

ПРЕДЛОЖЕНИЯ
Российского топливного союза
по мерам борьбы с простоями вагонов на путях
общего и необщего пользования

1. Установить зеркальную ответственность поставщика за ненадлежащее исполнение обязанности по организации транспортировки биржевого товара железнодорожным транспортом, повлекшее за собой невозможность своевременной передачи покупателем порожнего вагона перевозчику с путей необщего пользования (по причинам отсутствия заготовки перевозочного документа в системе ЭТРАН, логистического контроля, отсутствия технической/технологической возможности станции назначения).

В настоящее время покупатель несет убытки, возникающие вследствие простоя вагона на его подъездном пути, в частности:

- расходы в виде платы, взимаемой перевозчиком с покупателя (грузополучателя) при невозможности одновременно оформить все порожние вагоны к перевозке;
- расходы по обеспечению сохранности порожних вагонов в период их нахождения на подъездном пути покупателя (грузополучателя);
- расходы, вызванные занятием фронтов погрузки-разгрузки, что вызывает невозможность осуществления грузовых операций с вновь прибывшими груженными вагонами;
- расходы, связанные с маневровыми работами тепловозов, которые перемещают порожние вагоны в целях освобождения фронта погрузки-разгрузки;
- расходы в виде платы владельцам смежных инфраструктур путей необщего пользования за пользование принадлежащими им путями, на которые покупатель (грузополучатель) вынужден помещать порожние вагоны в ожидании их отправки;
- расходы в виде платы за нахождение порожних вагонов на железнодорожных путях общего пользования, на которые покупатель (грузополучатель) вынужден помещать порожние вагоны в ожидании их отправки.

В связи с изложенным, предлагаем внести изменения в «Правила проведения организованных торгов в секции «Нефтепродукты» ЗАО «СПбМТСБ» (далее «Правила...»), дополнив раздел 17 «Общих условий договоров поставки, заключаемых в секции «Нефтепродукты» ЗАО «СПбМТСБ» пунктом следующего содержания. «В случае ненадлежащего исполнения Поставщиком обязанности по организации транспортировки биржевого товара железнодорожным транспортом, повлекшего

невозможность своевременной передачи покупателем порожнего вагона перевозчику с путей необщего пользования, по причинам отсутствия заготовки перевозочного документа в системе ЭТРАН, логистического контроля, отсутствия технической/технологической возможности станции назначения либо иным причинам Поставщик уплачивает Покупателю неустойку в размере 1500 (одна тысяча пятьсот) рублей за каждые, в том числе неполные, сутки сверхнормативного использования Покупателем каждой цистерны, вызванного указанного выше причинами».

2) Увеличить до 3-х суток срок нахождения (использования) цистерн у покупателя (грузополучателя) на станции назначения путем внесения изменений в «Правила...» (п. 06.19.1 «Общих условий договоров поставки, заключаемых в Секции «Нефтепродукты» ЗАО «СПбМТСБ»), либо включив в «Правила...» положение о том, что срок оборота вагона зависит от конкретной железнодорожной станции назначения. Необходимость внесения указанных изменений обусловлена технологическими особенностями работы отдельных станций, на многих из которых нормативный срок оборота вагона с момента прибытия до момента отправления составляет 100 часов и более. Таким образом, в силу указанного обстоятельства покупатель (грузополучатель) биржевого товара при отгрузке продукции на указанные станции заведомо не имеет возможности осуществить слив прибывших груженых вагонов за двое суток.

3) Установить приоритет отправки по назначению порожних цистерн, предназначенных для перевозки опасных грузов, путем внесения соответствующих изменений в действующие Правила перевозки грузов железнодорожным транспортом.

Реализация этого предложения направлена на повышение ритмичности перевозок нефтепродуктов и порожних цистерн.

4) Внести изменения в Приказ МПС РФ от 18 июня 2003 г. N 45 "Об утверждении Правил составления актов при перевозках грузов железнодорожным транспортом", дополнив положения указанного Приказа порядком действий грузополучателя в случае отказа перевозчика от составления и подписания акта общей формы (в частности, при простое вагона на подъездном пути грузополучателя по причинам, зависящим от перевозчика либо собственника вагона).

Действующая редакция указанного пункта Приказа регламентирует лишь действия перевозчика в случае отказа или уклонения грузополучателя от подписания акта общей формы, но не содержит нормативных положений действий грузополучателя в случае аналогичных недобросовестных действий перевозчика.

В то же время, участники рынка нефтепродуктов – конечные грузополучатели нередко отмечают, что представители железнодорожных станций уклоняются от составления и подписания актов общей формы при

простое вагонов на подъездных путях грузополучателя, что лишает покупателя возможности предоставить указанный документ поставщику для освобождения от уплаты штрафных санкций за сверхнормативный оборот вагона.

В связи с изложенным, предлагаем дополнить п. 3.2.4 указанного выше Приказа абзацем следующего содержания: «В случае отказа или уклонения перевозчика от подписания акта общей формы и изложения своего мнения, грузополучателем в строке акта общей формы «подпись» делается отметка «От подписи отказался». При этом на оборотной стороне акта общей формы грузополучателем делается запись «Настоящий акт был предъявлен на подпись перевозчику в присутствии грузополучателя» с указанием фамилии, имени, отчества и должности уполномоченных представителей грузополучателя. Данная запись заверяется подписью указанных в записи уполномоченных представителей грузополучателя. Перевозчик должен направить грузополучателю свои разногласия или возражения не позднее следующих суток со дня составления акта общей формы».

5) Внести изменения в Приказ МПС РФ от 18 июня 2003 г. N 26 "Об утверждении Правил эксплуатации и обслуживания железнодорожных путей необщего пользования", предусмотрев в п.3.5 указанного Приказа возможность уведомления перевозчика о завершении грузовой операции (слива) и готовности порожнего вагона к уборке с путей необщего пользования с использованием системы ЭТРАН.

В настоящее время передача такого уведомления осуществляется как правило, путем использования телефонной связи с последующей регистрацией перевозчиком полученного уведомления в книге уведомлений о времени завершения грузовой операции, что на практике часто создает затруднения для грузополучателей (к примеру, в случае невозможности связаться с перевозчиком по телефону по техническим либо иным причинам). По нашему мнению, передача уведомления с использованием автоматизированных средств системы ЭТРАН позволит точно и своевременно фиксировать время уведомления и устранил возможность возникновения спорных ситуаций между перевозчиком и грузополучателем.

Российский топливный союз