 - M_2 - N_y - M_{\text{п}} = 58 - 53,8 - 0,174 - 1,624 = 2,402 \text{ т.}$$

Следовательно, недостача массы составляет 2402 кг.

В тех случаях, когда организациями Белорусской железной дороги осуществлялись погрузка, определение массы груза или пломбирование вагонов и при выгрузке на железнодорожной станции назначения (в местах общего и необщего пользования) *обнаружены излишки массы* (излишние места груза) *их выдача* в соответствии с п. 30 Правил выдачи *производится* следующим образом:

– *тарные и штучные грузы* остаются в местах общего пользования на станции до выяснения их принадлежности, а в местах необщего пользования выдаются грузополучателю на ответственное хранение под расписку;

– *перевозимые навалом, насыпью или наливом грузы, а также скоропортящиеся грузы*, которым угрожает порча, выдаются грузополучателю на ответственное хранение под расписку вместе с основным количеством груза, указанным в накладной.

В расписке грузополучателя при передаче груза на ответственное хранение должно содержаться обязательство не использовать полученные излишки груза и вернуть их по первому требованию железнодорожной станции.

Для вывоза груза с железнодорожной станции грузополучатель обязан предъявить: оригинал накладной с отметкой о внесении всех причитающихся платежей; подписанный уполномоченным работником железнодорожной станции пропуск, когда на станции установлен порядок вывоза груза по пропускам; квитанцию о внесении платы за хранение груза, если его вывоз осуществляется после истечения срока бесплатного хранения (п. 33 Правил выдачи).

Порядок выдачи досылаемого груза, а также осуществления розыска груза в случае его неприбытия на железнодорожную станцию назначения в установленный срок определен в главе 3 Правил выдачи.

Как было отмечено ранее, по прибытии груза на станцию назначения в соответствии с п. 130 УЖТ вся ответственность по данной перевозке перед Белорусской железной дорогой, ее организациями возлагается на грузополучателя, причем как за нарушения, допущенные им (несвоевременное получение и вывоз груза, неочистка вагонов, контейнеров и др.), так и за невыполнение или ненадлежащее выполнение определенных обязанностей грузоотправителем.

#### 4.4 Оформление и выдача груза при несохранной перевозке

В том случае, когда при выдаче груза с участием уполномоченного работника железной дороги обнаруживается недостача, повреждение или порча груза, железнодорожная станция назначения должна составить **коммерческий**

**акт.** Необходимо отметить, что груз может также прибыть на станцию назначения с уже составленным в пути следования коммерческим актом.

Коммерческий акт является документом, где фиксируются обстоятельства, порождающие имущественную ответственность перевозчика, грузоотправителя и грузополучателя. Вопросы об ответственности организаций Белорусской железной дороги за несохранность груза разрешаются на основании коммерческого акта, который является важным юридическим документом и должен включать в себя исчерпывающее описание состояния груза и обстоятельств, при которых обнаружена та или иная неисправность груза. Кроме того, на *основании коммерческого акта осуществляется:*

- розыск груза, расследование причин и выявление виновников хищений, недостачи, порчи или повреждения грузов;
- удовлетворение или отклонение претензий, заявленных перевозчику;
- разработка и проведение мероприятий по устранению причин несохранности и улучшению организации перевозок.

В соответствии с п. 58 УЖТ *коммерческий акт составляется для удостоверения следующих обстоятельств:*

- несоответствие между наименованием, массой и количеством мест груза в натуре и данными, указанными в перевозочном документе;
- порчи и повреждения груза;
- обнаружения груза без перевозочных документов или перевозочных документов без груза;
- возвращения Белорусской железной дороге, ее организациям похищенного груза;
- непередачи организациями Белорусской железной дороги на железнодорожный подъездной путь груза в течение 24 часов после оформления в товарной конторе документов о выдаче груза. В этом случае коммерческий акт составляется только по требованию получателя.

Станция обязана составить коммерческий акт в случаях обнаружения ею перечисленных обстоятельств или указания получателем до получения груза, на наличие хотя бы одного из этих обстоятельств, в том числе и при участии работников станции в проверке состояния груза, его массы, количества мест в соответствии с договором, заключенным между железной дорогой и получателем, когда такая проверка не предусмотрена п. 58 УЖТ.

Груз может быть выдан железной дорогой без проверки в связи с отсутствием оснований проверки груза, предусмотренных п. 58 УЖТ, однако в дальнейшем может быть установлено, что основания для выдачи груза с проверкой фактически имели место (например, неисправность вагона или контейнера не была обнаружена при осмотре его снаружи в груженом состоянии). В тех случаях, когда организация Белорусской железной дороги выдает груз без проверки, а после вскрытия вагона или контейнера будут обнаружены неисправность вагона или контейнера, имеющая скрытый характер, а также не-

доставка, порча или повреждение груза, произошедшие по причинам, зависящим от этой неисправности подвижного состава, грузополучатель вправе потребовать от железной дороги выдачи груза с проверкой и оформления результатов такой выдачи коммерческим актом.

Коммерческие акты составляются на бланках с типографской нумерацией и заполняются только на пишущей машинке или компьютере, четко, без помарок, подчисток и каких-либо исправлений. Коммерческий акт должен быть составлен железнодорожной станцией на каждую отправку в отдельности.

О составлении коммерческого акта железнодорожная станция должна сделать отметку в графе накладной «Отметки железной дороги» и дорожной ведомости. Составление коммерческих актов по международным перевозкам производится в соответствии с СМГС [10] и Служебной инструкцией к нему.

*Коммерческие акты составляются:*

- в пути следования груза – в день обнаружения обстоятельств, подлежащих оформлению коммерческим актом;
- при выгрузке груза в местах общего пользования – в день выгрузки, а в соответствующих случаях – в день выдачи груза получателю;
- при выгрузке груза в местах необщего пользования – в день выгрузки, при этом проверка груза должна производиться в процессе выгрузки.

В случае проверки тары вагона не тем приемосдатчиком, который участвовал при взвешивании груза в день его выгрузки, в соответствующем разделе акта указываются фамилии приемосдатчиков, участвовавших при взвешивании груза и проверке тары вагона. Коммерческий акт оформляется в день переверки тары вагона. Акт подписывает приемосдатчик, проверяющий тару вагона.

Если невозможно составить коммерческий акт в указанные сроки, то он должен быть оформлен во всех случаях не позднее следующих суток.

Коммерческие акты составляются по письменному рапорту заведующего грузовым районом, контейнерной площадкой, сортировочной платформой, приемосдатчика или другого уполномоченного работника железнодорожной станции, принимавших участие в погрузке, выгрузке, сортировке и проверке груза. Рапорт должен содержать все сведения, необходимые для составления коммерческого акта. Содержание рапорта проверяет начальник железнодорожной станции или его заместитель, который окончательно решает вопрос о необходимости составления коммерческого акта, и о принятом решении накладывает письменную резолюцию на рапорте приемосдатчика. На основании рапорта приемосдатчика станция обязана дать телеграфное уведомление станции отправления и в другие инстанции.

Пример рапорта приемосдатчика приведен в приложении Ж.

Коммерческие акты составляются в трех экземплярах. Первый и третий экземпляры хранятся в делах железнодорожной станции до предъявления претензии, второй – выдается получателю по его требованию.

Если коммерческий акт составлен на железнодорожной станции отправления или на попутной железнодорожной станции, то второй экземпляр коммерческого акта прилагается к железнодорожной накладной и следует до станции назначения. О составлении коммерческого акта делается отметка в графе накладной “Отметки железной дороги” с указанием номера коммерческого акта, даты его составления и о чем он составлен. Эта запись удостоверяется подписью ответственного работника и штампом станции Белорусской железной дороги, составившей коммерческий акт.

Порядок регистрации и пересылки актов между организациями Белорусской железной дороги устанавливается *Инструкцией по актово-претензионной работе на Белорусской железной дороге*.

На каждом экземпляре коммерческого акта должны быть штампель железнодорожной станции, составившей его, подпись начальника станции (его заместителя), заведующего грузовым двором, районом (заведующего складом, старшего приемосдатчика) и приемосдатчика станции, а также должность и фамилия получателя, если он участвовал в проверке в соответствии с ППГ. Подписывать коммерческий акт может также уполномоченный представитель получателя по доверенности на право подписания коммерческого акта, если он участвует в проверке груза.

При отсутствии на железнодорожной станции должности заведующего грузовым двором, районом (заведующего складом, старшего приемосдатчика) к проверке груза и подписи акта могут быть привлечены другие работники станции (дежурный по станции, товарный кассир). В этом случае в коммерческом акте делается оговорка об отсутствии в штатном расписании заведующего грузовым двором, районом (заведующего складом, старшего приемосдатчика).

При выгрузке грузов в местах общего пользования коммерческий акт подписывается получателем в день выдачи груза.

Если при проверке на железнодорожной станции назначения не будет обнаружена разница между данными коммерческого акта, составленного на попутной станции, и фактическим наличием и состоянием груза на станции назначения, то станция назначения обязана, не составляя нового коммерческого акта, сделать в коммерческом акте попутной станции отметку следующего содержания: «При проверке груза, выданного «\_\_» \_\_\_\_, разницы против настоящего акта не оказалось». Такая отметка удостоверяется штампом организации Белорусской железной дороги и подписями соответствующих должностных лиц.

В случае несоответствия сведений, имеющих в коммерческом акте, составленном на попутной железнодорожной станции, и данных проверки гру-



за железнодорожной станцией назначения, составляется новый коммерческий акт.

В тех случаях, когда в накладной имеется отметка о составлении коммерческого акта попутной железнодорожной станцией, а при перевозочных документах, прибывших с грузом, его не оказалось, то коммерческий акт составляется на станции назначения по результатам выдачи груза.

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

По требованию получателя железнодорожная станция назначения обязана в течение трех дней выдать коммерческий акт, составленный по данной отправке. Выдача коммерческого акта получателю производится под расписку на экземпляре коммерческого акта, остающемся в делах железнодорожной станции. Требование о выдаче коммерческого акта может предъявлять получатель либо лицо, имеющее доверенность получателя на право получения коммерческих актов или на право получения груза. Требование о выдаче составленного коммерческого акта может быть предъявлено в течение месячного срока со дня выдачи груза.

В случае отказа начальника станции Белорусской железной дороги в составлении коммерческого акта или оформления акта с нарушением требований УЖТ и ППГ, получатель имеет право до вывоза груза, а при выгрузке в местах необщего пользования – в течение 24 часов с момента проверки груза подать об этом письменное заявление начальнику отделения дороги непосредственно или через начальника станции Белорусской железной дороги (в этом случае получателю выдается расписка в приеме жалобы с указанием приложенных документов).

Начальник отделения дороги на жалобу об отказе в составлении или о неправильном оформлении коммерческого акта обязан дать мотивированный ответ по существу заявления: по скоропортящимся грузам – в суточный срок, а по остальным грузам – не позднее трехдневного срока по получении заявления. При обоснованности жалобы получателя начальник отделения дороги дает распоряжение начальнику станции о составлении коммерческого акта или о замене неправильно оформленного акта. В этом случае плата за хранение груза за время задержки составления акта с получателя не взимается.

Если коммерческий акт на недостачу груза, прибывшего по основной отправке, выдан получателю, то при прибытии груза по досылочным документам станция обязана потребовать от получателя возвратить ей выданный коммерческий акт. В этом случае в соответствующем разделе коммерческого акта делается отметка о том, что недостающий груз по данной отправке прибыл по досылочным документам с указанием их номеров, железнодо-

рожной станции, оформившей досылку, даты оформления досылки и даты выдачи недостающего груза.

При составлении коммерческих актов на недостачу и повреждение груза, прибывшего по основной отправке и досылочной накладной, по результатам выдачи всего груза может быть составлен один обобщающий коммерческий акт на основную накладную.

В случаях составления коммерческих актов при участии организации Белорусской железной дороги в проверке состояния груза, его массы, количества мест в соответствии с договором, заключенным между организацией Белорусской железной дороги и получателем, когда такая проверка не предусмотрена п. 58 УЖТ, пломбы, ЗПУ, снятые с вагонов (контейнеров), после подписания акта получателем погашаются путем обрезания концов проволоки, троса и выдаются получателю с коммерческим актом.

В случае составления коммерческих актов при перевозке грузов, прибывших за пломбами иностранных дорог и отправителей, а также актов на порчу импортных грузов пломбы прикладываются во всех случаях к актам.

К первому экземпляру коммерческого акта, высылаемому на расследование, должны прилагаться ЗПУ, пломбы, снятые с вагона (контейнера), в котором следовал груз, кроме случаев, когда ППГ предусмотрено их погашение.

В коммерческом акте должны быть полностью указаны все данные из железнодорожной накладной, подробно описано оказавшееся в наличии количество груза (по массе и числу мест), а также его состояние (при повреждении упаковки груза, порче груза и т. п.) и обстоятельства, при которых обнаружена несохранность. На все вопросы, помещенные в графах бланка коммерческого акта, должны даваться точные ответы. Не допускается прочеркивание, а также проставление кавычек вместо повторения требующихся данных. В акте отдельно отражаются сведения о пломбах (ЗПУ) железной дороги (наименование станции, дороги, контрольные знаки и номер тисков, наименование ЗПУ) и о пломбах (ЗПУ) отправителя (наименование станции и дороги, наименование отправителя, контрольные знаки, наименование ЗПУ), если они имелись.

Сведения обо всех снятых с вагона (контейнера) пломбах (ЗПУ) должны быть вписаны в акт точно, с указанием, какие пломбы (ЗПУ) сняты с одной стороны и какие с другой стороны вагона. При описании в акте пломб (ЗПУ), снятых со специализированных вагонов, должно быть указано, откуда они сняты.

Железнодорожная станция назначения обязана определить размер фактической недостачи, порчи, повреждения груза, согласно предъявленным получателем документам, или выдать груз по его фактическому наличию с подробным его описанием в коммерческом акте, в котором должно быть указано, правильно ли погружен, размещен или закреплен груз, а также имеется ли защитная маркировка для грузов, перевозимых на открытом

подвижном составе. При неправильной погрузке, размещении и креплении груза в акте указывается, какое нарушение было допущено.

Никаких предположений или заключений о причинах несохранности груза, вины отправителя, организации Белорусской железной дороги вносить в коммерческий акт не допускается, так как такое заключение может быть сделано только в результате тщательного расследования причин возникновения несохранности.

Если к перевозочным документам приложены коммерческие акты или акты общей формы, составленные на железнодорожных станциях в пути следования груза, то в верхней части коммерческого акта, составляемого на железнодорожной станции назначения, делается запись, что коммерческий акт составлен в дополнение к акту, с указанием наименования станции, составившей его, железной дороги, номера, даты составления и краткого содержания этого акта.

Коммерческий акт является основным доказательством несохранности груза, потому что на зафиксированные в нем обстоятельства вправе ссылаться для обоснования своих требований как железная дорога, так и грузоотправитель, грузополучатель.

Железная дорога несет ответственность за недостачу, порчу и повреждение груза в пределах ущерба, определенного в коммерческом акте. Поэтому он является документом, с которым, как правило, связано само право на обращение к железной дороге с требованием по поводу несохранной перевозки груза.

С целью выяснения действительных причин утраты, недостачи, порчи или повреждения груза могут использоваться: досылочные документы и акты попутных станций; копии фактур или других документов, по которым производилась проверка груза; акты экспертизы; дорожные ведомости; вагонные листы; технический акт, если возникает спор о состоянии подвижного состава; сертификат или качественное удостоверение отправителя; данные расследования по актам и др.

Обязанностью железной дороги в случаях, когда при проверке массы, количества мест или состояния груза на железнодорожной станции назначения обнаруживается его недостача, повреждение либо порча или эти обстоятельства удостоверены коммерческим актом, составленным в пути следования, является определение фактических размеров этих недостачи, повреждения, порчи согласно предъявленным грузополучателем документам и выдача грузополучателю коммерческого акта. Помимо приложенных к перевозочным документам (сертификаты, удостоверения о качестве груза и т. п.) у грузополучателя могут быть затребованы и другие документы грузоотправителя, характеризующие груз (счет-фактуры, технические паспорта, спецификации и т. д.). При непредставлении соответствующих документов груз выдается грузополучателю только после составления коммерческого акта (с

подробной описью оказавшегося в наличии груза) и акта экспертизы (в необходимых случаях), которым оформляется ее проведение.

Экспертиза для определения качественного состояния груза, размеров несохранности, причин ее возникновения, величины ущерба от недостачи, повреждения, порчи груза может быть назначена по инициативе организации Белорусской железной дороги или по требованию грузополучателя. В качестве экспертов железнодорожной станции приглашаются специалисты Торгово-промышленной палаты или других независимых организаций.

Экспертиза проводится в присутствии уполномоченного работника железнодорожной станции и считается согласно Правилам выдачи недействительной, если произведена без его участия грузополучателем. О вызове эксперта железнодорожная станция должна уведомить грузополучателя, который имеет право участвовать в экспертизе прибывшего в его адрес груза. Результаты экспертизы оформляются соответствующим актом, подписываемым кроме эксперта и всеми лицами, присутствовавшими при экспертизе. Выводы экспертизы должны быть строго мотивированы, не основываться на предположениях и определять причины несохранности груза, ее размеры, величину ущерба. Акт экспертизы оформляется и выдается железнодорожной станции для последующего приложения его к коммерческому акту, а расходы по экспертизе первоначально оплачиваются той стороной, по инициативе которой проводится экспертиза (железнодорожной или грузополучателем), с дальнейшим отнесением этих затрат на сторону, виновную в несохранности груза.

Выполнение обязанностей по доставке груза в пункт назначения и выдаче грузополучателю может оказаться невозможным в результате действия чрезвычайных и непредотвратимых при данных условиях обстоятельств, т. е. непреодолимой силы. В п. 63 УЖТ предусмотрено, что, если вследствие указанных обстоятельств возникли препятствия для дальнейшей перевозки грузов, доставки их по назначению и выдачи надлежащему грузополучателю, то эти грузы могут быть реализованы в соответствии с законодательством. Порядок реализации таких грузов установлен Правилами реализации грузов и багажа, перевозимых железнодорожным транспортом, а также другими нормативными правовыми актами.

Полученная от реализации груза денежная сумма, за вычетом причитающихся Белорусской железной дороге, ее организациям платежей, которые передаются им только при отсутствии их вины в этом случае (неисполнении обязанности по договору перевозки), перечисляется: указанному в накладной грузополучателю – при оплате им стоимости груза; грузоотправителю – во всех остальных случаях.

Необходимо отметить, что согласно п. 57 УЖТ, если организация Белорусской железной дороги не имеет возможности выдать груз указанному в накладной грузополучателю по зависящим от грузоотправителя, грузополу-

чателя причинам, она должна известить об этом грузоотправителя через железнодорожную станцию отправления. Грузоотправитель обязан дать указание о том, как поступить с грузом, в течение трех суток со дня получения уведомления. При непоступлении от грузоотправителя выполнимых указаний или ответа груз может быть отправлен ему обратно с отнесением на него возникающих при этом расходов.

#### **4.5 Особенности выдачи грузов при перевозке в международном железнодорожном сообщении**

При перевозке в международном железнодорожном сообщении в соответствии со ст. 17 СМГС по прибытию груза на станцию назначения железная дорога обязана выдать груз, оригинал накладной и лист уведомления о прибытии груза (листы 1 и 5 накладной СМГС) получателю. При этом грузополучатель должен уплатить все причитающиеся железной дороге провозные платежи, к которым относятся платежи за услуги железной дороги назначения от входной пограничной станции до станции назначения, а также провозная плата и сборы за услуги транзитных железных дорог при условии их оплаты грузополучателем. Время выдачи груза получателю станция назначения подтверждает наложением своего календарного штампа в соответствующей графе оригинала накладной и дорожной ведомости.

Таким образом, в отличие от внутренних правил СМГС устанавливает обязанность грузополучателя во всех случаях уплатить часть провозных платежей.

Аналогично УЖТ в СМГС установлено, что грузополучатель должен принять прибывший в его адрес груз. Однако в ст. 17 СМГС определена возможность для получателя отказаться от приема груза в тех случаях, когда его качество вследствие повреждения или порчи изменилось настолько, что груз нельзя полностью либо частично использовать по первоначальному назначению. При этом не имеет существенного значения, по чьей вине произошли повреждение или порча груза, но обязательным условием является возникновение их в процессе перевозки груза.

***Пример 4.9.** На железнодорожной станции назначения при выдаче груза (мебельного гарнитура), перевозимого в международном железнодорожном сообщении, обнаружена поломка двух стульев. Груз должен быть принят грузополучателем, так как он может быть использован по первоначальному назначению.*

***Пример 4.10.** Груз (вентиляторы) перевозился в международном железнодорожном сообщении. На железнодорожной станции назначения требуется выдача груза с проверкой массы, количества мест и состояния, так как на вагоне отсутствует ЗПУ грузоотправителя. При выдаче груза обнаружено повреждение в результате неправильной погрузки грузоотправителем всей партии груза, который не подлежит восстановлению. Грузополучатель имеет право отказаться от приема*

*данного груза, так как он не может быть полностью или частично использован по первоначальному назначению.*

В соответствии с внутренними правилами, действующими на железной дороге назначения (специальный порядок оплаты платежей), выдача груза может осуществляться до внесения провозных платежей получателем, но в этом случае он, принимая груз, обязуется соответственно и оплатить провозные платежи.

Однако получатель может вступить в договор перевозки и не принимая груз, а представив заявление об изменении договора, а именно, станции назначения и получателя, т. е. переадресовки. Он имеет право сделать это, как отмечено ранее, согласно ст. 20 СМГС только на входной пограничной станции железной дороги назначения. Если груз проследовал эту станцию, то изменить договор перевозки получатель может лишь по внутренним правилам дороги назначения [7].

Тарные грузы, масса которых определена при упаковке и указана на каждом грузовом месте, как и грузовые места одинаковой стандартной массы, выдаются при исправной таре или упаковке без взвешивания. В остальном, согласно параграфу 4 ст. 17 СМГС, выдача груза осуществляется в соответствии с внутренними правилами, действующими на железной дороге назначения. Указанное положение отражено и в Правилах выдачи, где, в частности, предусмотрено, что выдача грузов, погруженных организациями железных дорог иностранных государств и следовавших в международном железнодорожном сообщении, производится аналогично порядку выдачи грузов, погруженных организациями Белорусской железной дороги.

Получатель согласно СМГС должен оплатить все причитающиеся железной дороге провозные платежи полностью, даже при отсутствии части указанного в накладной груза. При этом установлено, что требование о возврате уплаченных денежных сумм за отсутствующую (невыванную) часть груза может быть предъявлено получателем только в претензионном порядке.

*Железная дорога по своей инициативе или по требованию получателя обязана согласно ст. 18 СМГС составить коммерческий акт, если во время перевозки или выдачи груза она производит проверку состояния груза, его массы или количества мест, а также наличия накладной и при этом устанавливает:*

- 1) полную или частичную утрату груза, недостачу массы, его повреждение, порчу или снижение качества груза по другим причинам;
- 2) несоответствие между сведениями, указанными в накладной, и грузом в натуре о наименовании, массе, количестве мест груза, знаках (марках) и номерах мест груза, наименовании получателя и станции назначения;
- 3) отсутствие накладной или отдельных ее листов по данному грузу или груза по данной накладной;

4) отсутствие или недостаточность отправительских перевозочных приспособлений, указанных в накладной.

Коммерческий акт составляется также в случае обнаружения порожнего приватного или арендованного вагона без накладной либо обнаружения накладной без вагона. При этом обязанность железной дороги по составлению коммерческого акта возникает только при условии, что указанные выше неисправности могли произойти с момента приема груза к перевозке до момента выдачи его получателю.

*Железнодорожная станция назначения* согласно параграфу 3 ст. 18 СМГС имеет право отказаться от составления коммерческого акта в следующих случаях:

1) внутренними правилами, действующими на железной дороге назначения, не допускается составление коммерческого акта после выдачи груза;

2) обращение получателя к станции назначения о составлении коммерческого акта не было сделано им немедленно после обнаружения им неисправности и не было сделано в течение 3 суток после выдачи груза;

3) состояние груза было изменено получателем, хотя это не было необходимо для предохранения груза от увеличения неисправности;

4) указанная неисправность не могла произойти в течение времени с момента приема груза к перевозке до его выдачи получателю;

5) при уменьшении массы не превышаются нормы, указанные в параграфе 5 ст. 18 СМГС;

6) получатель не передает станции назначения пломбы или ЗПУ, снятые с вагона, контейнера, груза (автомобиля, трактора, полуприцепа и т. п.).

Если при проверке состояния груза, который подвержен естественной убыли вследствие своих особых естественных свойств, будет обнаружена недостача, не превышающая норму, установленную в § 1 ст. 24 СМГС, то коммерческий акт не составляется, а установленную при проверке массу груза указывают в графе «Отметки железной дороги» накладной. Масса груза, не подверженного естественной убыли, в накладной считается правильной, если она отличается от массы груза, определенной при отправлении, не более чем на 0,2 % (коммерческий акт также не составляется).

Один экземпляр коммерческого акта выдается получателю в соответствии с порядком, действующим на железной дороге назначения, для предъявления им претензии. Причем следует отметить, что согласно СМГС получатель не может требовать составления коммерческого акта после выдачи груза, однако внутренние правила некоторых железных дорог допускают это в течение определенного срока и для отправок, перевозимых на основании СМГС.

Получателю предоставлено право предъявить претензию об утрате груза, если он не прибыл на станцию назначения и не выдан ему в течение 30 дней после истечения срока его доставки, исчисленного согласно ст. 14 СМГС. В

обязанности получателя входит прием груза, прибывшего не позднее 6 месяцев после истечения срока его доставки (при условии возможности его использования по первоначальному назначению), и возврат железной дороге уплаченных ею денежных сумм получателю в качестве возмещения за утрату груза, возврата провозных платежей и других расходов по перевозке груза. При этом получатель имеет право предъявить к железной дороге претензию об уплате штрафа за просрочку в доставке груза, а также о возмещении за повреждение, порчу или частичную утрату найденного груза.

В ст. 21 СМГС установлен порядок действий сторон при наличии препятствий к перевозке и выдаче груза. Так, если возникает препятствие к перевозке груза, то железная дорога в интересах отправителя и получателя определяет возможность изменения пути следования до станции назначения или запрашивает указание отправителя на то, как поступить с грузом. Так как отправитель может в графе накладной «Особые заявления отправителя» дать указания на случай возникновения препятствия к перевозке, то железная дорога при наличии возможности должна их выполнить.

Если по усмотрению железной дороги эти указания не могут быть реализованы, то она через железнодорожную станцию отправления должна затребовать от отправителя новые указания. Отправитель обязан на обороте извещения о препятствии к перевозке или выдаче груза, переданном ему станцией отправления на бланке установленной приложением Служебной инструкции к СМГС формы, дать указание о том, как поступить с грузом, и возвратить это извещение станции, предъявив дубликат накладной (лист 3 накладной) для внесения соответствующих указаний отправителя. Без его предъявления указание отправителя считается недействительным, и станция отправления сообщает станции, на которой возникло препятствие, об отсутствии такого указания, что дает право поступать с грузом в соответствии с внутренними правилами, действующими на железной дороге, где задержан груз. Однако согласно СМГС отправитель может дать указание и без предъявления дубликата накладной, если поступившее на станцию отправления извещение касается изменения пути следования или отказа получателя принять груз.

Если препятствия к перевозке или выдаче груза возникли после изменения получателем договора перевозки, то железная дорога должна известить об этом получателя, подавшего заявление об изменении договора перевозки. При этом расходы по извещению отправителя или получателя о возникновении препятствий к перевозке или выдаче груза взыскиваются железной дорогой отправления либо назначения соответственно с отправителя или получателя согласно внутренним правилам, действующим на этой железной дороге (ст. 21 СМГС).

Железнодорожная станция, на которой возникло препятствие к перевозке груза, обязана хранить груз в течение 8 суток, а скоропортящийся груз –



4 суток, с момента направления этой станцией извещения о появлении препятствия. Если до истечения этого срока на станцию не поступит никаких выполнимых указаний или ответа, то с грузом можно поступить по внутренним правилам железной дороги, где возникло препятствие (на Белорусской железной дороге согласно п. 125 УЖТ – отправить груз обратно отправителю с отнесением на него возникающих при этом расходов). Причем, если скоропортящимся грузам угрожает порча, то железная дорога, на которой возникло препятствие к перевозке или выдаче груза, должна поступить с грузами в соответствии с действующими внутренними правилами до истечения указанного 4-суточного срока.

Если препятствия к перевозке прекратятся до получения указаний отправителя, то груз направляется на станцию назначения, не ожидая указаний, о чем извещается отправитель.

В соответствии с § 7 ст. 21 СМГС железной дороге оплачиваются все понесенные ею вследствие задержки перевозки или выдачи расходы, если препятствия к перевозке или выдаче груза возникли по вине отправителя либо получателя. При отсутствии их вины в этом железной дороге возмещаются все расходы, обусловленные непредставлением отправителем (получателем) необходимых указаний в рассмотренные выше сроки (8 суток и 4 суток по скоропортящимся грузам) или передачей невыполнимых указаний. Все расходы, связанные с исполнением указаний отправителя (получателя), вносятся в накладную и взыскиваются с соответствующего лица, оплачивающего провозные платежи (отправителя, получателя, экспедиторской организации и др.).

## 5 ЗАДАЧИ

1 В Управление Белорусской железной дороги представлены месячные заявки на перевозку грузов во внутривнутриреспубликанском железнодорожном сообщении на октябрь месяц заводом «Азот» в трех экземплярах 20 сентября и заводом «Луч» в двух экземплярах 14 сентября. Указать, какие правовые требования и кем из грузоотправителей нарушены при подаче месячных заявок на перевозку грузов.

2 Месячные заявки на перевозки грузов в международном железнодорожном сообщении в Словакию и Венгрию на июнь месяц представлены в Управление Белорусской железной дороги цементным заводом 12 мая в трех экземплярах и деревообрабатывающим предприятием 18 мая в двух экземплярах. Кем из грузоотправителей нарушены правовые требования при подаче месячных заявок на перевозку грузов и в чем это выражается?

3 Дополнительная заявка на перевозку груза со станции Центролит на станцию Колядичи в третьей декаде августа подана грузоотправителем в одном экземпляре 8 августа в Управление Белорусской железной дороги. Нарушены ли грузоотправителем правовые требования при подаче дополнительной заявки на перевозку груза?

4 Дополнительная заявка на перевозку груза 11 апреля со станции Аульс в Республику Польша подана грузоотправителем в одном экземпляре 3 апреля в Барановичское отделение Белорусской железной дороги. Нарушены ли грузоотправителем правовые требования при подаче дополнительной заявки на перевозку груза?

5 В соответствии с принятой железной дорогой месячной заявкой на перевозку грузов грузоотправитель представил железнодорожной станции графики подачи вагонов на первую, вторую и третью декады октября соответственно 27 сентября, 7 октября и 18 октября. Установить своевременность представления графиков подачи вагонов в каждом случае.

6 В соответствии с заявкой и графиком железная дорога подала под погрузку сортового металла 5 полувагонов 12 марта в 14 ч. В договоре на эксплуатацию подъездного пути установлена технологическая норма на выполнение погрузки одного вагона – 1,25 ч (75 мин), вместимость места погрузки (размер фронта) составляет 2 вагона. Какое количество вагонов считается по учетной карточке поданным железной дорогой грузоотправителю под погрузку в отчетные сутки 12 марта?

7 Локомотивом железной дороги на подъездной путь согласно заявке и графику ежедневно должно подаваться по 3 крытых вагона. Железная дорога подала под погрузку 13 марта в 14 ч 3 вагона, из которых 2 были загружены до 17 ч, а один – в 18 ч. В договоре на подачу и уборку вагонов установлена технологическая норма на выполнение погрузки одного вагона 0,7 ч (42 мин), вместимость места погрузки (размер фронта) составляет 1 вагон. Во вторые отчетные сутки 14 марта железная дорога подала 2 вагона, которые были загружены грузоотправителем в 16 ч. Определить сторону, не выполнившую заявку на перевозку груза.

8 В соответствии с заявкой и графиком железная дорога подала под погрузку металлических труб 18 августа в 14 ч 10 мин 6 полувагонов. В договоре на эксплуатацию подъездного пути установлена технологическая норма на выполнение погрузки одного вагона – 1,2 ч (72 мин), вместимость места погрузки (размер фронта) составляет 2 вагона. Уведомление об окончании погрузки всех 6 полувагонов передано грузоотправителем на станцию 18 августа в 16 ч 50 мин. Какое количество вагонов считается по учетной карточке поданным железной дорогой грузоотправителю под погрузку в отчетные сутки 18 августа и почему?

9 Железная дорога согласно заявке и графику подала под погрузку 10 полувагонов в порядке сдвоенной операции 20 октября в 9 ч 10 мин. В договоре на эксплуатацию подъездного пути установлена технологическая норма на выполнение выгрузки 0,9 ч (54 мин) на вагон и 1,35 ч (81 мин) – на погрузку одного вагона. Вместимость места выгрузки (размер фронта) составляет 2 вагона, места погрузки – 4 вагона, а время на перестановку вагонов – 20 мин. Какое количество вагонов считается по учетной карточке поданным железной дорогой грузоотправителю под погрузку в отчетные сутки 20 октября?

10 В соответствии с заявкой и графиком железная дорога должна подать под погрузку железобетонных изделий 15 декабря 4 платформы. С учетом просьбы грузоотправителя в счет восполнения допущенного им недогружа данной заявки под погрузку 15 декабря в 13 ч 30 мин подано 5 платформ. В договоре на эксплуатацию подъездного пути установлена технологическая норма на выполнение погрузки одного вагона 1,7 ч (102 мин), вместимость места погрузки (размер фронта) составляет 2 вагона. Какое количество вагонов считается по учетной карточке поданным железной дороге грузоотправителю под погрузку в отчетные сутки 15 декабря?

11 На подъездной путь производственного объединения «Азот», уведомив грузоотправителя о предстоящей подаче в 13 ч, железная дорога подала под погрузку 6 крытых вагонов в 15 ч. Погрузка осуществляется двумя погрузчиками (грузоподъемностью по 1 т) тарно-упаковочного груза в мешках массой места 50 кг, сформированного в пакеты на поддонах. Уведомление об окончании погрузки всех 6 вагонов передано на железнодорожную стан-

цию в 17 ч 30 мин, а убраны вагоны с подъездного пути локомотивом железной дороги в 19 ч. Распределить ответственность между грузоотправителем и железной дорогой за невыполнение принятой заявки на перевозку грузов в отчетные сутки.

12 На подъездной путь после своевременного уведомления локомотивом железной дороги должны были быть поданы к месту погрузки в 14 ч 20 мин 2 полувагона. Однако грузовой фронт был занят вагонами, время выгрузки которых согласно технологической норме на выполнение выгрузки истекло в 14 ч. В связи с этим 2 полувагона простояли в ожидании освобождения грузового фронта и были поданы под погрузку в 15 ч 30 мин, о чем составлен акт общей формы. Технологическая норма на выполнение погрузки одного вагона – 1,2 ч, вместимость места погрузки (размер фронта) составляет 1 вагон. Грузоотправитель уведомил железнодорожную станцию об окончании погрузки 2 поданных полувагонов в 17 ч 30 мин. Определить виновную сторону за невыполнение принятой заявки на перевозку грузов за данные сутки. Как изменится ответственность сторон, если при тех же исходных данных железная дорога информировала грузоотправителя о предстоящей подаче вагонов под погрузку в 14 ч и смогла подать 2 полувагона в 16 ч?

13 Железная дорога в соответствии с заявкой и графиком должна подать заводу «Измеритель» 20 августа 8 вагонов. В указанные сутки железная дорога подала под погрузку 6 порожних вагонов, а также 2 платформы с песком, которые после выгрузки должны были в порядке сдвоенных операций подаваться под погрузку оборудования. Согласно технологическим нормам на выполнение грузовых операций у завода имелось достаточно времени для выполнения выгрузки и погрузки этих вагонов до конца отчетных суток. Однако из-за неисправности крана погрузка 2 платформ завершена в 18 ч. Установить ответственность за невыполнение заявки на перевозку грузов за данные сутки.

14 За первую декаду жирокombинату согласно заявке и графику было подано 30 вагонов для перевозки мыла. За счет уплотненной загрузки грузоотправитель отгрузил всю запланированную продукцию в 29 вагонов, а один вагон остался неиспользованным. Определить, несет ли жирокombинат ответственность за неиспользование поданного вагона.

15 За третью декаду сентября согласно принятой заявке на перевозку грузов железная дорога должна подать цементному заводу 50 вагонов. В соответствии с заявкой и графиком железная дорога в течение данной декады своевременно подавала необходимое количество вагонов. Грузоотправитель отгрузил за третью декаду 3216 т (при статической нагрузке вагона 67 т). Установить, в каком объеме не выполнена заявка на перевозку грузов и кем допущено нарушение. Как перераспределится ответственность, если железной дорогой в третьей декаде не подан 1 вагон из-за отсутствия порожнего подвижного состава?

16 В соответствии с заявкой и графиком железная дорога подала 16 января грузоотправителю 8 порожних крытых вагонов. Грузоотправитель от погрузки одного вагона отказался, указав на коммерческую неисправность подвижного состава, угрожающую сохранности перевозимого груза. Установить виновную сторону за невыполнение заявки на перевозку грузов за 16 января. Как изменятся взаимоотношения грузоотправителя и железной дороги, ответственность сторон, если грузоотправитель принял к перевозке неисправный в коммерческом отношении вагон, самостоятельно устранил эту неисправность и осуществил загрузку данного вагона?

17 В соответствии с заявкой железная дорога подала под погрузку охлажденного мяса Калининковичскому мясокомбинату 5 рефрижераторных вагонов. Перед началом погрузки вагоны были осмотрены, в результате чего выявлено, что морозильная система 3 из них неисправна, поэтому не может быть обеспечена сохранность мяса от порчи.

Грузоотправитель (мясокомбинат) потребовал от перевозчика (железной дороги) устранить неполадки морозильной системы 3 вагонов-рефрижераторов или подать другие с исправной охлаждающей системой.

Железная дорога удовлетворить требования мясокомбината отказалась и, в свою очередь, предъявила требование о внесении за время нахождения под погрузкой у грузоотправителя платы за пользование 5 вагонами (2 груженых и 3 порожних, загружать которые мясокомбинат отказался).

Рассмотреть правомерность действий железной дороги и грузоотправителя.

18 Железнодорожная станция не подала 11 апреля грузоотправителю под погрузку вагоны, указав на непредставление им графика подачи вагонов на вторую декаду апреля. Грузоотправитель по телефону 11 апреля подтвердил непредставление указанного графика и просил подавать вагоны без него в размере среднесуточной нормы исходя из принятой железной дорогой месячной заявки на перевозку грузов. Определить виновную сторону за невыполнение заявки на перевозку грузов за 11 апреля. Как изменятся взаимоотношения железной дороги и грузоотправителя, если при отсутствии графика подачи вагонов на вторую декаду апреля железнодорожная станция подала вагоны 11 апреля, а грузоотправитель их загрузил?

19 Грузоотправитель на основании принятой железной дорогой месячной заявки на перевозку грузов представил 1 марта график подачи вагонов на первую декаду марта. Железнодорожная станция не подавала ему 1 и 2 марта вагоны под погрузку из-за несвоевременного представления графика. Определить виновную сторону за невыполнение заявки на перевозку грузов за 1 и 2 марта.

20 Между грузоотправителем и железной дорогой возник спор о взыскании неустойки за невыполнение заявки на перевозку грузов. Грузоотправителем месячная заявка на перевозку грузов во внутривереспубликанском сообщении была подана за 5 дней до начала месяца, т. е. с нарушением уста-

новленного срока. Однако железная дорога приняла заявку и фактически ее выполняла, подавая вагоны под погрузку. Факт невыполнения заявки железной дорогой подтверждается учетной карточкой, подписанной начальником железнодорожной станции и представителем грузоотправителя. Определить, несет ли железная дорога ответственность за невыполнение указанной заявки на перевозку грузов.

21 К каким правовым последствиям могут привести:

1) несвоевременное представление грузоотправителем на железнодорожную станцию графика подачи вагонов;

2) прием железной дорогой графиков подачи вагонов, представленных с исправлениями, пропусками погрузки в выходные и праздничные дни;

3) неправильное, неточное составление учетных карточек выполнения заявок на перевозку грузов?

22 Для перевозки калия хлористого насыпью железная дорога 15 мая в 10 ч подала полувагоны вместо минераловозов, предупредив об этом грузоотправителя 14 мая в 19 ч. Грузоотправитель отказался загружать полувагоны, указав на невозможность обеспечения сохранности перевозимого груза. Установить правомерность действий железной дороги и грузоотправителя.

23 Грузоотправитель направил начальнику железнодорожной станции письменное обращение о замене предусмотренных принятой железной дорогой заявкой на перевозку грузов крытых вагонов полувагонами, подтвердив готовность внести за такую замену плату в соответствии с тарифами. Предъявляемый к перевозке груз – цемент М-300 в таре, сформированный в пакеты с применением термоусадочной пленки. Начальник железнодорожной станции не разрешил указанную замену. Установить правомерность действий сторон.

24 Согласно месячной заявке на перевозку грузов и графику подачи под перевозку запасных частей для тракторов в таре предусмотрены крытые вагоны. В связи с недостатком на отделении в период погрузки крытых вагонов железная дорога подала под погрузку полувагоны вместо крытых вагонов.

1 Указать, необходимо ли согласие грузоотправителя на такую замену, и имеет ли он право отказаться от погрузки в полувагоны.

2 Дать ответ на те же вопросы, если железная дорога подала под погрузку трансформаторов вместо платформ полувагоны.

25 В соответствии с месячной заявкой на перевозку грузов и графиком подачи вагонов к перевозке должна быть предъявлена стеклянная тара. Грузоотправитель обратился к начальнику железнодорожной станции с письменным ходатайством о замене груза и возможности погрузки вместо него возвратной деревянной тары, гарантируя внесение платы за такую замену согласно тарифам. Установить, имеет ли право начальник железнодорожной станции в соответствии с законодательством удовлетворить указанное ходатайство грузоотправителя?

26 В заявке на перевозку хлористого калия при расчете потребности в железнодорожном подвижном составе грузоотправитель исходил из средне-взвешенной статической нагрузки вагона 67 т. Во второй декаде железная дорога подала в соответствии с графиком подачи на декаду 250 вагонов, которые грузоотправитель загрузил, соблюдая технические нормы, в основном до 64 т. В результате у грузоотправителя возник недогруз продукции в объеме 750 т, и он потребовал у железной дороги предоставления дополнительно 12 вагонов для погрузки оставшегося груза. Железная дорога, указав на подачу 250 вагонов согласно графику подачи вагонов на декаду, отказала грузоотправителю в этом требовании. Установить правомерность действий грузоотправителя и железной дороги.

27 В соответствии с заявкой на перевозку грузов и графиком подачи вагонов железная дорога должна ежедневно подавать под погрузку 15 вагонов. По окончании месяца грузоотправитель потребовал от железной дороги уплаты неустойки за невыполнение месячной заявки в количестве 5 вагонов, не поданных в первой декаде (2 и 5 июля соответственно по 2 и 3 вагона). Во вторую и третью декады заявка и график выполнены полностью. Железная дорога указала, что за первую декаду подала 150 вагонов, в том числе 9 июля 20 вагонов в порядке сгущения погрузки, из которых грузоотправитель загрузил 15 вагонов. Установить виновную сторону за невыполнение заявки на перевозку грузов.

28 Из 80 вагонов согласно заявке и графику железная дорога подала под погрузку во второй декаде 72 вагона. Остальные вагоны не были поданы из-за отсутствия порожнего подвижного состава – 3 вагона; занятости фронта погрузки вагонами, простаивающими сверх технологических норм на выполнение грузовых операций, – 5 вагонов. Грузоотправитель загрузил 65 вагонов, причем 3 вагона не погружены в связи с отсутствием рабочей силы и 4 вагона – из-за отсутствия груза, о чем грузоотправитель уведомил железнодорожную станцию за двое суток до дня погрузки. Определить недогруз за декаду по вине грузоотправителя и железной дороги.

29 ОАО «Нефтяная компания» предъявило железной дороге претензию о взыскании неустойки за неподачу 142 цистерн для погрузки нефтепродуктов в соответствии с принятой заявкой на перевозку грузов. Железная дорога отклонила претензию, указав, что цистерны не поданы не по ее вине: 130 цистерн задержано под выгрузкой двумя грузополучателями, в адрес которых своевременно доставлен груз; остальные цистерны требовали срочного ремонта, так как были повреждены во время аварии, вызванной неисправностью железнодорожного пути, а поэтому также не могли быть поданы под погрузку. Определить правомерность отказа железной дороги в удовлетворении претензии.

30 Из-за отсутствия порожнего подвижного состава в августе железная дорога не обеспечила для выполнения месячной заявки на перевозку грузов

подачу 5 вагонов заводу «Луч» и 8 вагонов объединению «Светоч». Завод «Луч» подал 1 сентября заявку начальнику железнодорожной станции на восполнение допущенного в августе по вине железной дороги недогруза, а объединение «Светоч» аналогичную заявку подало 4 сентября. Установить порядок восполнения недогруза для этих грузоотправителей.

31 Указать, имеет ли право грузоотправитель отказаться от использования под погрузку поданных железной дорогой порожних вагонов, не очищенных от остатков ранее перевозимого груза и мусора?

Может ли грузоотправитель принять на себя обязанность по очистке поданных под погрузку вагонов от остатков ранее перевозимого груза и мусора? Как документально должен быть оформлен факт подачи под погрузку неочищенных вагонов?

32 Могут ли считаться поданными под погрузку железной дорогой для обеспечения выполнения принятой заявки на перевозку грузов вагоны в следующих ситуациях:

а) железная дорога подала под погрузку зерна крытые вагоны с несамоплотняющимися дверями без хлебных щитов;

б) железная дорога подала под погрузку круглого леса полувагоны, а стандартные металлические стяжки у грузоотправителя отсутствуют.

33 Дать определение договора железнодорожной перевозки груза. Каким по характеру является такой договор?

34 Указать правовое значение железнодорожной накладной. В чем состоит самостоятельное правовое значение квитанции в приеме груза к перевозке?

35 Что включают в себя понятия «упаковка», «тара», «тара потребительская», «тара транспортная»?

36 Согласно п. 35 УЖТ грузы, на тару и упаковку которых стандарты не установлены, должны предъявляться к перевозке в исправной таре, обеспечивающей их полную сохранность и безопасность при перевозке. На что следует обращать особое внимание при приеме груза в картонной таре? То же при выдаче груза в поврежденных местах, упакованных в картонную тару?

37 Какие требования должен выполнить отправитель при подготовке грузов мелких фракций к перевозке на открытом подвижном составе и на что следует обращать особое внимание при приеме с целью обеспечения их сохранности? Уменьшает или нет выдувание груза мелких фракций погрузкой его ниже бортов полувагона?

38 Можно ли осуществлять перевозки грузов на условиях, не предусмотренных, но и не запрещенных УЖТ и действующими правилами перевозок грузов?

39 Что содержит спецификация или счет-фактура на погруженный груз, которые отправитель при погрузке грузов обязан вложить в контейнер?



40 Выбрать правильные ответы из следующих понятий, исходя из условий приема и выдачи:

*1 Тарные и штучные грузы.*

*1.1 Грузы, транспортируемые в упаковке.*

*1.2 Грузы, перевозимые счетом мест.*

*2 Навалочные грузы.*

*2.1 Грузы, транспортируемые без упаковки и без надлежащей укладки грузовых мест в вагоне.*

*2.2 Грузы, перевозимые без счета мест (навалом, насыпью, наливом).*

41 При приеме тарно-штучного груза в фанерных ящиках на складе станции приемосдатчик обнаружил, что ящик деформировался при перемещении, стенки его прогибались под тяжестью груза. Приемосдатчик станции отказался принимать груз. Тогда отправитель предложил указать в накладной недостатки тары или приложить к перевозочным документам гарантийное письмо, чтобы в случае несохранности груза вследствие недостатков тары снять ответственность с железной дороги. Обязана ли железная дорога в таком случае принять груз к перевозке?

42 К перевозке мелкой отправкой на грузовом дворе предъявлены краски масляные в деревянных ящиках. В процессе приема на складе приемосдатчиком железной дороги обнаружено несоответствие знаков опасности на грузовых местах: вместо знака опасности «Легковоспламеняющаяся жидкость» нанесен знак «Воспламеняется». Какое решение должен принять приемосдатчик?

43 К перевозке по железной дороге контейнерной отправкой предъявлен одеколон тройной в стеклянных флаконах объемом 0,2 л. Установить на основании Правил перевозки опасных грузов условия его транспортировки и особенности документального оформления.

44 Пользуясь Правилами перевозки опасных грузов, установить возможность доставки по железной дороге повагонной отправкой соляной кислоты в стеклянных бутылках вместимостью 0,8 л.

45 Установить на основании Правил перевозки опасных грузов требования к таре, упаковке, особенности оформления накладной и возможность совместной перевозки сборной повагонной отправкой в стеклянных бутылках вместимостью 1 л (потребительская тара) спирта этилового со спиртом денатурированным.

46 К перевозке по железной дороге предъявлен опасный груз, которого нет в Алфавитном указателе опасных грузов, допущенных к перевозке железнодорожным транспортом. По условиям перевозки этот груз не может быть приравнен ни к одному из грузов данного списка. На каких условиях должен перевозиться такой груз?

47 Пользуясь ППГ, установить основные обязанности и правила, связанные с подготовкой люков крытых вагонов для перевозки грузов, в том числе

скоропортящихся, за ЗПУ. Указать наиболее часто встречающиеся нарушения Правил пломбирования.

48 Установить наиболее часто встречающиеся нарушения при наливке нефтепродуктов в цистерны и указать, на что следует обращать внимание при подготовке цистерн к наливке, в процессе налива и после выполнения погрузки, а также при приеме к перевозке железнодорожным транспортом с целью обеспечения сохранности наливных грузов.

49 До нанесения трафарета или при формировании стандартных мест тарно-штучных грузов у грузоотправителя масса продукции в них определялась взвешиванием на весах, расчетным путем или по обмеру. Выбрать, какой способ определения массы следует указать в накладной в графе «Способ определения массы»: «на товарных (или вагонных) весах», «расчетным путем», «по обмеру», «по трафарету», «по стандарту, стандартная масса одного места брутто – 125 кг, нетто – 122 кг».

50 Указать установленные Правилами приема конкретные способы и порядок определения массы грузов: тарно-штучных; зерновых, хлебных грузов, семян масличных и бобовых культур, отрубей и комбикормов, перевозимых насыпью; картофеля, овощей и бахчевых культур, перевозимых навалом; нефтепродуктов, перевозимых наливом в цистернах; лесных грузов.

51 В соответствии с УЖТ и ППГ грузоотправитель обязан указать в перевозочных документах данные о количестве предъявляемого к перевозке груза. Какие данные в накладной должен указать грузоотправитель при предъявлении к перевозке грузов: а) тарных и штучных; б) в универсальных контейнерах; в) в специализированных контейнерах; г) лесных; д) навалом, насыпью и наливом?

52 Что должен проверить работник железнодорожной станции до оформления приема сборных вагонов с грузами, предъявляемыми мелкими отправками, загруженных в местах необщего пользования?

53 С подъездного пути на станцию убран вагон, загруженный стальной стружкой. В перевозочных документах указана масса 75 т.

В результате перевески на вагонных весах стружки в вагоне оказалось 47 т. Установить порядок действий работников станции при приеме груза к перевозке.

54 Железнодорожная станция подала под погрузку цемента в мешках крытый вагон с незакрывающейся дверью. Грузоотправитель (цементный завод) загрузил вагон, забив после погрузки дверной проем досками. В железнодорожной накладной грузоотправитель сделал отметку, что обязуется произвести расчеты с грузополучателем без участия железной дороги. Станция отправления приняла предъявленный в данном вагоне груз к перевозке. Указать нарушения, допущенные железной дорогой и грузоотправителем.

55 В соответствии с принятой железной дорогой заявкой на перевозку грузов отправитель предъявил к перевозке ликеро-водочные изделия в от-

крытых ящиках, загруженные им в крытый вагон, на котором имеется ЗПУ грузоотправителя. Указать порядок приема груза железной дорогой.

56 Грузоотправитель предъявил к перевозке в соответствии с принятой железной дорогой заявкой автотранспортную технику, погруженную им на платформы. Железнодорожная станция отказала в приеме груза к перевозке, указав на то, что грузоотправитель предварительно не разработал и не представил на согласование порядок подготовки автотранспортной техники каждой марки к перевозке. Правомерен ли отказ железнодорожной станции от приема груза? Кем должен утверждаться и что содержать указанный порядок?

57 Указать, какие знаки должны иметь пломбы и ЗПУ, навешиваемые на вагон (контейнер):

- а) при пломбировании железнодорожной станцией;
- б) при пломбировании грузоотправителем.

58 Грузоотправителем в соответствии с заявкой предъявлена к перевозке листовая сталь в крытом вагоне с проволочными закрутками. Железнодорожная станция отказалась принимать вагон с грузом к перевозке без пломб грузоотправителя. Установить правомерность действий сторон.

59 Грузоотправитель после погрузки на подъездном пути груза в вагон опломбировал его. На железнодорожной станции отправления была произведена проверка груза в вагоне, которая подтвердила достоверность сведений, указанных грузоотправителем в перевозочных документах. На этом основании грузоотправитель отказался от повторного опломбирования вагона, потребовав выполнения указанной операции железнодорожной станцией. Рассмотреть правомерность действий грузоотправителя и железной дороги.

60 Грузоотправитель предъявил к перевозке железную руду, загруженную в соответствии с принятой железной дорогой месячной заявкой в полувагоны. Ссылаясь на высокую стоимость груза, он объявил его ценность в накладной. Железнодорожная станция отправления отказала в приеме данного груза к перевозке. Рассмотреть правомерность действий грузоотправителя и железной дороги.

61 Указать основные обязанности проводников, а также грузоотправителей и грузополучателей при назначении ими проводников для сопровождения грузов.

62 Железная дорога приняла к перевозке скоропортящийся груз. В удостоверении о качестве, выданном грузоотправителем, указан срок транспортабельности 8 суток. Срок доставки в соответствии с Правилами исчисления сроков доставки составляет 7 суток. Железная дорога доставила груз за 7 суток, но при выдаче обнаружена его порча. Подвижной состав исправен, температурный режим не нарушался. Установить ответственность за порчу груза.

63 К перевозке по железной дороге предъявлено зерно насыпью. В удостоверении о качестве груза отправитель указал влажность зерна равной 16 %. Железная дорога выполнила срок доставки груза, однако на станции назначения обнаружено прорастание зерна из-за повышенной влажности, которая составила 30 %. Техническое состояние подвижного состава удовлетворяет предъявляемым требованиям. Установить ответственность за порчу зерна в пути следования.

64 Груз загружался в упакованном виде на подъездном пути. Грузоотправитель указал в накладной неправильное наименование груза и груз был принят на условиях перевозки неопасных грузов. В пути следования в процессе роспуска с сортировочной горки и соударения вагонов с допустимой скоростью в подгорочном парке произошло самовозгорание груза. В результате расследования было установлено, что вагоны с данным грузом запрещено распустать с горки. В накладной отсутствовали штампы об опасности данного груза и соответственно «С горки не спускать». Кто должен нести ответственность за порчу груза и вагона?

65 Указать порядок документального оформления в пунктах отправления и назначения смерзающихся грузов, включая перевозку без применения профилактических средств, прибытие на станцию назначения в смерзшемся состоянии, а также с просрочкой доставки.

66 В пути следования груз был переадресован отправителем и за счет увеличения расстояния перевозки возникли дополнительные провозные платежи, которые железная дорога взыскала с получателя. Получатель не согласился с этим и предъявил претензию с требованием возратить дополнительную провозную плату, так как в ее возникновении виноват отправитель и с него, по мнению получателя, должна быть взыскана эта сумма железной дорогой. Железная дорога отклонила претензию. Установить правомочность действий грузополучателя и железной дороги.

67 Указать порядок переадресовки на железнодорожной станции назначения грузов, следующих во внутривнутриреспубликанском и в международном сообщении.

68 В парке прибытия сортировочной станции в группе из пяти вагонов с ангидридом мышьяковистым обнаружена неисправность одного вагона, не позволяющая следовать вагону по назначению. Группу вагонов сопровождает один проводник грузоотправителя. Указать порядок действий работников железной дороги.

69 В пути следования в парке прибытия сортировочной станции по окончании коммерческого осмотра выявлен специализированный вагон с ангидридом мышьяковистым без проводника. В верхней части накладной проставлены штампы «Ядовито», «Не спускать с горки», «Прикрытие 0-0-1-0». Указать порядок действий работников железной дороги в этом случае.

70 В какой момент должно быть заявлено грузополучателем требование о проверке массы грузов на вагонных весах станции при выгрузке на местах общего пользования, а также при следовании вагонов на подъездные пути?

71 Что обязан проверить получатель перед приемкой при поступлении груза в вагоне на подъездной путь или при выгрузке груза своими силами и средствами?

72 Как необходимо поступить с вагоном, если при передаче на подъездной путь обнаружены коммерческая или техническая неисправность, признаки недостачи, порчи или повреждения груза на открытом подвижном составе или в крытых вагонах без пломб (когда такая перевозка допускается ППГ), отсутствие пломб, ЗПУ (когда в вагонном листе имеется отметка об их наличии) или неисправные пломбы, ЗПУ?

73 При приеме груза получателем от железной дороги установлено повреждение тары, груза или его порча. Какой порядок приема данного груза и его документального оформления?

74 Какова роль маркировки тарных и штучных мест, а также транспортной тары при выдаче поврежденного груза в упаковке, в том числе неисправной?

В каких документах должны отражаться нарушения правил маркировки?

75 На станции отправления погрузка груза производилась средствами железной дороги. Груз прибыл за исправными пломбами станции отправления и подан на подъездной путь для выгрузки средствами получателя. Обязана или нет железная дорога выдавать груз с проверкой массы, количества мест и состояния груза?

76 Обязана ли железная дорога производить выдачу груза с проверкой его массы, количества мест и состояния в случаях, когда вагон прибыл за исправными пломбами отправителя и выгрузка производится работниками железнодорожной организации по прямому варианту «вагон – автомобиль»?

77 Грузополучатель при получении исправного контейнера с исправной пломбой (ЗПУ) потребовал от железной дороги сделать отметку в накладной в соответствии с Правилами выдачи. Указать содержание этой отметки.

78 На грузовой двор прибыл в стеклянной таре раствор каучука мелкой отправкой. Товарный кассир уведомил получателя в 14 ч 30 мин. Указать, в течение какого времени должен быть вывезен данный груз со станции.

79 Установить обязанности, определить порядок документального оформления и выдачи груза, прибывшего в вагоне, погруженном отправителем с неясными оттисками знаков на пломбе.

80 В процессе выгрузки тарно-штучных грузов в крытый склад общего пользования на станции назначения обнаружена недостача в двух местах. Всего в отправке 100 мест. В накладной указано, что масса груза определена отправителем на товарных весах. Каким способом следует устанавливать недостачу тарно-штучного груза в этих двух местах при выдаче его железной дорогой получателю?

81 При выгрузке на местах общего пользования станции прибывших в крытом вагоне конфет в коробках обнаружено, что 120 коробок из общего числа оказались поврежденными, с расклеенными контрольными лентами, причем часть коробок повреждена из-за наличия торчащих гвоздей. Установить порядок выдачи конфет грузополучателю.

82 Цементный завод отгрузил цемент в вагонах типа хоппер насыпью и в крытых вагонах в мешках.

Установить:

1) предусмотрена ли ППГ транспортировка цемента насыпью в вагонах типа хоппер, а также порядок сдачи этих вагонов на подъездные пути при поступлении их за исправными пломбами (ЗПУ) грузоотправителя;

2) порядок выдачи цемента в мешках.

83 Вагон прибыл в исправном состоянии за исправными пломбами отправителя. Груз выдан без проверки массы, количества мест и состояния в соответствии с п. 58 УЖТ. Получатель не потребовал, а железная дорога не сделала в соответствующей графе оборотной стороны накладной отметку о выдаче груза без участия железнодорожной станции (п. 24 Правил выдачи). В процессе приемки груза на складе у получателя была обнаружена недостача продукции в вагоне. Какие правовые последствия могут возникнуть из-за отсутствия такой отметки?

84 В соответствии с договором поставки Калининковский мясокомбинат в июне отправил в адрес торговой фирмы партию охлажденного мяса в двух рефрижераторных вагонах. В пути следования из-за неполадок холодильных установок температурный режим хранения был нарушен, в результате чего большая часть груза испорчена. Грузополучатель отказался принять испорченный груз. Кто виноват в порче груза? Имеет ли право грузополучатель отказаться от приема испорченного груза?

85 В адрес овощной базы прибыл не предусмотренный договором вагон соли за исправными пломбами ОАО «Мозырьсоль». При вскрытии вагона было обнаружено, что соль отгружена без тары, насыпью и покрыта слоем цементной пыли, которая имеется также на стенках и полу вагона.

Грузополучатель отказался от приема груза, указав, что качество соли изменилось настолько, что исключается возможность даже частичного ее использования. Однако железная дорога настаивала на приеме груза и заявила, что в противном случае за хранение груза на станции сверх установленного срока будет взыскиваться плата в размере, предусмотренном тарифами. В каких случаях и в течение какого времени прибывшие грузы хранятся на станции назначения бесплатно? Рассмотреть правомерность действий сторон.

86 Плодоовощная база 3 июня погрузила в адрес ООО «Оптималь» виноград столовый в рефрижераторный вагон. В удостоверении о качестве груза указан срок транспортировки – 10 суток, перевозка осуществлялась грузовой скоростью. Станция назначения Витебск Белорусской железной дороги пода-

ла вагон на подъездной путь под выгрузку ООО «Оптималь» 10 июня в 10 часов. Вагон поступил в исправном состоянии за исправными ЗПУ грузоотправителя. В пути следования в вагоне поддерживалась температура от +2 до +5 °С, лишь 8 июня она колебалась от +2 до +7 °С. При оформлении железнодорожной накладной расстояние было определено в 345 км, но фактическое расстояние составило 405 км, о чем перевозчик сделал соответствующую отметку в накладной.

Как должен быть определен срок доставки груза и существуют ли правовые основания у грузополучателя требовать выдачи груза с проверкой его состояния?

87 На станцию назначения прибыл груз в адрес промышленного предприятия. Грузополучатель отказался принимать груз, указав, что его поставка не предусмотрена договором с грузоотправителем. Какое решение должен принять начальник станции:

- 1) лично переадресовать груз на станцию отправления;
- 2) хранить груз на складе до выяснения и дать телеграмму грузоотправителю или начальнику станции отправления;
- 3) обязать грузополучателя принять и вывезти груз со станции?

88 В адрес производственного объединения «Измеритель» прибыл в полувагонах концентрат марганцевой руды. Указать порядок передачи этих вагонов с концентратом на подъездной путь объединения «Измеритель» и определения массы груза (при необходимости) при передаче вагонов с грузом получателю.

89 При выдаче легковых автомобилей ОАО «Автопром» было установлено, что некоторые из них поступили на станцию назначения в частично разуконплектованном виде, с механическими повреждениями в виде вмятин и царапин на дверях, багажниках. Указать порядок выдачи легковых автомобилей железной дорогой, включая документальное оформление выдачи.

90 В адрес ОАО «Кристалл» прибыл в технически неисправном состоянии контейнер, в котором находились трикотажные изделия. Грузополучатель потребовал выдачи ему груза с проверкой, в чем железнодорожная станция назначения ему отказала. В этот же день грузополучатель письменно обжаловал действия начальника станции начальнику отделения железной дороги и произвел самостоятельно приемку груза, установив его недостачу. Указать допущенные сторонами нарушения.

91 Вагон с сыром подан на подъездной путь торговой базы без пломбы грузоотправителя на одной двери, и в нем при проверке была обнаружена недостача пяти ящиков сыра. Факт подачи вагона без пломбы подтвержден отметкой грузополучателя в памятке приемосдатчика, а отказ железнодорожной станции выдать груз с проверкой – жалобой, направленной в отделение железной дороги. Указать допущенные нарушения при выдаче груза.

92 На железнодорожную станцию в адрес торгового предприятия прибыли кондитерские изделия. Станция назначения, ссылаясь на отсутствие свободного места в складе, длительное время не выгружала груз, а грузополучатель отказался выгружать груз по прямому варианту «вагон – автомобиль». В результате при выдаче конфеты оказались испорченными и их отправили в промышленную переработку. Указать допущенные сторонами нарушения.

93 Грузополучатель предъявил претензию к Управлению железной дороги и грузоотправителю о взыскании стоимости недостающего кофе в количестве 20 коробок. Железная дорога отказала в удовлетворении претензии, ссылаясь на то, что в соответствии с железнодорожной накладной принято к перевозке 1020 мест (коробок), а выдано получателю на 10 мест больше. Грузоотправитель указал, что в железнодорожной накладной им допущена техническая ошибка – вместо 1050 коробок кофе указано 1020, о чем перевозчику было сообщено при получении от него телеграммы со станции назначения. При этом счет на оплату выставлен отправителем получателю на 1050 коробок. Определить правомерность отказа железной дороги в удовлетворении претензии.

94 Чем обусловлено требование грузополучателя о выдаче ему коммерческого акта в случае, когда при получении груза со склада станции установлены порча, повреждение, недостача мест или массы?

95 Какие сведения должны прикладываться к первому экземпляру коммерческого акта на порчу скоропортящегося груза?

96 Что необходимо установить при выдаче и указать в коммерческом акте, кроме обстоятельств, касающихся самого груза, при обнаружении в пути следования или на станции назначения вагонов с открытыми, закрытыми на одно запорное устройство, незакрепленными или неправильно закрепленными крышками потолочных люков и недостачи, порчи, повреждения груза?

97 В коммерческом акте отсутствуют данные о наличии и состоянии знаков на пломбе (ЗПУ). Какие правовые последствия для железной дороги возникают в этом случае?

98 Что необходимо установить при выдаче и отразить в коммерческом акте для объективного определения ответственности за недостачу грузов мелких фракций при перевозке их на открытом подвижном составе?

99 В пункте назначения груза могут возникнуть следующие ситуации:

1) на станции назначения не была установлена разница между данными о фактическом состоянии груза и указанными в коммерческом акте попутной станции;

2) при выгрузке в свой склад железнодорожная станция назначения составила коммерческий акт о несохранности груза. При выдаче его получателю не было выявлено ухудшения состояния груза или его недостачи в сравнении с данными, содержащимися в указанном акте.

Требуется или нет в этих ситуациях составлять новый коммерческий акт?



100 Железная дорога в соответствии с пп. 58, 60 УЖТ выдала груз без проверки. После вскрытия вагона была обнаружена его неисправность, имеющая скрытый характер, и одновременно порча груза, происшедшая вследствие этой неисправности вагона. Имеет ли право грузополучатель потребовать от железной дороги выдачи груза с проверкой и оформления такой выдачи коммерческим актом?

101 В процессе выдачи груза на местах общего пользования станции назначения были обнаружены повреждения (порча) тары. Недостача и повреждение груза отсутствовали. Установить, имеет ли право железная дорога отказать получателю в составлении и выдаче ему коммерческого акта на повреждение (порчу) тары.

102 Коммерческий акт на недостачу груза составлен 10 мая, а на календарном штемпеле в накладной о выдаче груза указано 8 мая, 9 мая был праздничный день. Имеет или нет доказательственную силу данный коммерческий акт?

103 Недостача или повреждение груза обнаружены в исправном вагоне, с неповрежденными пломбами (ЗПУ) грузоотправителя после того, как вагон принят от железной дороги получателем. Должна ли в этом случае железная дорога составлять коммерческий акт?

104 В отделение железной дороги поступила жалоба об отказе в составлении или неправильном оформлении коммерческого акта от грузополучателя. Какие действия и в какой срок должны выполнить работники отделения железной дороги?

105 На станцию назначения в сборном вагоне поступила обувь, которая выгружена на станции назначения средствами железной дороги.

В отправке недоставало трех ящиков обуви. На недостачу обуви в пути следования составлен коммерческий акт, где не был указан размер фактической недостачи груза. Отсутствие точного и подробного описания состояния и недостачи груза в коммерческом акте не было обжаловано получателем. Сборный вагон с обувью был разгружен 12 марта, а коммерческий акт составлен 14 марта. Указать нарушения правил выдачи и документального оформления.

106 В адрес винзавода были отгружены 4 вагона лимонов объединением «Фрукты». Груз прибыл в исправном вагоне, за исправными ЗПУ станции отправления. Срок доставки груза просрочен на 7 дней. На станции назначения составлен коммерческий акт, в котором указана порча 30 % груза. Имеет ли право винзавод не принять груз?

107 Хладокомбинат обратился с претензией к Управлению Белорусской железной дороги о взыскании ущерба за недостачу прибывшего в исправном вагоне мяса. Пломбы грузоотправителя отсутствуют, что отражено в коммерческом акте. Кто должен нести ответственность за недостачу груза?

Изменится ли решение, если вагон, загруженный отправителем, прибыл на станцию назначения в исправном состоянии и за его пломбами?

108 При перевозке железнодорожным транспортом лесоматериалов из г. Новосибирска в г. Бобруйск в пути следования возник пожар, в результате которого часть груза погибла, а оставшаяся была повреждена. При составлении коммерческого акта выяснилось, что причиной пожара явилась техническая неисправность вагона. Может ли грузополучатель отказаться от приема груза и потребовать выплаты его стоимости от железной дороги?

109 Принимая груз от железной дороги, грузополучатель (магазин «Светлячок») выявил недостачу 4 ящиков с посудой. Представитель магазина «Светлячок» потребовал от железной дороги составления коммерческого акта. Перевозчик (железная дорога) от составления коммерческого акта отказался, мотивируя тем, что груз прибыл в исправном вагоне за ЗПУ грузоотправителя и, следовательно, вины железной дороги в недостаче груза нет. Правомерен ли отказ железной дороги от составления коммерческого акта? Какими должны быть дальнейшие действия грузополучателя?

110 ОАО «Торгснаб» отгрузил для доставки железнодорожным транспортом в контейнере халву в коробках ООО «Пищевик». При вскрытии контейнера, доставленного на склад грузополучателя автотранспортом 20 марта, ООО «Пищевик» установило, что часть коробок, находящихся в верхних рядах около двери, подмочена. В связи с этим общество потребовало, чтобы железная дорога направила представителя для выдачи груза.

На следующий день (21 марта) контейнер был разгружен в присутствии приемосдатчика станции назначения. При этом установлено, что: а) 17 коробок с халвой подмочены через щель, образовавшуюся между дверью и стенкой контейнера; б) в контейнере ощущался запах цемента, а дно его покрыто налетом цементной пыли; в) контейнер поступил за исправными ЗПУ отправителя.

По окончании разгрузки приемосдатчик, а также начальник станции назначения согласились с требованием ООО «Пищевик» о составлении коммерческого акта и участии в проведении экспертизы по качеству поступившей халвы. Однако в последующем (23 марта) железная дорога от составления коммерческого акта отказалась, так как:

- 1) обнаруженная щель не превышала допустимого зазора, следовательно, в техническом отношении контейнер был исправен;
- 2) перевозчик не отвечает за исправность контейнера в коммерческом отношении.

Указать, обоснован ли отказ железной дороги от составления коммерческого акта?

111 В сборном вагоне ООО «Автосбыт» отгрузило мелкой отправкой ОАО «Трансавтосервис» 40 ящиков запчастей к мотоциклам. Железная дорога выдала только 37 ящиков, а на недостачу 3 ящиков составлен коммер-

ческий акт. Заявленную претензию перевозчик отклонил, сославшись на то, что сборный вагон был загружен силами отправителя, груз прибыл на станцию Могилев в исправном вагоне за исправными ЗПУ ООО «Автосбыт». Определить правомерность отказа железной дороги в удостоверении претензии.

112 Оптовая база обратилась с претензией к железной дороге на внутри-тарную недостачу прибывшего товара. Ящики со швейными изделиями были исправными и поэтому коммерческий акт не составлялся. Определить обоснованность предъявления претензии грузоотправителем.

113 Размер или причина порчи либо повреждения груза оформлены актом экспертизы с участием начальника станции. Имеет ли право грузополучатель без составления коммерческого акта предъявить к железной дороге претензию?

114 В каком случае акт экспертизы может быть принят во внимание, если он составлен без участия соответствующих представителей железной дороги?

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Сборник правил перевозок и тарифов железнодорожного транспорта общего пользования. – Минск : Пересвет, 2013. – 424 с.
- 2 Сборник правил перевозок грузов железнодорожным транспортом общего пользования. В 2 ч. Ч. I. – Минск : Тесей, 2010. – 437 с.
- 3 Комментарий к Уставу железнодорожного транспорта общего пользования / под ред. Е. И. Зарецкой, В. П. Мороза. – Мн. : Амалфея, 2004. – 736 с.
- 4 **Еловой, И. А.** Ответственность за нарушение обязательств при перевозках грузов железнодорожным транспортом общего пользования / И. А. Еловой, А. А. Кухарчик, Е. В. Малиновский. – Гомель : БелГУТ, 2012. – 99 с.
- 5 Договор железнодорожной перевозки грузов / И. А. Еловой [и др.]. – Гомель : БелГУТ, 1996. – 98 с.
- 6 **Еловой, И. А.** Права, обязанности и ответственность сторон по договору перевозки грузов / И. А. Еловой, М. С. Казаченко. – Гомель : БелИИЖТ, 1990. – 52 с.
- 7 **Гауф, Г. Ф.** Правовые методы обеспечения сохранности грузов на железнодорожном транспорте / Г. Ф. Гауф, В. Б. Ляндрес. – М. : Транспорт, 1989. – 254 с.
- 8 Устав железнодорожного транспорта общего пользования. [Электронный ресурс]. Дата доступа 03.06.2014. – Режим доступа [http://www.zoneby.net/pravila/ustav\\_g\\_d/20120720ustav.htm](http://www.zoneby.net/pravila/ustav_g_d/20120720ustav.htm).
- 9 Гражданский кодекс Республики Беларусь с комментарием и обзором практики хозяйственных судов / под общ. ред. В. С. Каменкова. – Мн. : Дикта, 2004. – 1136 с.
- 10 Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС). – Мн. : Тесей, 2010. – 331 с.
- 11 Комментарий к Гражданскому кодексу Республики Беларусь. Кн. 2 / отв. ред. В. Ф. Чигир. – Мн. : Амалфея, 2007. – 1383 с.
- 12 **Новиков, В. М.** Транспортное право (железнодорожный транспорт) / В. М. Новиков. – М. : УМЦ по образ. на ж.-д. трансп., 2007. – 356 с.
- 13 **Еловой, И. А.** Правовые вопросы планирования перевозок грузов на железнодорожном транспорте / И. А. Еловой, М. С. Казаченко. – Гомель : БелИИЖТ, 1989. – 50 с.
- 14 Постановление Пленума Высшего Хозяйственного суда Республики Беларусь от 26.04.2005 № 13 «Об отдельных вопросах практики рассмотрения споров, вытекающих из договоров перевозки грузов». [Электронный ресурс]. Дата доступа 03.06.2014. – Режим доступа <http://www.busel.org/texts/cat3at/id5rwrceh.htm>.
- 15 **Емельянов, А. С.** Транспортное право / А. С. Емельянов. – М. : ИД «Былина и КО», 2007. – 2008 с.
- 16 **Мороз, В. П.** Правовой статус участников железнодорожной перевозки груза / В. П. Мороз. – Мн. : Лекция, 1998. – 175 с.

**ПРИЛОЖЕНИЕ А**  
(справочное)

**ЗАЯВКА НА ПЕРЕВОЗКУ ГРУЗОВ от 15.05.2014 № 1306900031**  
(месячная, дополнительная, изменение месячной заявки – ненужное зачеркнуть)

<b>Белорусская железная дорога</b>		<b>21</b>	Станция отправления	<b>Жлобин</b>	Код	<b>155004</b>
Дата погрузки	<b>01.06.2014</b>		Идентификатор	<b>1</b>		
Страна отправления	<b>Республика Беларусь</b>	Код	<b>112</b>	Номер заявки	<b>1306900031</b>	<b>15.05.2014</b> <small>дата регистрации заявки</small>
Номенклатурная группа	<b>Черные металлы</b>	Код	<b>9</b>			
Наименование грузоотправителя	<b>ОАО «БМЗ – управляющая компания холдинга «БМК»</b>			Код	<b>3437</b>	
Наименование грузополучателя	<b>Администрация Одесского МТП</b>			Код	<b>3</b>	
Наименование получателя в порту				Код		
Наименование порта	<b>Одесский МТП</b>	Наименование экспедитора	<b>ООО «ЛЕМТРАНС ТРАНЗИТ» (22)</b>		Код	<b>191</b>
Результат согласования	<b>1</b>		Причина отказа администрации			

№ п/п	Код ЕТСНГ наименование груза	Код ГНГ	Назначение			Количество тонн	Наименование родов вагонов, контейнеров				Количество вагонов всего			
			Наименование станции, железной дороги, страны назначения	Коды			ПВ	Коды родов вагонов, грузоподъемность	60	Количество вагонов, контейнеров				
				станции, железной дороги	страны назначения									
1	<b>314059 Заготовка стальной, не поименованная в алфавите</b>	<b>72071114</b>	<b>ОДЕССА-ПОРТ (ЭКСП), Одесская, ЕГИПЕТ</b>	<b>400409</b>	<b>818</b>	<b>40570</b>	<b>613</b>				<b>613</b>			
Всего						<b>40570</b>	<b>613</b>				<b>613</b>			

**Примечание:** Объем перенесен в заявку 1306900756; Погрузка разрешена 2014-05-28 09:03

Данные подтверждены ЭЦП.

Отметка о результате согласования заявки: заявка согласована

*ПРИЛОЖЕНИЕ Б*  
*(справочное)*

**ЗАЯВКА  
НА ПЕРЕВОЗКУ ГРУЗОВ МАРШРУТАМИ**

\_\_\_\_\_ (наименование номенклатурной группы груза)

По станции \_\_\_\_\_  
(наименование станции отправления)

Грузоотправитель \_\_\_\_\_

Дата подачи вагонов	Станция назначения (выгрузки)	Станция распыления	Количество	
			маршрутов	вагонов
1	2	3	4	5

Всего \_\_\_\_\_

Подпись грузоотправителя или уполномоченного представителя  
грузоотправителя

М.П. \_\_\_\_\_

ПРИЛОЖЕНИЕ В  
(справочное)

**ГРАФИК ПОДАЧИ ВАГОНОВ, КОНТЕЙНЕРОВ**

Начальнику станции \_\_\_\_\_ Белорусской железной дороги

Грузоотправитель \_\_\_\_\_  
(наименование организации)

На погрузку грузов по заявке \_\_\_\_\_ № \_\_\_\_\_  
(месячной или дополнительной)

Числа месяца	Наименование груза	Наименование родов вагонов (контейнеров), их количество									Количество тонн	По железным дорогам (станци- ям) назначения
		3	4	5	6	7	8	9	10	11		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13

Примечание – Графа 12 по грузам, перевозка которых заявляется в вагонах, не заполняется.

М.П.

Руководитель организации \_\_\_\_\_  
(подпись) \_\_\_\_\_  
(инициалы, фамилия)

«\_» \_\_\_\_\_ 20\_\_года

ПРИЛОЖЕНИЕ Г  
(справочное)

(Форма ГУ-1)

УЧЕТНАЯ КАРТОЧКА

выполнения заявки на перевозку грузов № \_\_\_\_\_ за \_\_\_\_\_ мес. 20\_\_ г.

Станция \_\_\_\_\_ Белорусской железной дороги Номенклатурная группа \_\_\_\_\_ Статическая нагрузка \_\_\_\_\_

Грузоотправитель \_\_\_\_\_ его адрес \_\_\_\_\_ расчетный счет № \_\_\_\_\_ в \_\_\_\_\_ отделении банка гор. \_\_\_\_\_

Числа месяца	Заявка		Подано вагонов (контейн.)	Погружено		Причина невыполнения заявки	Расписка		Погружено по дорогам (станциям) назначения, вагонов (контейнеров)															
	ваг. (конт.)	тонн		ваг. (конт.)	тонн		стан- ции	отпра- вителя	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23		
1	2	3	4	5	6	7	8	9																
Заявка на м-ц																								
1																								
2																								
3																								
4																								
5																								
6																								
7																								
8																								
9																								
10																								
1-я декада																								
Недодгружено за 1-ю дек. _____ ваг., _____ т, в т. ч. по вине грузоотправителя _____ ваг., _____ т, по вине дороги _____ ваг., _____ т																								
11																								
12																								
13																								
14																								
15																								
16																								
17																								
18																								
19																								
20																								
2-я декада																								
Недодгружено за 2-ю дек. _____ ваг., _____ т, в т. ч. по вине грузоотправителя _____ ваг., _____ т, по вине дороги _____ ваг., _____ т																								



Окончание приложения Г

Числа месяца	Заявка		Подано вагонов (контейн.)	Погружено		Причина невыполнения заявки	Расписка		Погружено по дорогам (станциям) назначения, вагонов (контейнеров)																	
	ваг. (конт.)	тонн		ваг. (конт.)	тонн		стан- ции	отпра- вителя	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23				
21																										
22																										
23																										
24																										
25																										
26																										
27																										
28																										
29																										
30																										
31																										
3-я декада																										
Недодгружено за 3-ю дек. _____ ваг., _____ т, в т.ч. по вине грузоотправителя _____ ваг., _____ т, по вине дороги _____ ваг., _____ т																										
Итого за м-ц																										
Недодгружено за мес. _____ ваг., _____ т, в т.ч. по вине грузоотправителя _____ ваг., _____ т, по вине дороги _____ ваг., _____ т																										

Сумма неустойки начисленной														Отметка об уплате неустойки грузоотправителем
на грузоотправителя							на железную дорогу							
		1-я декада	2-я декада	3-я декада	За месяц				1-я декада	2-я декада	3-я декада	За месяц		
Недодгруз	Ваг. (конт.) или тонн						Необеспечение подачи вагонов (контейнеров) под погрузку	Ваг. (конт.) или тонн						
	Сумма неустойки							Сумма неустойки						
Необеспечение погрузки маршрутов	Ваг. (конт.) или тонн						Необеспечение погрузки маршрутов	Кол-во						
	Сумма неустойки							Сумма неустойки						
Итого сумма неустойки							Итого сумма неустойки							Начальник станции

Сальдо в пользу \_\_\_\_\_ руб.  
(железной дороги, грузоотправителя)

(подпись, инициалы, фамилия)



Окончание приложения Д

Числа месяца	Заявка		Подано вагонов (контейн.)	Погружено		Причина невыполнения заявки	Расписка		Погружено по дорогам (станциям) назначения, вагонов (контейнеров)													
	ваг. (конт.)	тонн		ваг. (конт.)	тонн		стан- ции	отпра- вителя	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
1	2	3	4	5	6	7	8	9														
22																						
23																						
24																						
25																						
26																						
27																						
28																						
29																						
30																						
31																						
2-я половина месяца																						
Недогожено за 2-ю половину месяца ____ ваг., _____ т, в т.ч. по вине грузоотправителя ____ ваг., _____ т, по вине дороги ____ ваг., _____ т																						
Итого за месяц																						
Недогожено за месяц ____ ваг., _____ т, в т.ч. по вине грузоотправителя ____ ваг., _____ т, по вине дороги ____ ваг., _____ т																						

Сумма неустойки начисленной										Отметка об уплате неустойки грузоот- правителем
на грузоотправителя					на железную дорогу					
		1-я половина месяца	2-я половина месяца	За месяц			1-я половина месяца	2-я половина месяца	За месяц	
Недогруз	Ваг. (конт.) или тонн				Необеспечение подачи вагонов (контейнеров) под погрузку	Ваг. (конт.) или тонн				
	Сумма неустойки					Сумма неустойки				
Необеспечение погрузки маршрутов	Ваг. (конт.) или тонн				Необеспечение погрузки маршрутов	Кол-во				
	Сумма неустойки					Сумма неустойки				
Итого сумма неустойки					Итого сумма неустойки					Начальник станции

Сальдо в пользу \_\_\_\_\_ руб.  
(железной дороги, грузоотправителя)

\_\_\_\_\_  
(подпись, инициалы, фамилия)

*ПРИЛОЖЕНИЕ Е*  
(справочное)

**Номенклатура грузов для учета выполнения заявки  
при перевозке во внутриреспубликанском железнодорожном сообщении**

*1 В тоннах и вагонах*

Код номенклатуры группы вагонов	Наименование номенклатурной группы вагонов
1	Каменный уголь
2	Кокс
3	Нефть и нефтепродукты
4	Торф и торфяная продукция
5	Сланцы горючие
6	Флюсы
7	Руда железная и марганцевая
8	Руда цветная и серное сырье
9	Черные металлы
11	Металлические конструкции
13	Лом черных металлов
16	Цветные металлы, изделия из них и лом цветных металлов
17	Химические и минеральные удобрения
18	Химикаты и сода
19	Строительные грузы
20	Промышленное сырье и формовочные материалы
21	Шлаки гранулированные
22	Огнеупоры
23	Цемент
24	Лесные грузы
25	Сахар
26	Мясо и масло животное
27	Рыба
28	Картофель, овощи и фрукты
29	Соль поваренная
32	Хлопок
33	Сахарная свекла и семена
34	Зерно
35	Продукты перемола
36	Комбикорма
38	Жмыхи
39	Бумага
40	Перевалка грузов с водного на железнодорожный транспорт
41	Импортные грузы

*Окончание приложения Е*

*2 В вагонах*

Код номенклатуры группы вагонов	Наименование номенклатурной группы вагонов
10	Машины и оборудование
12	Метизы
14	Сельскохозяйственные машины
15	Автомобили
30	Остальные продовольственные товары
31	Промышленные товары народного потребления
37	Живность
43	Остальные и сборные грузы

ПРИЛОЖЕНИЕ Ж  
(справочное)

**Рапорт приемосдатчика на составление коммерческого акта**

2014 г. 04 месяца 22 дня  
Начальнику станции Центролит  
от приемосдатчика Рыбицкой

**РАПОРТ**

на составление коммерческого акта № \_\_\_\_\_

При выгрузке, выдаче, сортировке, проверке вагона № 24007254/21  
(род, подъёмная сила)

По отправке № 08224532 от 18 апреля 2014 г.

Ст. отправления Скидель Бел. ж.д.

Ст. назначения Центролит Бел. ж.д.

Грузоотправитель ОАО "Скидельский сахарный комбинат"

Грузополучатель Ветковское райпо

Значится по документам:

Род груза: сахар; марка \_\_\_\_\_

Количество мест: 3144 масса 35370 кг кем и каким способом определена масса отправителем по стандарту, стандартная масса 1 места 11,25 кг

Какие отметки имеются в накладной \_\_\_\_\_

Пломбы: с одной стороны: ЗПУ Блок-Гарант БЧ-21-2918071

с другой стороны: ЗПУ Блок-Гарант БЧ-21-2918072

Имеют ли пломбы следы повреждений \_\_\_\_\_

В действительности оказалось:

Род груза \_\_\_\_\_ Кол-во мест \_\_\_\_\_ Масса \_\_\_\_\_

Массы более \_\_\_\_\_ менее \_\_\_\_\_ Масса брутто \_\_\_\_\_

Проверил \_\_\_\_\_ Масса тары \_\_\_\_\_

(дата, фамилия)

Описание оказавшегося \_\_\_\_\_

На основании п. 58 УЖТ пользования произведена выгрузка груза из вагона № 24007254/21 в склад станции по вышеуказанной отправке. При выгрузке оказалось: по вагонному листу значится 3144 упаковок с грузом сахар по железнодорожной накладной значится 2405 упаковок, 672 и 63 гофрированных ящика и 9 поддонов. В действительности из вагона выгружено 9 поддонов, на которые погружен сахар, в каждом поддоне по 108 полиэтиленовых упаковок, в каждой упаковке по 10 бумажных пакетов с сахаром массой нетто 1 кг, 1428 полиэтиленовых упаковок, в каждой упаковке по 10 бумажных пакетов с сахаром массой нетто 1 кг, 63 гофрированных ящика массой брутто 8,4 кг и 672 гофрированных ящика массой брутто 15,45 кг. Поддоны по бокам обтянуты тонким полиэтиленом. Причем из общего числа мест 5 полиэтиленовых упаковок, которые находились в первом ярусе погрузки, имеют порванность упаковки сверху и по бокам размером от 2×3 до 3×6 см. Сахар из упаковок просыпается, при перевеске поврежденных упаковок на исправных товарных весах № 26002, приписанных к станции Центролит, проверенных 18.05.14 г., цена деления весов 500 гр, масса брутто поврежденных упаковок оказалась 49 кг. В вагоне собрана россыпь груза, перемешанная с мусором 1 кг. Без полной распаковки состояние пакетов в упаковках определить невозможно. Груз в вагоне погружен равномерно по всей площади пола вагона. Вагон под перевозку груза не оборудован. Пол вагона обит листовым железом, которое к полу вагона не прибито. Пол вагона устлан тонкой бумагой, которая разорвана. Стены вагона обиты бумагой. Вагон прибыл за исправными ЗПУ Блок-Гарант, механическими закрутками, люками, закрытыми согласно главе 11 Приложения 14 к СМГС. Выгрузку груза из вагона производила приемосдатчик Рыбицкая 22 апреля 2014 г.

Приемосдатчик станции \_\_\_\_\_

Правильность изложенного в рапорте \_\_\_\_\_

Подтверждаю \_\_\_\_\_

Учебное издание

*ЕЛОВОЙ Иван Александрович*  
*МАЛИНОВСКИЙ Евгений Викторович*  
*КУХАРЧИК Анатолий Алексеевич*

**ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ОТНОШЕНИЙ ПРИ ПРИЕМЕ,  
ТРАНСПОРТИРОВКЕ И ВЫДАЧЕ ГРУЗОВ, ПЕРЕВОЗИМЫХ  
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ**

Учебно-методическое пособие

Редактор **И. И. Э в е н т о в**  
Технический редактор **В. Н. К у ч е р о в а**

Подписано в печать 10.11.2014 г. Формат 60×84 1/16.  
Бумага офсетная. Гарнитура Таймс. Печать на ризографе.  
Усл. печ. л. 7,91. Уч.-изд. л. 8,97. Тираж 300 экз.  
Зак. №            Изд. № 52.

Издатель и полиграфическое исполнение:  
Белорусский государственный университет транспорта.  
Свидетельство о государственной регистрации издателя, изготовителя,  
распространителя печатных изданий  
№ 1/361 от 13.06.2014.  
№ 2/104 от 01.04.2014.  
Ул. Кирова, 34, 246653, Гомель