

Приложение к письму

от «09» 02 2016 № ИСХ-1804/4970

1. По обращению ООО «Транснефть-Логистика».

1.1. Относительно предложений ООО «Транснефть-Логистика» по обязанности ОАО «РЖД» заключать договоры на подачу и уборку вагонов с учетом фактически затрачиваемого времени необходимого на подготовительные, заключительные и грузовые операции, а также внести изменения в Методику по разработке и определению технологических норм погрузки грузов в вагоны и выгрузки грузов из вагонов, определенные в Приказе № 67.

Технологическая норма на налив грузов в вагоны, равная 2 часам, установлена Методикой по разработке и определению технологических норм погрузки грузов в вагоны и выгрузки грузов из вагонов, утвержденной приказом МПС России от 10 ноября 2003 г. № 70.

Указанная Методика разработана МПС России во исполнение статьи 58 Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» и п. 6.4. Правил эксплуатации и обслуживания железнодорожных путей необщего пользования, утвержденных приказом МПС России от 18.06.2003 № 26 и утверждена установленным порядком.

Предусмотренные данным документом нормы времени на выполнение грузовых операций с железнодорожным подвижным составом подлежат обязательному применению при заключении договоров на эксплуатацию железнодорожных путей необщего пользования, на подачу и уборку вагонов.

Изменение положений Методики находится в компетенции Минтранса России.

Что касается письма Минтранса России от 30 июля 2014 г. № 04-01/3053, на которое ссылается ООО «Транснефть-Логистика», то его объективное прочтение свидетельствует о том, что затраты времени на погрузку и выгрузку грузов являются частью технологических норм на налив и слив грузов, в состав которых, помимо времени непосредственно на погрузку, выгрузку, включены подготовительные и заключительные операции.

1.2. По вопросу приема к перевозке вагонов, поступающих с территории иностранных государств без указания номера заявки, под которую эти вагоны следуют на станцию погрузки.

Стоит отметить, что перевозки грузов и порожних вагонов в прямом

железнодорожном сообщении осуществляются в соответствии с положениями СМГС, которым указание заявки на перевозку грузов в железнодорожной транспортной накладной не предусмотрено.

Правила приема грузов к перевозке железнодорожным транспортом (утверждены приказом МПС РФ от 18 июня 2003 г. № 28) данное обстоятельство в настоящее время не регулируют. Не в полной мере данный вопрос закреплен и в Перечне критериев технических и технологических возможностей осуществления перевозок, отсутствие которых является для перевозчика и владельца инфраструктуры основанием отказа в согласовании запроса-уведомления (утвержден приказом Минтранса России от 7 июля 2015 г. № 214).

Вместе с тем, в проекте актуализированных правил приема грузов к перевозке, разработанном Минтрансом России, учет вагонов, следующих под погрузку в Российской Федерации с территории сопредельного государства, регламентирован. Данный проект в целом поддержан ОАО «РЖД» и нуждается в скорейшем принятии.

2. По предложениям ООО «Трансойл».

2.1. Относительно «отклонения перевозочных документов «без объяснения причин» и «включения дополнительных ограничений (тех. планов, логик), ограничивающих погрузку по согласованным заявкам ф. ГУ-12».

Доводы ООО «Трансойл» надуманы и не соответствуют действительности.

ОАО «РЖД» осуществляет рассмотрение запросов-уведомлений в строгом соответствии с действующим законодательством Российской Федерации.

При этом одним из принципов функционирования железнодорожного транспорта согласно статье 1 Федерального закона от 10.01.2003 № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (далее – Закон) является устойчивость работы железнодорожного транспорта.

Железнодорожный транспорт является высокотехнологичным видом транспорта, работа которого основывается на строгом соблюдении всех технологических процессов, задействованных в организации перевозок грузов.

Реформирование железнодорожной отрасли непосредственно отразилось на транспортной обстановке на сети российских железных дорог. Учитывая постоянный рост собственных вагонных парков, а также

существенное увеличение порожних вагонопотоков, возможности инфраструктуры железнодорожного транспорта в настоящее время не могут в полной мере обеспечить осуществление перевозок. Дополнительную нагрузку на инфраструктуру оказывает работа перевозчика в условиях множественности владельцев подвижного состава, отсутствие необходимого нормативного регулирования деятельности операторов железнодорожного подвижного состава, а также отсутствие до настоящего момента у перевозчика возможности влиять на передвижение собственных порожних вагонов, затрудняющих работу железнодорожного транспорта. Так Правила перемещения порожних грузовых вагонов на железнодорожном транспорте, утвержденные постановлением Правительства Российской Федерации от 31.10.2015 № 1180, не могут быть реализованы до принятия Минтрансом России необходимых ведомственных актов, актуализированные правила приема грузов и порожних грузовых вагонов к перевозке, содержащие случаи вывода вагонов на пути общего пользования без документов (в соответствии со статьей 44 Устава), Минтрансом России также не приняты.

В совокупности данные факторы приводят к сверхнормативному накоплению вагонов в ожидании погрузки и выгрузки, сверхнормативным срокам доставки и неравномерности погрузки, что в значительной степени влияет на устойчивость эксплуатационной работы железных дорог.

Стоит отметить, что в силу статьи 18 Федерального закона от 10.01.2003 № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» управление перевозочным процессом на железнодорожном транспорте общего пользования в пределах инфраструктуры осуществляется владельцем этой инфраструктуры или действующим по его поручению лицом. В настоящее время ОАО «РЖД» сочетает полномочия перевозчика и владельца инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования.

Одним из важнейших аспектов управления перевозочным процессом является организация работы железнодорожного транспорта с учетом возможностей инфраструктуры общего пользования по переработке груженых и порожних вагонопотоков.

Стоит отметить, что статьей 29 Устава железнодорожного транспорта (в редакции Федерального закона от 31.12.2014 № 503-ФЗ) закреплена возможность введения конвенций на перевозку не только груженых, но и порожних вагонов.

Выполняя обязанность перевозчика и владельца инфраструктуры по организации вагонопотоков, регулированию обращения вагонов и локомотивов, в целях максимально эффективного использования пропускной

и провозной способности инфраструктуры, а также нормирования тяговых ресурсов для их обеспечения ОАО «РЖД» в соответствии с требованиями законодательства Российской Федерации осуществляет мероприятия, направленные на обеспечение бесперебойности работы железнодорожного транспорта.

2.2. Относительно начисления платы за использование инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования в пределах сроков доставки.

Как указано самим ООО «Трансойл» в соответствии с Уставом железнодорожного транспорта Российской Федерации (ч. 13 ст. 39 Устава) оплачиваемое время ожидания погрузки, выгрузки грузов, подачи, приема вагонов, контейнеров исчисляется по истечении двух часов с момента уведомления перевозчиком в порядке, установленном Уставом и правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом, о прибытии грузов, порожних грузовых вагонов и готовности их к подаче, если иное время не установлено договорами на эксплуатацию железнодорожных путей необщего пользования или договором на подачу и уборку вагонов с учетом особенностей технологии обслуживания конкретных грузополучателей (получателей), грузоотправителей (отправителей).

По мнению ООО «Трансойл» данным положением грузополучатели поставлены в неравные условия в связи с тем, что не могут планировать к какому моменту необходимо подготовить фронты погрузки - выгрузки.

ОАО «РЖД» не согласно с данной позицией. В соответствии со статьями 785, 792 Гражданского кодекса Российской Федерации обязанность перевозчика – доставить груз в пункт назначения в установленные сроки и выдать его грузополучателю.

Кроме того Перечнем критериев технических и технологических возможностей осуществления перевозок, отсутствие которых является для перевозчика и владельца инфраструктуры основанием отказа в согласовании запроса-уведомления (утвержден приказом Минтранса России от 7 июля 2015 г. № 214) установлено, что перевозчик должен согласовать запрос-уведомление на перевозку порожнего вагона, если с учетом указанной в нем даты отправления и расчетного срока доставки вагон прибывает на станцию назначения в период действия заявки ф. ГУ-12.

2.3. Относительно информирования пользователей услуг

железнодорожного транспорта в случаях, предусмотренных федеральным законом от 31.12.2014 № 503-ФЗ.

В целях реализации положений федерального закона от 31.12.2014 № 503-ФЗ ОАО «РЖД» разработана форма соглашения, в рамках которого осуществляется передача уведомлений владельцу и отправителю порожних грузовых вагонов. Информирование пользователей осуществляется безвозмездно, на адрес электронной почты, указанный в обращении пользователя услуг железнодорожного транспорта. Позиция ООО «Трансойл» голословна и не обоснована.

Информирование пользователей услуг железнодорожного транспорта посредством электронной почты в рассматриваемом случае наиболее оптимально, так как использование технологии электронного документооборота не является повсеместным - для пользователя услуг железнодорожного транспорта она не обязательна, и используется по его волеизъявлению.

2.4. Относительно «необоснованного установления договорных тарифов» и перевозок грузов маршрутами.

Доводы ООО «Трансойл» не соответствуют действительности и не основаны на законе.

Согласно статьи 8 федерального закона от 10.01.2003 «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» тарифы, сборы и плата на железнодорожном транспорте, не регулируемые в соответствии с Федеральным законом «О естественных монополиях» и иными нормативными правовыми актами, устанавливаются на договорной основе.

Заключение договоров осуществляется ОАО «РЖД» при наличии волеизъявления пользователей услуг железнодорожного транспорта.

Стоит также отметить, что в соответствии с положениями статьи 16 Федерального закона от 10.01.2003 № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», управление перевозочным процессом в пределах инфраструктуры железнодорожного транспорта осуществляется владельцем инфраструктуры. Органы государственной власти и местного самоуправления, иные юридические и физические лица не вправе вмешиваться в организацию управления перевозочным процессом, за исключением случаев, предусмотренных законодательством Российской Федерации. Согласно статье 13 Устава железнодорожного транспорта перевозки грузов отправительскими маршрутами могут осуществляться перевозчиком в соответствии с планом формирования поездов по договору с грузоотправителями и (или) владельцами железнодорожного пути необщего

пользования (владельцами инфраструктур на железнодорожной станции). При этом установлено, что план формирования грузовых поездов, следующих в пределах инфраструктуры, утверждается владельцем этой инфраструктуры.

3. По предложениям ЗАО «СПбМТСБ».

В презентации ЗАО «СПбМТСБ» подробно описана схема взаимодействия участников при поставке продукции по биржевым договорам. Вместе с тем следует отметить, что заключение договора поставки предшествует договору перевозки и участники отношений по поставке продукции могут не совпадать со сторонами договора перевозки.

Нормативными правовыми актами Российской Федерации предусмотрен перечень лиц, которым перевозчик выдает те или иные документы, связанные с перевозкой грузов. Так, правилами заполнения перевозочных документов на перевозку грузов железнодорожным транспортом (утверждены приказом МПС РФ от 18 июня 2003 г. № 39) предусмотрено, что квитанция о приеме груза выдается грузоотправителю (отправителю) на станции отправления, оригинал накладной – грузополучателю (получателю) на станции назначения. Иным лицам выдача данных документов нормативными правовыми актами не предусмотрена.

Вместе с тем следует обратить внимание на сложность процесса и множественность лиц, участвующих в договоре поставки нефтепродуктов (согласно презентации ЗАО «СПбМТСБ»). По мнению ОАО «РЖД» количество участников влияет не только на эффективность взаимодействия (не в лучшую сторону), но и непосредственно отражается на конечной стоимости товара (в рассматриваемом случае – нефтепродуктов).

4. Относительно редакции проекта приказа Минтранса России «Об утверждении Правил предъявления и рассмотрения претензий, возникших в связи с осуществлением перевозок грузов железнодорожным транспортом».

Вызывает сомнение содержание абзацев 7 и 8 пункта 8 проекта Приказа, поскольку условием предъявления претензии к перевозчику является предоставление указанных в Уставе (статья 120) документов, обосновывающих требования претендателя.

Выполнение требований Устава в части предоставления подтверждающих заявленные требования документов является обязанностью заявителя, а не перевозчика.

Стоит также отметить, что установление в нормативных правовых актах Российской Федерации перечня документов, необходимых для

предъявления претензии с одной стороны, а также права перевозчика затребовать у претендателя их оригиналы – с другой, является защитой перевозчика от неоднократного предъявления претензии по одному и тому же обстоятельству.

Возможность предъявления претензии без приложения обосновывающих требования документов, в также предоставление перевозчиком заинтересованным лицам документов, необходимых для предъявления ему же (перевозчику) претензии (в частности, взамен утраченных) на основании договора действующим законодательством Российской Федерации не предусмотрена и противоречит принципам, заложенным в основу Устава.