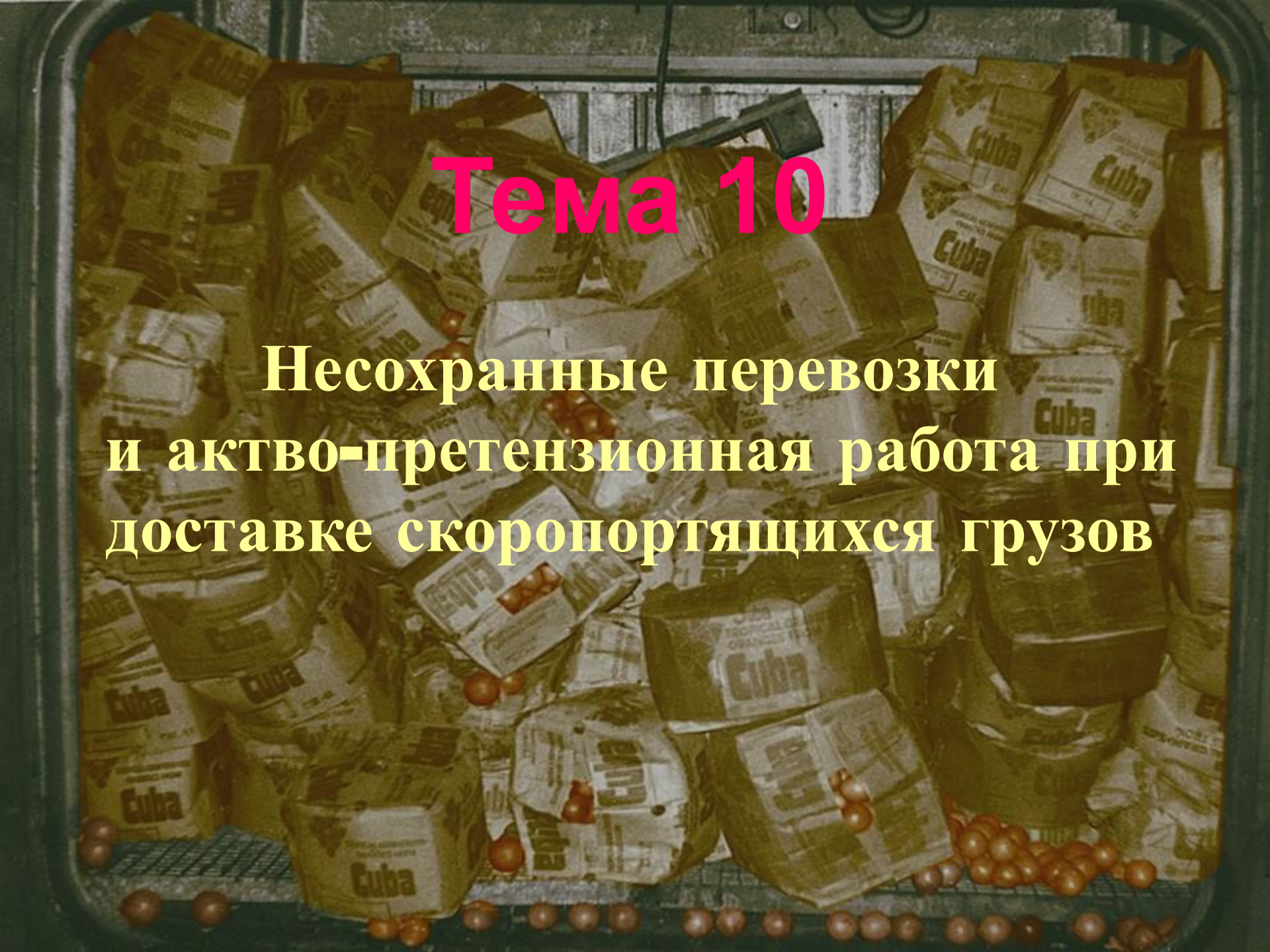


# Тема 10

Несохранные перевозки  
и актво-претензионная работа при  
доставке скоропортящихся грузов



# 10.1 Несохранные перевозки скоропортящихся грузов

## *Виды несохранности*

Несохранными перевозками называются факты хищения, утраты, порчи, повреждения, недостачи массы или мест СПГ.

К **хищениям** относят случаи, установленные по документам и выявленные:

- при проломах стен, пола, дверей, люков и других ограждающих конструкций вагонов и контейнеров;
- при срыве пломб, замков и закруток;
- при обнаружении следов повреждения или подделки пломб;
- при других обстоятельствах, устанавливающих факт хищения.

К фактам **недостачи мест** относят случаи, при которых зафиксированы отклонения числа мест по сравнению с указанными в накладной, а расследованием установлено, что недостача не явилась результатом хищения и при этом груз:

- принят счётом мест, погружен средствами перевозчика и прибыл с исправными пломбами станции;
- погружен средствами грузовладельца и прибыл в неисправном вагоне;
- прибыл с повреждёнными пломбами или с пломбами попутных станций.

**Недостача массы** — это случаи, при которых зафиксирован факт отклонения массы груза по сравнению с указанной в накладной в результате:

- неправильного взвешивания или неправильного указания массы груза приёмосдатчиком перевозчика при погрузке средствами перевозчика;
- неисправности тары груза, погруженного средствами перевозчика;
- груза, прибывшего с повреждёнными пломбами пункта погрузки или за пломбами попутных станций.

К фактам **утраты, порчи и повреждения груза** относят случаи полного или частичного уничтожения, порчи или повреждения груза, допущенные при:

- небрежной погрузке, выгрузке или сортировке груза средствами перевозчика;
- авариях, крушениях, пожарах, роспуске вагонов с горок; погрузке средствами перевозчика в подвижной состав, неисправный в коммерческом отношении;
- нарушении ответственного срока доставки или неправильном обслуживании груза в пути.

## **Причины возникновения несохранных перевозок**

Среди главных причин возникновения несохранных перевозок скоропортящихся грузов выделяют следующие четыре:

- порча в результате просрочки в доставке (от 24 до 60 %);
- несоблюдение режимов обслуживания перевозок (от 4 до 10 %);
- хищения (от 12 до 16 %);
- прочие причины (от 16 до 50 %).

По этим причинам ведётся статистика на железных дорогах ОАО «РЖД». Случаи несохранности в зависимости от стоимости похищенного, утраченного, недостающего или повреждённого груза подразделяют на три группы.

В случае отсутствия точных данных о сумме убытка какой-либо несохранности её определяют ориентировочно по государственным ценам.

Убытки по несохранным перевозкам дифференцируют по причинам возникновения, анализируют на всех уровнях управления от станции до Департаментов ОАО «РЖД». Результаты анализа позволяют разработать мероприятия по сокращению их величины.

## ***Учёт несохранных перевозок***

Несохранные перевозки по видам несохранности с указанием родов грузов учитываются в службах грузовой и коммерческой работы региональных дирекций ОАО «РЖД» (дорог) по установленной форме КНО-1.

Утрата, недостача массы или мест и порча груза по актам, составленным в пути следования, учитываются ответственными дорогами по результатам выдачи. Несохранности по причине утраты, порчи или повреждения грузов при пожарах, крушениях и авариях, возникших по вине железных дорог, учитываются дорогой, в пределах которой возник пожар, крушение или авария.

## ***Порядок расследования несохранных перевозок***

Случаи несохранности первой группы (высокая стоимость убытков) расследуются в дирекциях грузовой и коммерческой работы ОАО «РЖД» (бывших железных дорогах). Результаты расследования в декадный срок сообщают в Департамент ЦМ ОАО «РЖД».

В дорожных центрах организации работы железнодорожных станций (бывших отделениях дорог) расследуются случаи несохранности второй группы (средняя стоимость убытков).

Случаи несохранности третьей группы (малая стоимость убытков) расследуются на железнодорожных станциях.

## ***Мероприятия по сокращению убытков от несохранных перевозок***

Несохранные перевозки по видам несохранности с указанием родов грузов учитываются в службах грузовой и коммерческой работы дорог по установленной форме КНО-1.

Наиболее эффективны следующие мероприятия сокращения убытков железных дорог по несохранным перевозкам скоропортящихся грузов:

- повышение качества технологической подготовки грузов и вагонов для перевозки и технологического контроля на станции погрузки;
  - строгое соблюдение плана формирования поездов со скоропортящимися грузами и ответственного срока доставки;
  - качественное обслуживание перевозок в пути следования: соблюдение температурно-вентиляционного режима, своевременная экипировка рефрижераторных вагонов эксплуатационными материалами;
  - строгое соблюдение порядка выполнения и совершенствование технологических операций по выгрузке и выдаче грузов грузополучателям;
  - исключение случаев некачественного оформления перевозочных и сопроводительных документов.

## 10.2 Актово-претензионная работа

### *Акты по несохранным перевозкам*

Несохранные перевозки в зависимости от условий их возникновения могут оформляться:

- **коммерческим актом;**
- **актом общей формы;**
- **актом технического состояния вагона** и другими документами, предусмотренными Правилами.

В Правилах приведены формы различных актов и порядок их заполнения.

**Коммерческие акты** являются важными документами, позволяющими разграничить ответственность за утрату, порчу или повреждение груза. Их составляют на бланках (форма ГУ-22) с типографской нумерацией и регистрируют в книге учёта бланков строгой отчётности. Контроль расходования бланков осуществляет начальник станции.

Коммерческие акты наиболее часто составляют при возникновении следующих обстоятельств:

- несоответствие массы, мест груза в натуре с данными, указанными в перевозочных документах;
- порча или повреждение груза;
- обнаружение груза без документов или наоборот;
- возвращение железной дороге похищенного груза и др.

Станции составляют коммерческий акт в трёх экземплярах после проверки начальником станции или его заместителем достаточности сведений, необходимых для составления акта. Коммерческий акт состоит из шести разделов (А, Б, В, Г, Д, Е).

В акт могут быть внесены сведения в зависимости от обстоятельств:

- данные о вагоне, пломбах и отметках в Накладной;
- данные о массе, роде упаковки, количестве мест, указанных в документах и оказавшихся в действительности;
- описание факта повреждения или порчи, заключение экспертизы;
- отметки станции назначения о состоянии груза, прибывшего с актом попутной станции.



При составлении коммерческого акта на порчу скоропортящихся грузов в разделе «Д» акта должно быть точно описано состояние груза и обстоятельства, при которых была обнаружена порча, прежде всего:

- **способ погрузки** (плотный, шахматный,, навалом без тары и др.);
- **состояние груза** (наличие плесени, гнили, течи, запаха, дефектов обработки);
- **род и состояние тары** (исправная, неисправная, описать неисправности);
  - **наличие на полу следов течи испорченного груза, в какой части вагона находится испорченный груз;**
  - **техническое состояние вагона** (исправен ли вагон, нет ли щелей в дверях, исправна ли печная разделка, дверные запоры);
    - **состояние крышек люков крытых вагонов при перевозке с вентилированием** (открыты или закрыты);
    - **наличие утепления люков, дверей, пола и стен крытых вагонов, при перевозке в переходный период;**
    - **температура наружного воздуха;**
      - **температурный режим перевозки грузов в рефрижераторных вагонах на всём пути следования и исправность холодильно-отопительного оборудования;**

- **данные о качественном состоянии груза, сроках транспортабельности, температуре груза** и другие сведения, указанные отправителем в удостоверении о качестве;
- **температура груза при выгрузке**, если в соответствии с Правилами она указывается при приёме к транспортировке, и груз прибыл дефростированным.

К коммерческому акту, кроме пломб, должны прилагаться следующие документы:

- **подлинный вагонный лист**;
- **акт о техническом состоянии вагона** (контейнера), если несохранность произошла или могла произойти в связи с неисправностью вагона;
- **копия коммерческого акта попутной станции**;
- **копия качественного удостоверения** отправителя в том случае, если актом установлена порча скоропортящегося груза;
- **акт осмотра груза на контрольном пункте**;
- **выписка из рабочего журнала РПС о температурном режиме и работе холодильно-отопительного оборудования**, заверенная подписью руководителя обслуживающей бригады, в случае составления коммерческого акта на порчу скоропортящихся грузов.

## ***Особенности определения ответственности по коммерческим актам***

При перевозке скоропортящихся грузов и других грузов в крытых вагонах, проверка которых на попутных станциях согласно правилам осмотра поездов и вагонов в коммерческом отношении не производится, вопрос ответственности решается по результатам расследования.

Ответственность той или иной железной дороги за порчу скоропортящегося груза устанавливается с участием работников хладотранспорта.

Рассмотрение коммерческих актов по международным перевозкам и пересылка этих актов иностранным железным дорогам производится службами грузовой и коммерческой работы пограничных железных дорог. Составление коммерческих актов в этом случае, расследование по ним и хранение производится в соответствии со служебными инструкциями соответствующих межправительственных соглашений.

## ***Проведение экспертиз по несохранным перевозкам***

Для определения причины утраты или порчи скоропортящихся грузов и размеров причинённого ущерба начальником станции по своей инициативе или по заявлению грузополучателя назначается *экспертиза*. Она производится специалистами государственных инспекций по качеству, ветеринарно-санитарного надзора в присутствии начальника станции (его заместителя, заведующего грузовым районом) грузополучателя и работника хладотранспорта.

Экспертиза по скоропортящимся грузам должна быть произведена не позднее 24 ч с момента вскрытия вагона. Не допускается проведение экспертизы по грузам, стоимость недостачи, порчи и повреждения которых не превышает стоимости экспертизы. В этих случаях причина и размер убытка определяются начальником станции и грузовладельцем и указываются в коммерческом акте (раздел «Д»).

## ***Проведение экспертиз по несохранным перевозкам***

Представитель железной дороги обязан потребовать от эксперта, чтобы в его заключении было отражено следующее:

- **причина повреждения или порчи груза;**
- **степень повреждения или порчи груза;**
- **возможность и стоимость исправления повреждений груза;**
- **степень понижения стоимости груза вследствие его порчи;**
- **возможность полного или частичного использования груза.**

Заключение экспертов, участвовавших в оценке прибывшего груза, оформляется **актом экспертизы**. О проведении экспертизы делается отметка в разделе «Е» коммерческого акта.

## **Оперативные донесения по несохранным перевозкам, оформляемым коммерческими актами**

По всем случаям несохранных перевозок, подлежащим оформлению коммерческими актами, начальник станции в тот же день по телеграфу даёт **оперативное донесение**:

**а)** обо всех хищениях грузов и по всем случаям, имеющим признаки хищения – начальнику ответственной станции, начальнику команды военизированной охраны, обслуживающей ответственную станцию, а также начальнику линейного отделения внутренних дел на транспорте и начальнику команды военизированной охраны своей дороги;

**б)** о случаях повреждения или недостачи мест либо массы груза – начальнику ответственной станции. О случаях несохранности груза в РПС оперативное донесение необходимо давать также на дорогу приписки РПС – начальнику вагонного депо и начальнику службы вагонного хозяйства;

**в)** о случаях порчи скоропортящихся грузов в результате просрочки в доставке – начальникам служб грузовой и коммерческой работы дорог проследования вагонов с указанием даты перехода согласно штампелям, проставленным в дорожных ведомостях.

В оперативных донесениях должны быть указаны номера вагонов и Накладных, станции отправления, назначения груза, где и какие наложены пломбы, место и обстоятельства, при которых обнаружена несохранность, род вагона, род груза, характер несохранности, ориентировочный размер убытка. Оперативное донесение подаётся в день обнаружения несохранной перевозки в течение 24 часов с момента её обнаружения.

Железнодорожные администрации государств-участников СНГ при перевозках грузов в пределах железных дорог своих государств могут устанавливать особый порядок подачи донесения в зависимости от группы несохранности.

### ***Оформление и рассмотрение претензий по несохранным перевозкам***

**Претензия** по своей форме – заявление грузоотправителя или грузополучателя, в котором приводятся сведения о факте и виде несохранности груза, кратное обоснование претензии, сумма претензии, адрес заявителя, номер его счёта, дата составления. К претензионному заявлению прилагают квитанцию о приёме груза к перевозке, накладную и коммерческий акт в подлиннике.

В претензии не включаются требования, для выполнения которых необходимо различное документальное оформление. Грузоотправитель или грузополучатель могут передавать друг другу право на предъявление претензии, удостоверяя это переуступной подписью на соответствующем документе.

Претензии предъявляются в различные службы (отделы) управлений железных дорог. Претензии по несохранным перевозкам скоропортящихся грузов предъявляются в службу грузовой и коммерческой работы дороги. Претензии по уплате штрафов направляют в службу учёта и финансов дороги назначения груза. Правила предъявления и рассмотрения претензий регламентированы статьями 119...126 Устава.



## ***Сроки на заявление претензии***

Претензии к железным дорогам могут быть предъявлены в течение шестимесячного срока. Указанный срок исчисляется:

- **со дня выдачи груза** – по претензиям о возмещении за недостачу, порчу или повреждение груза;
- **по истечении 30 сут со дня окончания срока доставки** – по претензиям о возмещении за утрату груза;
- **по истечении 4 мес. со дня приёма груза к перевозке** – по претензиям о возмещении за утрату груза, возникшим из перевозок в прямом смешанном сообщении.

## ***Разграничение ответственности железных дорог по суммам, выплаченным по претензиям за несохранные перевозки***

Суммы, выплаченные за порчу скоропортящегося груза, перевозимого в РПС в результате неправильного обслуживания, относят за счёт собственника (арендатора) РПС.

За порчу груза вследствие просрочки в доставке отвечают дороги, допустившие просрочку (в том числе при отправлении РПС кружностью), пропорционально количеству дней просрочки.

За порчу скоропортящихся грузов вследствие нарушения установленного порядка технического обслуживания РПС отвечает железная дорога, допустившая эти нарушения.

За порчу груза вследствие приёма его к отправлению с нарушением Правил отвечает железная дорога погрузки.

За нарушение установленного порядка приёма или выдачи скоропортящихся грузов, а также нарушения в проведении экспертизы в случаях порчи, что привело к невозможности определения вины отправителя или получателя в зависимости от степени нарушения, убытки относятся на железные дороги приёма, выдачи или проведения экспертизы до 50 %.

За порчу груза, происшедшую из-за совместной погрузки его с другими грузами, которые по-своему явились причиной порчи или повреждения его, отвечает железная дорога, погрузившая (перегрузившая) или догрузившая данный вагон своими грузами.

## 10.3 Ответственность за сохранность перевозимых грузов

Железные дороги, отправители и получатели грузов несут материальную ответственность по перевозкам не по общим гражданским законам, а на основании Устава. Всякие предварительные соглашения перевозчика с отправителями и получателями, цель которых изменить или снять ответственность, возложенную на кого-либо из них, недействительны, а отметки об этом в Накладной, если они не предусмотрены Уставом и Правилами, не имеют силы. Однако, если Устав не решает задачу какого-либо вопроса, следует руководствоваться общими правилами гражданского законодательства Российской Федерации. В большинстве случаев Устав ограничивает ответственность участников перевозки точно установленными пределами. Чаще он определяет имущественную ответственность сторон в виде уплаты штрафа или возмещения убытков.

В отличие от общих правил гражданского законодательства, предусматривающих возмещение убытков в полном объёме, Устав исключает из их состава неполученные доходы и ограничивает размеры возмещения за утрату, порчу или повреждение имущества стоимостью утраченного или недостающего груза.

Перевозчик несёт ответственность (ст. 95 Устава) за сохранность груза с момента принятия его к перевозке и до выдачи получателю или передачи согласно Правилам другому предприятию, организации или учреждению, например: пароходству, транспортно-экспедиционной конторе и др.

Повышена ответственность перевозчика за неподачу вагонов и контейнеров, а отправителя грузов – за неиспользование их или отказ от них. Дороги, не подавшие перевозочные средства в счёт месячного плана, обязаны их выделить в течение следующего месяца, Усилена ответственность перевозчиков и за сохранность грузов по перевозкам.

Повышена ответственность перевозчика за неподачу вагонов и контейнеров, а отправителя грузов – за неиспользование их или отказ от них. Дороги, не подавшие перевозочные средства в счёт месячного плана, обязаны их выделить в течение следующего месяца, Усилена ответственность перевозчиков и за сохранность грузов по перевозкам.

Ст. 118 Устава предусматривает обстоятельства, при которых дорога освобождается от ответственности за несохранность перевозки.

К **первой группе** относятся обстоятельства, наличие которых дорога должна доказать. Дорога освобождается от ответственности, если докажет, что утрата, недостача, порча или повреждение груза произошли вследствие обстоятельств, которые она не могла предотвратить и устранение которых от неё не зависело, в частности:

- **вина отправителя или получателя груза** (неправильная укладка в вагоне, отсутствие специальной маркировки, погрузка в непригодные в коммерческом отношении вагоны, неосторожность при погрузке и выгрузке и др.);
- **особые естественные свойства груза** (ржавчина, понижение качества, внутренняя порча, самовозгорание, порча от излишней влажности и др.);
- **недостатки тары или упаковки, которые не могли быть замечены по наружному виду при приёме груза к перевозке. Тара не соответствует свойствам груза или стандартам, если следов повреждения её в пути нет** (течь бочек, бидонов, укладка стеклоизделий в ящики без мягкой прокладки и др.);

- **сдача груза к перевозке без указания в Накладной его свойств, требующих особых условий или мер предосторожности при перевозке или хранении;**

- **сдача к перевозке груза, влажность которого превышает установленную норму.** У некоторых грузов (мороженое мясо, овощи) в процессе перевозки влажность может снизиться, и, таким образом уменьшится масса;

- **стихийные бедствия** (землетрясения, наводнения, пожары и др.).

Ко **второй группе** относятся обстоятельства, наличие которых должен доказать получатель или отправитель. Согласно ст. 118 Устава дорога освобождается от ответственности за утрату, порчу или повреждение, когда:

- **груз прибыл в исправном вагоне** (контейнере) с исправными пломбами отправителя без перегрузки в пути с исправной защитной маркировкой, увязкой или при наличии других признаков, свидетельствующих о сохранности грузов. Пломба на вагоне и защитная маркировка (увязка) является мерой охраны груза, и исправность их удостоверяет то, что на станцию назначения груз доставлен в целости и в том виде, в каком был погружен. Признаки свидетельствующие о сохранности – это заполненное грузовое помещение транспортного средства без следов хищения или утечки, правильное количество мест (при недостатке массы);

- **груз сопровождал проводник отправителя или получателя.** Проводник обязан охранять груз и наблюдать за ним в пути. Поэтому ответственность за несохранность, происшедшую вследствие того, что проводник не выполнил своих обязанностей, несёт назначенная его сторона;
- **недостача груза не превышает норм естественной убыли.**

В соответствии со статьёй 96 Устава дорога должна возместить ущерб в размере действительной стоимости утраченного или недостающего груза. Утрата груза, сданного к перевозке с объявленной ценностью, возмещается в размере объявленной ценности, но не выше действительной стоимости (в этом случае дорога должна доказать, что объявленная ценность превышает действительную стоимость). при порче и повреждении груза дорога несёт ответственность в размере той суммы, на которую понизилась его стоимость. Если повреждённый и частично испорченный груз может быть использован по первоначальному назначению, но стоимость его снизилась, возмещение уплачивается в размере уценки груза.

Вместе с возмещением ущерба при утрате или недостатке груза дорога возвращает отправителю провозную плату, если она не входит в цену утраченного или недостающего груза. Стоимость груза устанавливают на основании счёта отправителя, а если расчёты ведутся через банк – на основании документа, заменяющего счёт (например, фактуры). Когда стоимость определена по оптовой, заготовительной или закупочной цене, отправителю возмещают дополнительные расходы за доставку груза до станции назначения, если они не входят в цену товара. Стоимость утраченных или повреждённых грузов, принадлежащих отдельным гражданам, определяют по розничным ценам, действующим в том месте и в то время, где и когда груз подлежал выдаче.



## 10.4 Информационные технологии в сфере актово-претензионной работы

Широкое внедрение информационных технологий в сфере актово-претензионной работы стало возможным в связи с компьютеризацией учёта и анализа различных видов несохранных перевозок, как грузов основной номенклатуры, так и скоропортящихся. Существенное влияние на ускорение проектных разработок в области информатизации оказали постановление Совета Министров Российской Федерации от 01.03.93 № 98К «О мерах по обеспечению сохранности перевозных грузов и усилению борьбы с хищениями на транспорте» и решение Совместной коллегии МВД России и МПС России от 07.07.93 № 15/У «О дополнительных мерах по обеспечению сохранности и усилению борьбы с хищениями на ж. -д. транспорте».

На основании этих документов в Московском институте инженеров железнодорожного транспорта была разработана единая автоматизированная система актово-претензионной работы на сети железных дорог России» (далее – ЕАСАПР). В 1997 г. комиссия МПС России признала программные средства ЕАСАПР работоспособными и рекомендовала их для внедрения на сети железных дорог.

Система предназначена для комплексного решения вопросов автоматизации сбора и анализа первичной информации по коммерческим нарушениям в ходе выполнения грузовых перевозок (в том числе и скоропортящихся грузов). В ней имеется возможность учитывать следующие нарушения:

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

Программное обеспечение ЕАСАПР позволяет решать следующие задачи:

- **предоставление информации по конкретным грузовым отправкам в режиме реального времени;**
- **автоматизация составления первичных документов;**
- **формирование основных отчётов;**
- **выявление закономерностей возникновения коммерческих нарушений грузовых перевозок;**
- **расчёт рейтингов и рисков несохранности перевозимых грузов.**

За период с 1997 г. по настоящее время система прошла апробацию на всём полигоне сети железных дорог России на всех уровнях управления перевозочным процессом.

Внедрение системы позволило:

- **повысить качество принятия управленческих решений за счёт лучшего видения ситуации, происходящей на сети железных дорог России;**
- **сократить размеры убытков железных дорог по несохранным перевозкам за счёт проведения качественного анализа и современных профилактических мероприятий;**
- **повысить производительность труда исполнителей;**
  - **повысить доходы железных дорог за счёт предоставления информации о риске несохранных перевозок заинтересованным внешним организациям: страховым и экспедиторским компаниям, грузовладельцам.**

Действующая система ЕАСАПР включает 160 пунктов коммерческого осмотра поездов и вагонов (АРМ ПКО), 80 актово-розыскных секторов отделений дорог (АРМ АРС), 17 актово-претензионных отделов управлений дорог (АРМ АПО).