

**УКРАЇНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ  
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ**

**ФАКУЛЬТЕТ УПРАВЛІННЯ ПРОЦЕСАМИ ПЕРЕВЕЗЕНЬ**

**Кафедра управління вантажною і комерційною роботою**

**О. М. Костенніков, Г. Є. Богомазова, Г. С. Бауліна**

**АКТОВО-ПРЕТЕНЗІЙНА РОБОТА**

*Конспект лекцій*

**Харків – 2021**

Костенніков О. М., Богомазова Г. Є., Бауліна Г. С. Актово-претензійна робота: Конспект лекцій. – Харків: УкрДУЗТ, 2021. – 53 с.

У конспекті лекцій розглянуто: випадки незбереження вантажів, правила їх оформлення, розслідування та розгляду; порядок пред'явлення та розгляду претензій при здійсненні незбережених перевезень вантажів; матеріальна відповідальність учасників перевезення; віднесення збитків та розмежування відповідальності між учасниками перевезень; розшук вантажів та порядок їх реалізації; порядок взаємодії регіональних філій та підрозділів залізниці з органами поліції під час виявлення крадіжок вантажу.

Рекомендовано для здобувачів вищої освіти спеціальності «Транспортні технології (на залізничному транспорті)» всіх форм здобуття вищої освіти.

Бібліогр.: 19 назв.

Конспект лекцій розглянуто і рекомендовано до друку на засіданні кафедри управління вантажною і комерційною роботою 14 грудня 2020 р., протокол № 5.

Рецензент

доц. Г. В. Шаповал

## ЗМІСТ

Вступ.....	4
Тематичний план навчальної дисципліни «Актовопретензійна робота».....	5
1 Оформлення та розслідування випадків незбереження вантажів.....	7
2 Оперативний розгляд випадків несхоронних перевезень.....	12
3 Порядок пред'явлення та розгляду претензій.....	18
4 Матеріальна відповідальність учасників перевезення.....	23
5 Віднесення збитків на станції, підприємства, служби регіональних філій та їх відшкодування.....	29
6 Розмежування відповідальності між регіональними філіями за незбереження вантажів.....	35
7 Розшук вантажів. Порядок їх реалізації.....	41
8 Порядок взаємодії АТ «Укрзалізниця» з органами поліції під час виявлення крадіжок вантажу.....	45
Список літератури.....	51

## ВСТУП

Одним з основних обов'язків залізниці є забезпечення повного збереження вантажів, що перевозяться. Перевізник несе відповідальність за несхоронність вантажу після прийняття його до перевезення до моменту видачі його вантажоодержувачу. Але при перевезенні бувають випадки пошкодження, недостачі, надлишку, розсипу, виліву, втрати вантажів тощо. В таких випадках винна сторона має відповідати за такі події.

У процесі вивчення дисципліни «Актов-претензійна робота» студент отримає знання у сфері використання інструктивних та нормативних документів при перевезенні вантажів, правил організації оперативних розглядів випадків несхоронних перевезень, застосування методів і засобів вирішення спорів, порядку розшуку та реалізації вантажів, навчиться розмежовувати відповідальність за несхоронні перевезення вантажів між всіма учасниками перевезення, у тому числі матеріальної, та взаємодіяти з органами поліції під час виявлення крадіжок вантажу.

Курс дисципліни має на меті підвищити професійність здобувачів вищої освіти у сфері вантажоперевезень, навчити якісно здійснювати розслідування випадків несхоронних перевезень вантажів, орієнтуватися в нормативній документації, вчасно застосовувати набуті знання, організовувати оперативні розгляди претензій, здійснювати ревізорський контроль щодо випадків несхоронних перевезень, розслідувати події на транспорті, виконувати досудове регулювання правових суперечок.

Конспект лекцій може використовуватись здобувачами вищої освіти різних форм здобуття вищої освіти за спеціальністю 275.02 «Транспортні технології (на залізничному транспорті)» для самостійного опрацювання матеріалу дисципліни «Актов-претензійна робота».

## ТЕМАТИЧНИЙ ПЛАН НАВЧАЛЬНОЇ ДИСЦИПЛІНИ «АКТОВО-ПРЕТЕНЗІЙНА РОБОТА»

Теми та підтеми лекцій	Кількість годин
<p>ЛЕКЦІЯ 1. Оформлення та розслідування випадків незбереження вантажів</p> <p>1 Терміни складання комерційних актів</p> <p>2 Примірники комерційних актів</p>	2 год
<p>ЛЕКЦІЯ 2. Оперативний розгляд випадків несхоронних перевезень</p> <p>1 Організація оперативних розглядів випадків незбережених перевезень</p> <p>2 Пересилання комерційних актів на розслідування</p>	2 год
<p>ЛЕКЦІЯ 3. Порядок пред'явлення та розгляду претензій</p> <p>1 Розслідування подій на транспорті</p> <p>2 Досудове регулювання правового спору</p> <p>3 Строки подання та розгляду претензій</p>	2 год
<p>ЛЕКЦІЯ 4. Матеріальна відповідальність учасників перевезення</p> <p>1 Штрафи</p> <p>2 Відповідальність залізниці за незбережені перевезення вантажу</p>	2 год
<p>ЛЕКЦІЯ 5. Віднесення збитків на станції, підприємства, служби регіональних філій та їх відшкодування</p> <p>1 Віднесення збитків</p> <p>2 Перелік основних причин незбереженості вантажів і порядок їх віднесення на відповідальність галузевих підрозділів регіональних філій</p> <p>3 Порядок розрахунків між регіональними філіями за незбережені перевезення вантажів</p> <p>4 Порядок врегулювання суперечок</p>	2 год
<p>ЛЕКЦІЯ 6. Розмежування відповідальності між регіональними філіями за незбереження вантажів</p>	2 год

<p>1 Відповідальність за незбереження вантажів при перевезенні у вагонах за ЗПП (пломбами)</p> <p>2 Відповідальність за незбереження вантажів при перевезенні у відкритих вагонах і вагонах без ЗПП (пломб)</p> <p>3 Неприбуття вантажу за призначенням та втрата його при пожежі або події (інциденті)</p> <p>4 Відповідальність за незбереження вантажів, що перевозяться в контейнерах</p> <p>5 Інші випадки віднесення відповідальності за незбережені перевезення вантажів</p>	
<p>ЛЕКЦІЯ 7. Розшук вантажів. Порядок їх реалізації</p> <p>1 Розшук вантажів</p> <p>2 Порядок реалізації вантажів</p>	2 год
<p>ЛЕКЦІЯ 8. Порядок взаємодії АТ «Укрзалізниця» з органами поліції під час виявлення крадіжок вантажу</p> <p>1 Напрями та форми взаємодії</p> <p>2 Порядок взаємодії при виявленні правопорушень на об'єктах інфраструктури залізничного транспорту</p>	2 год

## **ЛЕКЦІЯ 1. Оформлення та розслідування випадків незбереження вантажів**

План лекції

- 1 Терміни складання комерційних актів.
- 2 Примірники комерційних актів.

### **1 Терміни складання комерційних актів**

Всі випадки незбереженості в залежності від вартості вкраденого, втраченого, зіпсованого або пошкодженого вантажу поділяються на групи, які встановлюються Укрзалізницею, і в залежності від групи встановлюється порядок розслідування випадків незбереженості. У разі неможливості визначення точної суми збитку за незбережений вантаж ця сума визначається орієнтовно.

Кожен випадок незбереження вантажу повинен бути належним чином оформлений та розслідуваний у встановлений термін. За результатами розслідування вживаються відповідні заходи, провадиться профілактична робота з метою усунення недоліків, що спричиняють незбереженість, та попередження аналогічних випадків.

Обставини, що можуть бути підставою для матеріальної відповідальності залізниці, вантажовідправника, вантажоодержувача, пасажирів під час залізничного перевезення, засвідчуються комерційними актами або актами загальної форми, які складають станції залізниці.

Комерційні акти складаються за обставин, зазначених у статті 129 Статуту залізниць України (далі – Статут) [1], у такі терміни:

а) на місцях загального користування – в день вивантаження або в день видачі вантажу одержувачу;

б) при вивантаженні на місцях незагального користування – в день здачі вантажу одержувачу, в цьому разі перевірка повинна здійснюватись до вивантаження або в процесі вивантаження чи одразу ж після нього.

У разі перевірки маси вантажу зважуванням на вагонних вагах, якщо маса тари вагона приймається за трафаретом на

вагоні, комерційний акт складається в день зважування вагона з вантажем; якщо маса тари вагона визначається зважуванням його після вивантаження, комерційний акт складається в день зважування порожнього вагона.

У разі перевірки маси тари вагона не тим прийомоздавальником, який брав участь у зважуванні вагона з вантажем, у розділі «Д» комерційного акта зазначаються прізвища прийомоздавальника, який брав участь у зважуванні вагона з вантажем, і прийомоздавальника, який брав участь у зважуванні порожнього вагона. Акт підписується прийомоздавальником, який перевіряв тару вагона;

в) на вантаж, що перебуває в дорозі – в день виявлення обставин, що підлягають оформленню комерційним актом.

У разі неможливості скласти комерційні акти у вказані терміни вони мають бути оформлені у всіх випадках не пізніше наступної доби.

Комерційні акти на недостачі та надлишки вантажів, що перевозяться в прямому змішаному залізнично-водному сполученні, складаються у порядку, встановленому Правилами перевезення вантажів у прямому змішаному залізнично-водному сполученні.

## **2 Примірники комерційних актів**

Комерційні акти складаються у трьох примірниках на бланках установлені Правилами перевезення вантажів [2] форми (ф. ГУ-22) з друкованою нумерацією.

Бланки комерційних актів, отримані станціями, записуються до Книги надходження бланків суворого обліку. У разі псування бланків комерційного акта всі три його примірники перекреслюються з написом «зіпсований» та зберігаються у справах станції. Копії комерційних актів, що висилаються на вимогу правоохоронних, судових органів, а також відповідних служб та підрозділів залізниць, знімаються на бланках без друкованого номера. Використання бланків комерційних актів контролює начальник станції.

Комерційні акти друкуються, як правило, на комп'ютері, чітко, без будь-яких виправлень. Реєстрація складених



комерційних актів ведеться у Книзі обліку комерційних актів (ф. ГНУ-2).

Комерційні акти складаються за письмовим рапортом завідуючого вантажним двором (районом), контейнерною площадкою, сортувальною платформою, прийомоздавальника. Рапорт повинен містити всі відомості, необхідні для складання комерційного акта. Зміст рапорту перевіряє начальник станції або його заступник, який приймає рішення про складання комерційного акта.

Комерційні акти на роз'єднання вантажів від перевізних документів складаються на підставі акта загальної форми.

На кожному примірнику комерційного акта повинні бути: штампель станції, що склала його, підпис начальника станції (його заступника), начальника вантажного району (завідуючого вантажним двором, складом, контейнерним відділом, контейнерним майданчиком, сортувальною платформою, старшого прийомоздавальника) і прийомоздавальника станції, а також одержувача, якщо він брав участь у перевірці вантажу. У разі необхідності до перевірки вантажу та підписання акта можуть бути залучені інші працівники станції.

З трьох примірників складеного станцією комерційного акта перший примірник у разі відповідальності перевізника висилається для службового розслідування у порядку, встановленому начальником залізниці, другий видається одержувачу за його вимогою, а третій зберігається на станції.

Для службового розслідування комерційний акт висилається за супровідним листом (ф. ГУ-73).

Не відсилаються для розслідування та зберігаються на станціях комерційні акти, складені про недостачу або пошкодження завантаженого відправником вантажу, який прибув на станцію призначення у справному вагоні, контейнері із непошкодженими ЗПП (пломбами) відправника чи без ЗПП (пломб), за винятком актів, складених про недостачу вантажу більше 5 тонн при перевезенні у вагоні відкритого типу. Такі акти висилаються для розслідування тим же порядком, що і акти, складені на відповідальність перевізника.

До перших примірників актів, складених про псування швидкопсувних вантажів внаслідок порушення температурного

режиму, додається висновок спеціаліста вагонного господарства. У разі, якщо псування сталося внаслідок прострочення доставки, перші примірники актів відсилаються до комерційної служби залізниці призначення.

Акти, складені залізницею України при перевезеннях вантажів у міжнародному сполученні, відсилаються для розслідування зазначеним вище порядком у випадку, якщо вони складені на відповідальність українських залізниць. Акти, складені на відповідальність іноземних залізниць, зберігаються на станціях до пред'явлення претензії (якщо інше не передбачено діючим на залізниці порядком) і відсилаються у 3-денний термін на вимогу компетентного органу Укрзалізниці (управління регулювання претензій Головного комерційного управління, далі – компетентний орган), якщо інше не передбачено міжнародною угодою.

Якщо комерційний акт складається на станції відправлення або на попутній станції, то другий примірник акта додається до перевізних документів.

У графі накладної «Відмітки залізниці» («Відмітки при перевезенні») вказується: номер акта, дата його складання та про що складено акт (наприклад «про недостачу ... місць», «про недостачу маси ... кг» тощо). Цей запис підтверджується штемпелем і підписом уповноваженого працівника станції.

На станції призначення акт попутної станції або станції відправлення (якщо новий акт не складається) реєструється під порядковим номером у тій же книзі обліку, що й акти, складені цією станцією. Цей номер вказується на акті другим знаменником під друкованим номером акта.

Комерційний акт попутної станції видається одержувачу на його вимогу з відміткою про результат видачі вантажу в розділі «Є» комерційного акта, такого змісту: «Під час перевірки вантажу (вантажобагажу) різниці проти цього акта не виявлено». Така відмітка засвідчується штемпелем станції і підписами осіб, зазначених у п. 2.5 комерційного акта. В цьому випадку на станції призначення залишаються дві копії цього комерційного акта, одна з яких у разі необхідності відсилається для розслідування.

Станція призначення не має права робити жодних змін у примірнику комерційного акта, який супроводжує вантаж. У разі

невідповідності відомостей, зазначених в акті попутної станції, фактичним даним, що виявились під час перевірки вантажу, а також якщо під час перевезення було складено два та більше попутних акти, на станції призначення складається новий комерційний акт, який видається одержувачу. Попутні акти у таких випадках одержувачу не видаються (за винятком актів, складених на відповідальність відправника), а додаються до першого примірника комерційного акта станції призначення та відсилаються для розслідування у встановленому порядку.

Якщо при перевізних документах не виявиться комерційного акта попутної станції, станція призначення за результатами перевірки вантажу складає комерційний акт встановленим порядком незалежно від наявності відмітки у накладній про складання комерційного акта.

При видачі однорідного вантажу, що перевозиться навалом і насипом, який прибув від одного відправника на адресу одного одержувача, недостачі, що перевищують встановлену Правилами видачі вантажів норму (суму норми природної втрати та граничного розходження визначення маси нетто), а також надлишки, що перевищують межу граничного розходження визначення маси нетто, яке становить 0,2 %, виявлені у окремих відправках під час перевірки протягом однієї календарної доби, оформлюються одним комерційним актом. В акті вказуються для кожної відправки номер вагона, кількість ЗПП (пломб) і контрольні знаки на них, кількість місць і маса вантажу, зазначені у документах та виявлені перевіркою. У разі визначення маси на вагонних вагах вказується маса бруто, тари (з бруса або перевірена) та нетто.

Якщо комерційний акт на недостачу вантажу, який прибув за основною відправкою, видано одержувачу, то у разі прибуття вантажу за досильним документом одержувач повертає станції виданий йому комерційний акт.

У розділі «Ж» цього акта робиться відмітка про те, що вантаж прибув за досильним документом, та зазначається його номер, станція, яка оформила досилку, дата оформлення і дата видачі вантажу.

Знайдені на території залізниці вантажі оформляються комерційним актом як бездокументні.

## **ЛЕКЦІЯ 2. Оперативний розгляд випадків несхоронних перевезень**

План лекції

1 Організація оперативних розглядів випадків незбережених перевезень.

2 Пересилання комерційних актів на розслідування.

### **1 Організація оперативних розглядів випадків незбережених перевезень**

Про незбережені перевезення, які підлягають оформленню комерційними актами, начальник станції подає оперативне повідомлення:

а) про всі крадіжки вантажів та про всі випадки, що мають ознаки розкрадання – начальнику станції, що несе відповідальність за ці випадки, начальнику команди воєнізованої охорони та начальнику підрозділу внутрішніх справ, що обслуговують винувату станцію, начальнику дирекції, до якої належить ця станція, начальнику комерційної служби, служби воєнізованої охорони, управління внутрішніх справ на транспорті регіональної філії (далі – РФ), до якої належить винувата станція, а також начальнику лінійного відділення внутрішніх справ на транспорті та начальнику команди воєнізованої охорони своєї РФ. Про розкрадання вантажів, виявлені безпосередньо під час скоєння, та про затримання розкрадачів, у тому числі залізничників, оперативне повідомлення додатково подається на адресу Управління воєнізованої охорони та Департаменту комерційної роботи Укрзалізниці, а також начальникам служб, до яких належать працівники залізничного транспорту, затримані за розкрадання;

б) про випадки пошкодження чи недостачі місць або маси вантажу – начальнику станції, що несе відповідальність за ці випадки, а також начальнику дирекції, до якої належить винувата станція. У разі якщо пошкодження або втрата вантажу виникли внаслідок технічної несправності вагона, оперативне повідомлення подається також на адресу начальника вагонного депо (ВЧД), що обслуговує станцію, на якій сталися такі випадки,

ВЧД, яким здійснювався останній ремонт, та служб вагонного господарства винуватої залізниці та своєї залізниці;

в) про випадки незбережених перевезень у рефрижераторних вагонах оперативне повідомлення подається також начальнику рефрижераторного депо приписки та ДП «Укррефтранс»;

г) про всі випадки пошкодження або втрати вантажу внаслідок пожежі, події, інциденту – начальнику комерційної служби, начальнику служби воєнізованої охорони, начальнику дирекції, начальнику загону воєнізованої охорони своєї залізниці.

Якщо подія, інцидент сталися з вантажем, що перевозився у міжнародному сполученні, з вини працівників залізниць іншої країни СНД або Балтії, оперативне повідомлення додатково подається на адресу відповідних головних управлінь (департаментів) Укрзалізниці та причетних залізничних адміністрацій не пізніше тридобового терміну порядком, зазначеним в «Инструкции о порядке совместных действий железных дорог государств-участников Содружества Независимых Государств, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики по служебному расследованию нарушений безопасности движения в поездной и маневровой работе», затвердженій на 50 засіданні Ради залізничного транспорту держав – учасниць Співдружності [3];

д) про випадки псування швидкопсувних вантажів внаслідок прострочення їх доставки – начальникам комерційних служб РФ слідування вантажу, із зазначенням дати переходу з однієї РФ на іншу відповідно до штемпелів у дорожніх відомостях.

Оперативне повідомлення подається в день виявлення незбереженості, протягом 6 годин з моменту її виявлення, а у разі здійснення перевірки стану і кількості вантажу – з моменту закінчення перевірки.

Про випадки незбережених перевезень на суму 30000 грн і більше оперативне повідомлення додатково подається на адресу Департаменту комерційної роботи Укрзалізниці у 3-денний термін з дня оформлення комерційного акта.

У разі складання комерційного акта під час видачі (сортування) вантажу, що перевозиться у міжнародному сполученні, який прибув у вагоні (контейнері) за

непошкодженими ЗПП (пломбами) станції іноземної залізниці, а також завантаженого у відкриті вагони засобами залізниці, який прибув без ознак розкрадання та слідів пошкодження, оперативне повідомлення подається не пізніше добового терміну начальнику станції, ЗПП (пломби) якої виявлено на вагоні (контейнері), або станції завантаження (сортування) вантажу у відкритому вагоні.

В інших випадках виявлення незбереженості вантажів або комерційних несправностей, які загрожують збереженню вантажів, оперативні повідомлення на адресу іноземних залізниць не подаються.

В оперативних повідомленнях зазначаються номери вагонів і накладних, станції відправлення, призначення вантажу, де і які накладено ЗПП (пломби), місце та обставини, за яких виявлено незбереженість, найменування вантажу, характер незбереженості, орієнтовний розмір збитку.

Порядок, способи та терміни подання оперативних повідомлень при перевезеннях у межах однієї РФ можуть встановлюватися начальником регіональної філії залежно від місцевих умов.

Начальник станції (або його заступник) щоденно особисто розглядає оперативні повідомлення, що надійшли, здійснює їх розслідування та вживає необхідних заходів.

## **2 Пересилання комерційних актів на розслідування**

Відсиланню для службового розслідування підлягають комерційні акти, складені:

- на відповідальність регіональної філії;
- на відповідальність відправника про недостачі вантажів більше 5 тонн у вагонах відкритого типу при справному перевезенні.

Акти відсилаються встановленим на залізниці порядком у 5-денний термін після складання за супровідним листом (ф. ГУ-73).

Акти, складені під час вивантаження у склад залізниці, відсилаються з доданням акта видачі. Якщо під час видачі вантажу акт не складався, то акт, складений під час вивантаження, відсилається з відміткою про результат видачі

вантажів. Термін відправлення акта обчислюється починаючи з дня видачі вантажу, або з дня надходження на станцію акта експертизи у разі складання комерційних актів на псування та пошкодження вантажів.

Акти, складені на відповідальність своєї станції, відсилаються з доданням матеріалів розслідування і висновку начальника станції. У разі виявлення ознак розкрадання вантажу начальник станції направляє про це заяву (повідомлення) органу внутрішніх справ на транспорті за місцем складання комерційного акта порядком, визначеним чинним законодавством. У разі втрати або реалізації вантажу під час перевезення станція зобов'язана надіслати комерційній службі РФ призначення копію комерційного акта, а також акта оцінки та акта приймання – здачі вантажу. Про дату відправлення копій актів робиться відмітка в першому і третьому примірниках комерційного акта.

Перший примірник комерційного акта про псування швидкопсувних вантажів внаслідок прострочення доставки, що надійшов від станції призначення, залишається у комерційній службі РФ призначення. Копії цього комерційного акта з відповідними додатками відсилаються відповідальним РФ для розслідування.

За наявності відповідальності інших РФ у втраті, псуванні та пошкодженні вантажів при подіях, інцидентах та пожежах копії комерційних актів і матеріали розслідування надсилаються відповідальним РФ та РФ призначення.

Регіональна філія, що склала акт, зобов'язана встановити відповідальність за незбереженість всіх РФ, які брали участь у перевезенні, і надати їм актовий матеріал (оригінали або копії) з доданням оригіналів документів, складених на відповідальність кожної із них. У тих випадках, коли відповідальність РФ встановлюється транзитною регіональною філією, яка отримала актовий матеріал (оригінал або в копії), цей матеріал пересилається відповідальній РФ в межах терміну, встановленого п. 8.1 Порядку оформлення, розслідування та обліку незбережених перевезень вантажів [4], із наданням копії супровідного листа ф. ГУ-73 на адресу РФ призначення і РФ, від якої отримано акт. У разі якщо станція або дирекція згідно із

порядком, встановленим на РФ, самостійно відсилає актовий матеріал для розслідування, вона зобов'язана надати комерційній службі своєї РФ копію супровідного листа ф. ГУ-73 з доданням копій документів, що підтверджують відповідальність РФ, на адресу якої був відісланий акт. Всі супроводжувальні листи реєструються і беруться на облік до картотеки у категорії діловодства «комерційні акти» з індексом «копія».

При розгляді отриманих для розслідування комерційних актів перевіряється правильність їх складення та оформлення, а саме:

а) наявність достатніх підстав для складання комерційного акта;

б) своєчасність складання акта;

в) повнота заповнення всіх необхідних граф, передбачених формою акта;

г) наявність на акті необхідних підписів та штампеля станції;

д) наявність копії акта попутної станції, якщо про це вказано в акті;

е) наявність вагонного листа, ЗПП (пломб), акта про технічний стан вагона або контейнера та інших додатків;

ж) справність ЗПП (пломб), доданих до акта, та відповідність їх контрольних знаків даним вагонного листа та комерційного акта;

и) достатність висвітлення в акті всіх обставин справи, об'єктивне визначення відповідальності відправника, залізниць та станцій в незбереженості вантажу;

к) наявність в акті всіх відомостей, необхідних для визначення розмірів збитку.

До обставин, що потребують детальної перевірки правильності складання акта, зокрема, належать:

а) систематичне масове складання комерційних актів на окремих станціях;

б) перевірка маси вантажу під час вивантаження з порушенням Правил [2];

в) складання акта не в день вивантаження або видачі вантажу, за винятком випадків, передбачених п. 2.1 Порядку [4];



г) невідповідність ЗПП (пломб), доданих до акта, даним перевізних документів, якщо така невідповідність не була виявлена і засвідчена актом загальної форми під час перевезення або на станції призначення.

Комерційні акти після розслідування залишаються на відповідальній РФ і відсилаються РФ призначення або, якщо перевезення здійснювалося у міжнародному сполученні, – компетентному органу на їх вимогу.

Якщо в процесі розслідування буде встановлено відповідальність відправника (одержувача) або інші обставини, які звільняють РФ від відповідальності, то комерційний акт з матеріалами, що підтверджують зазначені обставини, у 3-денний термін відсилається РФ призначення.

Якщо РФ, що отримала для розслідування комерційний акт, встановила відповідальність іншої РФ, то цей акт відправляється на цю РФ з усіма документами, які підтверджують її відповідальність, у 3-денний термін з дня отримання комерційного акта із наданням копій супровідного листа ф. ГУ-73 на адресу РФ, що надіслала акт, та РФ призначення, а у разі якщо акт отримано для розслідування від компетентного органу, – на адресу компетентного органу.

Помилково заслані комерційні акти у 3-денний термін з дня одержання відсилаються РФ, якій вони повинні бути надіслані для розслідування, із наданням копії супровідного листа ф. ГУ-73 на адресу РФ, яка надіслала акт.

Комерційні акти, які відповідальна РФ не повернула РФ складання з протестом протягом трьох днів з дня їх надходження, не можуть бути опротестовані надалі, за винятком актів, щодо яких здійснюється розслідування спільно з портами, пароплавствами та іноземними залізницями.

Відповідальність станцій за комерційними актами, які складені станціями своєї залізниці та надійшли для розслідування, визначаються комерційною службою, дирекцією (в залежності від встановленого на РФ порядку відсилання актів). Відповідальність встановлюється на підставі об'єктивного розгляду актового матеріалу. Якщо на одну й ту ж відправку складено більше одного комерційного акта, відповідальність визначається за кожним актом окремо.

## **ЛЕКЦІЯ 3. Порядок пред'явлення та розгляду претензій**

План лекції

- 1 Розслідування подій на транспорті.
- 2 Досудове регулювання правового спору.
- 3 Строки подання та розгляду претензій.

### **1 Розслідування подій на транспорті**

Службове розслідування транспортних подій у поїзній і маневровій роботі (залізничних подій з тяжкими наслідками, залізничних подій, серйозних інцидентів, інцидентів) залежно від класифікації проводять керівники регіональних філій (РФ), служб РФ, дирекцій залізничних перевезень, структурних підрозділів регіональних філій і ревізори з безпеки руху поїздів і автотранспорту.

Для розслідування залізничних подій з тяжкими наслідками та залізничних подій наказом начальника РФ призначається постійно діюча комісія. До її складу залучаються заступники начальника РФ по господарствах, заступник начальника РФ – головний ревізор з безпеки руху поїздів та автотранспорту РФ, начальники служб або їх заступники, начальник дирекції залізничних перевезень, головний ревізор з безпеки руху поїздів та автотранспорту дільниці РФ, відповідні ревізори з безпеки руху поїздів та автотранспорту РФ та дільниці РФ, начальники структурних підрозділів РФ. Беруть участь в розслідуванні керівники та фахівці відповідних департаментів та управлінь Укрзалізниці. Очолює розслідування залізничних подій з тяжкими наслідками та залізничних подій начальник РФ або особа, що виконує його обов'язки.

Для розслідування серйозних інцидентів та інцидентів наказом начальника дирекції залізничних перевезень призначається постійно діюча комісія. До її складу залучаються головний ревізор з безпеки руху поїздів та автотранспорту дільниці РФ, начальники структурних підрозділів РФ, ревізори з безпеки руху поїздів та автотранспорту дільниці РФ. Беруть участь в розслідуванні керівники та фахівці управління РФ, ревізори з безпеки руху поїздів та автотранспорту РФ. Очолює

розслідування серйозних інцидентів та інцидентів начальник дирекції залізничних перевезень.

У службовому розслідуванні причин і обставин транспортних подій зобов'язані брати участь як представники РФ, в межах якої сталась транспортна подія, так і представники РФ і підприємств, працівники яких причетні до цих подій. Повідомлення причетним до транспортної події повинно бути відправлено не пізніше 12-годинного терміну після її скоєння. Якщо представники РФ, що причетні до транспортної події, не прибудуть протягом 36 годин з часу повідомлення та не повідомлять у 12-годинний термін після одержання повідомлення про можливу затримку, то розслідування проводиться без їх участі. Результати та висновки у цьому випадку є обов'язковими для всіх.

Транспортні події, які виникли з вини працівників підприємств інших держав, розслідуються територіально за місцем їх скоєння згідно з Інструкцією, затвердженою спільним рішенням керівників залізничних адміністрацій держав-учасників Співдружності [3].

## **2 Досудове регулювання правового спору**

Підприємства та організації, чії права і законні інтереси порушено, з метою безпосереднього врегулювання спору з порушником цих прав та інтересів звертаються до нього з письмовою претензією.

Претензія – письмова вимога, що адресована боржнику, про усунення порушень виконання зобов'язання. Цей документ передбачається на досудовому етапі врегулювання правового спору. Претензії, що виникають з перевезення вантажів, пасажирів, багажу і вантажобагажу, пред'являються у порядку, передбаченому статтями 130 – 134 Статуту залізниць України [1].

У претензійній заяві зазначаються:

а) за що саме пред'являється претензія (за повну або часткову втрату вантажу, багажу чи вантажобагажу, за пошкодження, псування, за прострочення доставки тощо), обґрунтування претензії та вимоги заявника;

б) сума претензії за кожною вимогою і кожним окремим документом (накладною, багажною квитанцією, обліковою карткою виконання плану тощо);

в) повне найменування та поштові реквізити заявника претензії (поштовий індекс, місто, вулиця, номер будинку) та залізниці, якій пред'являється претензія;

г) відділення банку, у якому відкритий рахунок заявника претензії, номер цього рахунку та інші банківські реквізити;

д) перелік документів, що додаються до претензії;

е) дата складання претензійної заяви та її номер.

Претензії про відшкодування збитків за втрату, недостачу, псування та пошкодження вантажу, про сплату штрафів за прострочення доставки вантажу, порожніх власних та орендованих вагонів заявляються РФ призначення вантажу. Претензії вантажовідправників щодо штрафів за невиконання плану перевезення вантажів, за подачу під навантаження неочищених вагонів (контейнерів) заявляються РФ відправлення вантажу. Претензії щодо повернення плати за користування вагонами і контейнерами, у тому числі за час перебування їх під очищенням, заявляються відправниками РФ відправлення, а одержувачами – РФ призначення. Претензії, що виникли з приводу самовільного використання залізницею вагонів (контейнерів), що належать підприємствам чи орендовані ними, або пошкодження чи втрати цих вагонів (контейнерів), заявляються РФ, яка самовільно використовувала, пошкодила чи втратила вагони (контейнери). Претензії щодо повернення переборів платежів, сплачених при відправленні вантажу, можуть заявлятися відправником РФ відправлення, сплачених при одержанні вантажу, – одержувачем РФ призначення.

### **3 Строки подання та розгляду претензій**

Днем пред'явлення претензії вважається день здачі претензійної заяви на пошту чи безпосередньо регіональній філії. Якщо претензію подано безпосередньо регіональній філії, заявнику видається розписка в отриманні претензії. Якщо термін заявлення претензії закінчується у святковий або у вихідний день і якщо претензійну заяву буде подано залізниці або здано на

пошту в перший робочий день після святкового (вихідного), то строк пред'явлення претензії не вважається порушеним.

Якщо до претензійної заяви не додано необхідні документи, така заява повертається з мотивованим обґрунтуванням заявникові не пізніше 10-денного терміну з дня її отримання. У цьому разі заявник має право знову звернутися з претензією з доданням необхідних документів у межах терміну, встановленого статтею 134 Статуту залізниць України.

Претензії, що виникли з перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні, заявляються:

а) регіональній філії призначення, якщо кінцевим пунктом перевезення є залізнична станція;

б) іншому транспортному органу, якщо кінцевим пунктом перевезення є порт.

Претензії вантажовідправників щодо штрафів заявляються регіональній філії відправлення, а вантажоодержувачів – регіональній філії призначення.

Згідно з статтею 133 Статуту передача права на пред'явлення претензій та позовів відправником одержувачу або одержувачем відправнику, а також відправником або одержувачем вищій організації засвідчується переуступним написом на відповідному документі (накладній, квитанції про приймання вантажу до перевезення, багажній квитанції) такого змісту: «Право на пред'явлення претензії та позову передано \_\_\_\_\_». (найменування організації). Переуступний напис засвідчується підписами керівника і головного (старшого) бухгалтера та печаткою підприємства.

Претензії до регіональних філій можуть бути заявлені протягом шести місяців.

Зазначені терміни обчислюються:

а) з дня видачі вантажу, багажу або вантажобагажу – для претензій про відшкодування за псування, пошкодження або недостачу вантажу, багажу та вантажобагажу;

б) через 30 діб з дня закінчення терміну доставки – для претензій про відшкодування за втрату вантажу;

в) через 2 місяці з дня прийому вантажу до перевезення – для претензій про відшкодування за втрату вантажу, що виникли з приводу перевезень у прямому змішаному сполученні;

г) через 10 діб після закінчення терміну доставки багажу чи вантажобагажу – для претензій про відшкодування за втрату багажу чи вантажобагажу;

д) від дня видачі вантажу, багажу або вантажобагажу – для претензій з приводу прострочення доставки вантажу, багажу або вантажобагажу;

е) після закінчення п'ятиденного терміну, встановленого для оплати штрафу, – для претензій про стягнення штрафу за невиконання плану перевезень;

ж) з дня встановлення обставин, що спричинили заявлення претензії, – в усіх інших випадках.

Претензія підлягає розгляду протягом 1 місяця.

Пред'явленню регіональній філії позову, який впливає із Статуту залізниць України [1], може передувати пред'явлення до неї претензії. Право на пред'явлення до регіональної філії претензій та позовів мають:

а) у разі втрати вантажу:

відправник – за умови пред'явлення вантажної квитанції і документів, що підтверджують кількість і вартість відправленого вантажу;

одержувач – за умови пред'явлення вантажної квитанції з відміткою станції призначення про неприбуття вантажу і документів, що підтверджують кількість і вартість відправленого вантажу;

б) у разі недостачі, псування або пошкодження вантажу:

одержувач – за умови пред'явлення накладної, комерційного акта і документа, що засвідчує кількість і вартість відправленого вантажу. Якщо у складанні комерційного акта відмовлено, замість нього подається документ, що підтверджує скаргу про цю відмову;

в) у разі прострочення доставки вантажу – одержувач за умови пред'явлення накладної;

г) у разі втрати багажу чи вантажобагажу – пред'явник багажної чи вантажобагажної квитанції, а у разі недостачі, псування, пошкодження або прострочення доставки багажу, вантажобагажу – пред'явник акта, виданого залізницею про недостачу, прострочення доставки, псування, пошкодження багажу чи вантажобагажу.

## **ЛЕКЦІЯ 4. Матеріальна відповідальність учасників перевезення**

План лекції

1 Штрафи.

2 Відповідальність залізниці за небережені перевезення вантажу.

### **1 Штрафи**

За незабезпечення залізницею подачі вагонів і контейнерів для виконання плану перевезень та за невикористання вантажовідправником поданих вагонів і контейнерів чи відмову від вагонів і контейнерів для виконання плану перевезень сплачується штраф у таких розмірах:

– за вантажі, перевезення яких планується у тоннах і вагонах, – з тонни по 5 відсотків ставки добової плати за користування вагонами;

– за вантажі, перевезення яких планується тільки у вагонах (контейнерах), – за вагон (контейнер) по дві добові ставки плати за користування вагонами (контейнерами).

За незабезпечення завантаження маршруту з винної сторони стягується на користь іншої сторони, крім штрафу за невиконання плану перевезень, штраф за маршрут у розмірі трьох добових ставок плати за користування вагонами.

За невиконання плану перевезень по регіональних філіях призначення вантажовідправник сплачує штраф за вагон (контейнер) у розмірі однієї добової ставки за користування вагоном (контейнером).

Вантажовідправник звільняється від сплати штрафу за невиконання плану перевезень у разі:

а) стихійного лиха (замети, смерч, повінь, пожежа, землетрус тощо), що підтверджено відповідними документами згідно з Правилами і призвело до припинення руху на залізничних під'їзних коліях, або якщо згідно з чинним положенням виконувати вантажні роботи заборонено, а також у разі аварії на підприємстві, через що було припинено

виробництво відвантажуваної продукції протягом не менше як трьох діб підряд;

б) обмеження перевезень згідно із статтею 29 Статуту [1];

в) невикористання вагонів (контейнерів), поданих понад планову норму без письмового погодження з вантажовідправником;

г) виконання плану в тоннах вантажів, перевезення яких планується у тоннах і вагонах;

д) надолуження недовантаження, допущеного протягом декади.

Якщо вантажовідправник письмово відмовився від вагонів (контейнерів), передбачених заявкою, не менш ніж за дві доби до дня завантаження, розмір штрафу зменшується на третину.

Залізниця звільняється від сплати штрафу за невиконання планів перевезень у разі:

а) стихійного лиха (замети, смерч, повінь, пожежа, землетрус тощо), внаслідок якого було неможливо подати вагони (контейнери) під завантаження;

б) обмеження перевезень згідно із статтею 29 Статуту [1];

в) затримки вантажовідправником вагонів (контейнерів) під вивантаженням. У цьому разі залізниця звільняється від сплати штрафу за неподання тієї кількості і тих вагонів (контейнерів), які були затримані під вивантаженням чи не могли бути подані під навантаження з цієї причини;

г) незабезпечення подачі вагонів (контейнерів) через неплатоспроможність відправника;

д) виконання плану перевезень власними (приватними) або орендованими вагонами (контейнерами);

е) незавантаження відправником вагонів, поданих йому у меншій кількості, ніж заплановано.

Після закінчення місяця, але не пізніше 10 числа наступного місяця, начальник станції повідомляє вантажовідправнику розрахунок суми штрафу за невиконання плану перевезень. Нараховані суми підлягають сплаті у п'ятиденний термін.

За несвоєчасну доставку вантажів і порожніх вагонів, що належать підприємствам, організаціям, установам, громадянам – суб'єктам підприємницької діяльності або орендовані ними,



залізниця сплачує одержувачу штраф (якщо не доведе, що прострочення сталося не з її вини) у розмірі:

10 відсотків провізної плати – за прострочення на дві доби;

20 відсотків провізної плати – за прострочення на три доби;

30 відсотків провізної плати – за прострочення на чотири і більше діб.

За пред'явлення вантажу, який заборонено до перевезень або який потребує під час перевезення особливих заходів безпеки, та з неправильним зазначенням його найменування або властивостей з відправника, крім заподіяних залізниці збитків і витрат, стягується штраф у розмірі п'ятикратної провізної плати за всю відстань перевезення.

Подача залізницею під навантаження неочищеного рухомого складу дозволяється лише за погодженням з вантажовідправником, портом. При цьому залізниця сплачує штраф у розмірі 50 відсотків добової плати за користування вагонами і контейнерами на користь вантажовідправника, порту, які зобов'язані перед навантаженням очистити вагон (контейнер).

За прострочення доставки багажу, вантажобагажу залізниця сплачує штраф у розмірі 10 відсотків провізної плати за кожен добу, але не більше 25 відсотків провізної плати. Неповна доба приймається за повну.

За прострочення доставки багажу, вантажобагажу в межах до однієї доби штраф не нараховується. Не нараховується цей штраф також у разі, коли пасажир не вивіз багаж із станції в установлені Правилами перевезень пасажирів [7] терміни. У разі виявлення у багажі, вантажобагажі предметів та речей, перевезення яких заборонено, власник сплачує залізниці штраф у розмірі п'ятикратної вартості перевезення багажу або вантажобагажу.

## **2 Відповідальність залізниці за незбережені перевезення вантажу**

Залізниця звільняється від відповідальності за втрату, недостачу, псування або пошкодження вантажу у разі, коли:

а) вантаж надійшов у непошкодженому вагоні (контейнері) з непошкодженими пломбами відправника чи без пломб, коли таке

перевезення дозволено Правилами [2], а також якщо вантаж прибув у непошкодженому відкритому рухомому складі, завантаженому засобами відправника, якщо немає ознак втрати, псування або пошкодження вантажу під час перевезення;

б) недостача, псування або пошкодження сталися внаслідок дії природних причин, пов'язаних з перевезенням вантажу на відкритому рухомому складі;

в) вантаж перевозився у супроводі провідника відправника чи одержувача;

г) недостача вантажу не перевищує норм природної втрати і граничного розходження визначення маси;

д) зіпсований швидкопсувний вантаж, виявлений у вагоні, прибув без порушення встановленого режиму перевезень (охолодження, опалення, вентиляція), і термін перебування вантажу в дорозі не перевищив граничного терміну перевезень, встановленого Правилами;

е) втрата, псування або пошкодження вантажу відбулися внаслідок:

1) таких недоліків тари, упаковки, які неможливо було виявити під час приймання вантажу до перевезення;

2) завантаження вантажу відправником у непідготовлений, неочищений або несправний вагон (контейнер), який перед тим був вивантажений цим же відправником (здвоєна операція);

3) здачі вантажу до перевезення без зазначення в накладній особливих його властивостей, що потребують особливих умов або запобіжних засобів для забезпечення його збереження під час перевезення;

4) стихійного лиха та інших обставин, які залізниця не могла передбачити і усунення яких від неї не залежало.

За незбереження (втрату, нестачу, псування і пошкодження) прийнятого до перевезення вантажу, багажу, вантажобагажу регіональні філії несуть відповідальність у розмірі фактично заподіяної шкоди, якщо не доведуть, що втрата, нестача, псування, пошкодження виникли з не залежних від них причин.

Регіональна філія відшкодовує фактичні збитки, що виникли з її вини під час перевезення вантажу, а саме:

а) за втрату чи недостачу – у розмірі дійсної вартості втраченого вантажу чи його недостачі;

б) за втрату вантажу, який здано до перевезення з оголошеною вартістю, – у розмірі оголошеної вартості, а якщо залізниця доведе, що оголошена вартість перевищує дійсну, – у розмірах дійсної вартості;

в) за псування і пошкодження – у розмірах тієї суми, на яку було знижено його вартість.

Поряд із відшкодуванням збитків у разі втрати вантажу регіональна філія відшкодовує стягнуту за цей вантаж провізну плату, якщо вона не включається у вартість втраченого вантажу. Відправник або одержувач має право вважати вантаж втраченим і вимагати відшкодування за втрату, якщо вантаж не було видано одержувачу на його вимогу протягом 30 діб з моменту закінчення терміну доставки, а у разі перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні – після закінчення двох місяців з дня приймання вантажу до перевезення. Якщо вантаж прибув з перевищенням зазначених термінів, одержувач зобов'язаний прийняти його і повернути суму, отриману від регіональної філії за втрату вантажу. У разі, коли вантаж прибув у частково пошкодженому стані, зазначена сума зменшується з урахуванням збитку, визначеного порядком, зазначеним у статті 114 Статуту [1]. Якщо через порушення відправником Правил перевезення небезпечних вантажів [8] сталася аварія, збитки відшкодовуються відправником.

Зазначена плата вноситься також за час затримки вагонів на станціях призначення і на підходах до них в очікуванні подання їх під вивантаження, перевантаження з причин, що залежать від вантажоодержувача, власника залізничної під'їзної колії, порту, підприємства. За час затримки на коліях залізниці вагонів, що належать підприємствам чи орендовані ними, стягується 50 відсотків зазначених розмірів плати.

У разі відмови від раніше замовлених спеціальних вагонів, з вантажовідправника стягується плата за пробіг цих вагонів від станції, з якої вони були відправлені, до станції навантаження, але не більш як за 300 кілометрів. Зазначена плата не стягується, якщо ці вагони були використані на станції навантаження іншим вантажовідправником протягом доби з моменту їх прибуття. У розрахунках затримка до 30 хвилин не враховується, затримка 30 хвилин і більше враховується як повна година.

Вантажовідправник, вантажоодержувач, порт звільняються від плати за користування вагонами і контейнерами:

а) якщо затримка вагонів або контейнерів виникла через стихійне лихо, що спричинило припинення руху на залізничних під'їзних коліях, а також через стихійне лихо або аварію на підприємстві, внаслідок яких згідно з чинним положеннями заборонено виконувати вантажні роботи;

б) у разі подання залізницею вагонів (контейнерів) у кількості, що перевищує максимальну переробну спроможність навантажувальних і розвантажувальних пунктів відправника і одержувача;

в) у інших випадках, передбачених Правилами [2].

Залізниця несе матеріальну відповідальність за втрату, недостачу, псування або пошкодження прийнятого до перевезення багажу, вантажобагажу, а також за прострочення його доставки, якщо не доведе, що втрата, недостача, псування, пошкодження, прострочення відбулися не з її вини [7]. За недостачу, втрату, псування або пошкодження багажу, вантажобагажу залізниця несе відповідальність у таких розмірах:

а) за багаж і вантажобагаж, прийнятий до перевезення з оголошеною вартістю, – у розмірі оголошеної вартості, а якщо залізниця доведе, що оголошена вартість перевищує дійсну вартість, – у розмірі дійсної вартості;

б) за багаж, прийнятий до перевезення без оголошеної вартості, – у розмірі дійсної вартості багажу, встановленої згідно з Правилами перевезень пасажирів;

в) за псування і пошкодження багажу і вантажобагажу – у розмірах тієї суми, на яку було знижено їх вартість.

## **ЛЕКЦІЯ 5. Віднесення збитків на станції, підприємства, служби регіональних філій та їх відшкодування**

План лекції

1 Віднесення збитків.

2 Перелік основних причин незбереженості вантажів і порядок їх віднесення на відповідальність галузевих підрозділів регіональних філій.

3 Порядок розрахунків між регіональними філіями за незбережені перевезення вантажів.

4 Порядок врегулювання суперечок.

### **1 Віднесення збитків**

Збитки, спричинені незбереженістю вантажів при перевезенні та прийнятті на відповідальність залізниці, відносяться на відповідальні станції, підприємства, дирекції та служби (відділи) РФ.

Рішення про віднесення суми збитку, що виник від незбереженості вантажу, на відповідальність служби (відділу), підприємства приймається службою, яка розглядає претензію на підставі комерційного акта, матеріалів службового розслідування і Порядку [4].

Відповідальність за розкрадання вантажів, які сталися на об'єктах залізничного транспорту (у парках станцій, на ремонтних коліях або на території вагонного депо, у складах станцій, на сортувальних платформах, контейнерних пунктах, майданчиках великовагових вантажів тощо), відноситься на служби, до яких належать зазначені об'єкти, або на працівників, на яких згідно із наказами керівників станцій, підприємств та підрозділів покладено обов'язок охорони вантажів на цих об'єктах, за винятком випадків, коли вони охороняються воєнізованою охороною РФ.

У разі виникнення суперечок питання про віднесення збитку остаточно вирішується начальником залізниці або його першим заступником. При віднесенні збитку на структурні підрозділи Укрзалізниці (ДП «Укррефтранс», «Укрспецвагон», Філіялу

«Центр транспортного сервісу «Ліски» акціонерного товариства «Українська залізниця», вагоноремонтні заводи тощо) рішення приймається начальником Головного комерційного департаменту або його заступником.

## **2 Перелік основних причин незбереженості вантажів і порядок їх віднесення на відповідальність галузевих підрозділів регіональних філій**

1 На комерційну службу відносяться такі незбережені перевезення вантажів, якщо не буде доведено, що незбереженості сталися з інших причин:

1) виявлені за непошкодженими ЗПП (пломбами) залізниці у вагонах, завантажених її засобами, а також при перевезенні у відкритих вагонах або в критих вагонах без ЗПП (пломб), якщо таке перевезення передбачене Правилами [2];

2) виявлені у вагонах і контейнерах з комерційними несправностями;

3) ті, що виникли в результаті:

– порушення Правил приймання вантажів до перевезень, Правил пломбування вагонів, Технічних умов навантаження і кріплення вантажів [5], Правил комерційного огляду поїздів та вагонів [6], неправильного оформлення перевізних документів;

– порушення Правил видачі вантажів;

– роз'єднань перевізних документів від вантажу з вини працівників товарних контор, прийомоздавальників;

4) ті, що виникли при проведенні вантажної роботи засобами залізниці;

5) ті, що сталися через ненадання працівниками комерційного господарства станцій навантаження інформації підрозділу воєнізованої охорони про наявність вагонів (контейнерів) з вантажами, що підлягають охороні.

2 На службу перевезень відносяться випадки незбережених перевезень вантажів, якщо не буде доведено, що незбереженості сталися з інших причин:

1) ті, що виникли внаслідок:

– втрати, псування та пошкодження вантажів під час маневрової роботи;

– несвоєчасної подачі вагонів для розвантаження і несвоєчасного забирання вагонів після завантаження та їх відправлення зі станції;

– роз'єднання вагонів від перевізних документів та відправлення їх не за призначенням з вини працівників служби перевезень;

– порушення плану формування поїздів;

– прострочення доставки вантажів;

2) незбереженості вантажів, що підлягають супроводженню воєнізованою охороною залізниці, якщо працівники станційного технологічного центру з обробки поїзної інформації і перевізних документів у встановлені місцевою інструкцією терміни не сповістили підрозділ воєнізованої охорони про наявність такого вантажу у поїзді;

3) незбереженості вантажів у разі недотримання вимог Правил технічної експлуатації залізниць України [9] при формуванні поїздів, що підлягають супроводженню воєнізованою охороною;

4) ті, що виникли при залишенні поїздів, груп або окремих вагонів на проміжних станціях, на яких заборонено залишення поїздів;

5) ті, що виникли в поїздах (вагонах), які не були переставлені з електрифікованих колій на неелектрифіковані для комерційного огляду;

б) ті, що виникли в поїздах (вагонах), під час руху яких:

– мали місце зупинки, не передбачені графіком руху, без обґрунтованих причин з вини працівників перевезень;

– фактичний час слідування по перегону проти графікового або тривалість встановлених графіком зупинок було перевищено на 30 хвилин і більше.

3 На службу вагонного господарства відносяться випадки незбережених перевезень вантажів, якщо не буде доведено, що незбереженості сталися з інших причин:

1) ті, що виникли через технічну несправність і неякісну підготовку вагонів для перевезення вантажів, якщо вони пред'являлися до технічного огляду перед завантаженням;

2) ті, що виникли через неякісний ремонт вагона (контейнера) вагонним депо.

4 На службу воєнізованої охорони відносяться небережені перевезення вантажів, якщо не буде доведено, що небереженість сталася з інших причин:

1) ті, що виникли при перевезенні вантажів, що підлягають супроводженню воєнізованою охороною, якщо охорона була оповіщена про ці вантажі у встановлений місцевою інструкцією термін;

2) ті, що виникли в результаті розкрадання вантажів у парках станції, де за дислокацією встановлені пости воєнізованої охорони і згідно з місцевою інструкцією здійснення охорони покладено на працівників відомчої воєнізованої охорони;

3) ті, що виникли на складах, контейнерних пунктах, майданчиках великовагових вантажів та інших територіях, де за дислокацією встановлені пости воєнізованої охорони;

4) ті, що виникли внаслідок розкрадання вантажів, що не підлягають супроводженню, але встановленим порядком були прийняті під охорону згідно з договорами чи окремими вказівками Укрзалізниці, начальника залізниці.

5 На службу колії відносяться небережені перевезення вантажів, що виникли в результаті повільного руху поїзда через наявність на дільниці попереджень, та інші, що сталися з вини працівників служби колії.

6 На службу сигналізації та зв'язку відносяться небережені перевезення вантажів, що виникли в результаті зупинки поїзда на перегоні через несправність або неправильні показання сигналів.

7 На службу локомотивного господарства відносяться небережені перевезення вантажів, що виникли в результаті неграфікової зупинки поїзда на перегоні або перевищення часу слідування по перегону проти графікового з вини локомотивної бригади, якщо не буде доведено, що небереженості сталися не з інших причин.

У випадках, не передбачених цим переліком, відповідальність визначається на підставі матеріалів службового розслідування. Рішення про відповідальність служб та підприємств приймається комерційною службою. При суперечностях питання про відповідальність остаточно вирішується начальником залізниці або його першим заступником.



### **3 Порядок розрахунків між регіональними філіями за незбережені перевезення вантажів**

Претензії одержувачів і відправників про відшкодування вартості втрачених, пошкоджених вантажів і недостач задовольняються регіональними філіями призначення за рахунок РФ, відповідальних за незбереженість вантажу, з наступним розрахунком з цими РФ. Розмір відповідальності кожної РФ визначається РФ призначення на підставі матеріалів розслідування і Порядку [4]. Відповідальні РФ відшкодовують РФ призначення всі стягнуті судом суми, включаючи витрати по справі.

У разі надходження претензії, за якою вбачається відповідальність іншої РФ, РФ призначення не пізніше 10 днів з моменту отримання претензії направляє відповідальним РФ письмову вимогу (розрахунок) про відшкодування збитку з посиланням на раніше наданий актовий та розшуковий матеріал, а у необхідних випадках – з доданням матеріалу, який підтверджує її відповідальність. На вимогу відповідальної РФ надсилаються копії претензійних документів. Відповідальна РФ протягом 20 днів після отримання розрахунку на підставі результатів розслідування актового матеріалу повідомляє РФ призначення про повне, часткове визнання або невизнання своєї відповідальності за незбереженість вантажу. Якщо РФ призначення не отримано повідомлення про результати розслідування, визнання або невизнання відповідальності, претензія оплачується у встановлений термін з віднесенням відповідальності за наявними матеріалами.

Одночасно з оплатою претензії відповідальним РФ надсилається повідомлення про списання сплаченої суми з її розрахунком та зазначенням відповідальності кожної із РФ. Списання з відповідальних РФ сум, стягнутих за рішенням господарського суду, здійснюється РФ призначення протягом 30 календарних днів з моменту одержання наказу суду.

## 4 Порядок врегулювання суперечок

Якщо відповідальна РФ вважає, що РФ призначення безпідставно списала суму за незбережене перевезення вантажу, вона може звернутися до Департаменту комерційної роботи Укрзалізниці зі скаргою, додавши до неї матеріали, що підтверджують відсутність її вини.

Скарга до Департаменту комерційної роботи подається у місячний термін з моменту одержання телеграми про списання суми, копія скарги надається РФ призначення.

Скарга підписується начальником комерційної служби або його заступником. До неї додаються матеріали, що підтверджують вину РФ призначення або інших РФ, яким надається копія скарги.

Регіональна філія призначення не пізніше 15-денного терміну з дня отримання копії заяви зобов'язана надіслати відповідь на скаргу з доданням матеріалів, що підтверджують вину відповідальної РФ, Департаменту комерційної роботи та копії відповіді – іншим РФ, що беруть участь у суперечці.

У разі ненадання відповіді на скаргу у встановлений термін суперечка розглядається за матеріалами РФ, що подала скаргу, у місячний термін з моменту одержання її Департаменту комерційної роботи.

Рішення, що виносяться Департаментом комерційної роботи за скаргами, надсилаються комерційним та фінансово-економічним службам РФ, що беруть участь у суперечках, і підлягають обов'язковому виконанню у 10-денний термін з моменту отримання.

У разі необхідності для розгляду спірних справ Департаментом комерційної роботи можуть призначатися наради за участю причетних працівників РФ. Рішення щодо спірних справ оформляються протоколами, які надаються причетним РФ. Справи, які розглядалися Департаментом комерційної роботи за скаргами РФ і відносно яких винесено рішення про розмежування відповідальності, розгляду на нарадах не підлягають.

## **ЛЕКЦІЯ 6. Розмежування відповідальності між регіональними філіями за незбереження вантажів**

План лекції

1 Відповідальність за незбереження вантажів при перевезенні у вагонах за ЗПП (пломбами).

2 Відповідальність за незбереження вантажів при перевезенні у відкритих вагонах і вагонах без ЗПП (пломб).

3 Неприбуття вантажу за призначенням та втрата його при пожежі або події (інциденті).

4 Відповідальність за незбереження вантажів, що перевозяться в контейнерах.

5 Інші випадки віднесення відповідальності за незбережені перевезення вантажів.

### **1 Відповідальність за незбереження вантажів при перевезенні у вагонах за ЗПП (пломбами)**

Суми, сплачені за незбереження вантажу, який перевозився у вагоні за ЗПП (пломбами) залізниці, відносяться на відповідальність РФ, за справними ЗПП (пломбами) якої виявлено незбереженість. Якщо на вагоні відсутні ЗПП (пломби) або наявні на вагоні ЗПП (пломби) пошкоджені, за незбереженість вантажу несе відповідальність РФ, на якій виявлена ця несправність, якщо вона не була виявлена і засвідчена актом при прийманні поїзда від сусідньої РФ. Якщо на вагоні буде виявлено ЗПП (пломби) з нечіткими відбитками знаків на них або номерами (контрольними знаками), які не відповідають даним вагонного листа, суми, сплачені за незбереженість вантажів, відносяться на відповідальність РФ, що здійснювала видачу (перевантаження, сортування), якщо ці дефекти ЗПП (пломб) не були засвідчені актом загальної форми під час перевезення.

Якщо на вагоні буде виявлено ЗПП (пломби), за якими неможливо встановити їх приналежність конкретному вантажовідправнику або РФ, відповідальність відноситься на РФ,

на якій це виявлено, якщо ця несправність не була виявлена і засвідчена актом при прийманні поїзда від сусідньої РФ.

Якщо РФ за наявності на вагоні пошкоджених ЗПП (пломб) або у разі їхньої відсутності накладе ЗПП (пломби) без перевірки вантажу, якщо така перевірка передбачена Правилами [2], вона несе відповідальність у розмірі 50 % суми, сплаченої за незбереженість вантажу.

За недостачу вантажу, який повинен перевозитися у вагонах за ЗПП (пломбами), але був виявлений у вагоні, не запломбованому з обох боків або з одного боку, і якщо в такому випадку у вагонному листі будуть відсутні відомості про ЗПП (пломби), на РФ, яка склала вагонний лист, покладається відповідальність у розмірі 50 % від загальної суми збитку.

## **2 Відповідальність за незбереження вантажів при перевезенні у відкритих вагонах і вагонах без ЗПП (пломб)**

Суми, сплачені за недостачу маси вантажу, завантаженого у відкриті вагони, за відсутності ознак втрати та слідів пошкодження відносяться на відповідальність РФ завантаження, якщо не буде встановлено, що недостача виникла на іншій РФ.

Суми, сплачені за недостачу та пошкодження вантажу, завантаженого у відкриті вагони, за наявності ознак втрати та явних слідів пошкодження, відносяться на відповідальність РФ, яка виявила незбереженість, якщо нею при прийманні від іншої РФ не був складений акт загальної форми або зазначена незбереженість не була виявлена та засвідчена протоколом зважування поїзда на динамічних вагах та (або) матеріалами, отриманими за допомогою терміналу відеоконтролю при проходженні автоматизованої системи контролю за вантажем та цілісністю залізничних вагонів у русі (АСК ЦВР), підтвердженими оперативними повідомленнями.

За недостачу і псування вантажу, завантаженого у відкриті вагони, у яких перевезення даного вантажу Правилами [2] чи окремими розпорядженнями не дозволяється, регіональна філія, яка допустила таке завантаження, несе відповідальність у розмірі 50 % сплаченої суми.

### **3 Неприбуття вантажу за призначенням та втрата його при пожежі або події (інциденті)**

За збитки, що виникли за не доставлені за призначенням вантажі, а також за порушення терміну доставки відповідає регіональна філія:

- а) яка не доставила вантаж;
- б) яка порушила термін доставки;
- в) яка фактично видала вантаж і нею не вжито своєчасних заходів щодо відшкодування збитку в регресному порядку.

За збитки, що виникли в результаті недоставлення вантажу за призначенням у зв'язку з його переадресуванням, відповідає регіональна філія:

- а) призначення, яка оплатила претензію за наявності даних про переадресування і реалізацію вантажу під час перевезення;
- б) яка реалізувала або переадресувала вантаж під час перевезення з порушенням Правил переадресування або не повідомила станцію первинного призначення про переадресування вантажу.

За збитки, що виникли за не доставлені за призначенням вантажі у зв'язку з їх реалізацією, відповідає регіональна філія, яка реалізувала вантаж:

- а) якщо вантаж реалізовано з порушенням Правил [2];
- б) якщо вона не повідомила станцію первинного призначення про реалізацію вантажу, а також не вислала відповідні документи регіональній філії призначення.

Суми, сплачені на відшкодування збитку, що виник від знищення і псування при пожежі легкозаймистого вантажу і вантажів, які перевозилися у вагоні разом з ним, виникненню якої сприяли зазначені нижче причини, відносяться на відповідальність регіональної філії:

- а) яка завантажила вантаж у вагон без попередньої його підготовки та обладнання, якщо цей обов'язок покладено на залізницю;
- б) яка завантажила легкозаймистий вантаж без проставлення на перевізних документах штампеля «Легкозаймистий»;
- в) яка не забезпечила при формуванні поїзда встановленого прикриття вагона з легкозаймистим вантажем;

г) яка надала локомотив для ведення поїзда із несправними іскрогасними пристроями.

#### **4 Відповідальність за незбереження вантажів, що перевозяться в контейнерах**

Суми, сплачені за втрату або псування вантажу, що сталися внаслідок технічної несправності запірних пристроїв контейнера, якщо вони не мають ознак пошкодження чи невидимих дефектів (проіржавленості, зафарбування проіржавленої покрівлі без заміни зношених листів, неправильного стикування швів покрівлі і т. ін.), а також з причини випадіння підлоги контейнера, якщо не було зосередженого понад норму навантаження, відносяться на відповідальність регіональної філії завантаження контейнера, якщо зазначені дефекти засвідчені актом про технічний стан контейнера. Якщо розслідуванням буде встановлено, що технічна несправність контейнера виникла внаслідок неякісного ремонту, збиток відноситься на підприємство Укрзалізниці, яке здійснювало цей ремонт (УДЦТС «Ліски»).

Суми, сплачені за недостачу, псування і пошкодження вантажу в контейнері, що прибув із зірваним або пошкодженим дахом, а також пошкодженою обшивкою, якщо за місцем розташування несправності її можна було виявити без підняття контейнера, відносяться на відповідальність регіональної філії, яка виявила несправність, якщо це не було виявлено при прийманні поїзда від сусідньої РФ. Сума збитку за крадіжку вантажу з контейнера, завантаженого у вагон з порушенням технічних умов, відноситься порівну на відповідальність регіональної філії завантаження і регіональної філії, де сталася крадіжка.

За недостачу, псування і пошкодження вантажу в контейнерах, які прибули без ЗПП (пломб), із пошкодженими ЗПП (пломбами) або такими, що мають нечіткі відбитки знаків чи контрольні знаки, що не відповідають зазначеним у накладних, відповідальність покладається на регіональну філію:

а) завантаження – якщо це засвідчено актом загальної форми, складеним при вивантаженні контейнерів з вагонів на станції першого сортування або на станції призначення;

б) сортування – якщо це засвідчено актом загальної форми, складеним при вивантаженні контейнерів з вагонів на станції наступного сортування або на станції призначення.

### **5 Інші випадки віднесення відповідальності за незбережені перевезення вантажів**

За втрату, пошкодження і псування вантажу в результаті неправильного завантаження відповідає регіональна філія, яка здійснювала завантаження або перевантаження вантажу. Якщо транзитна РФ не усунула несправності, вона несе відповідальність за збільшення збитку.

За наслідки втрати перевізних документів та роз'єднання документів від вантажу відповідає регіональна філія, на якій сталися втрата або роз'єднання. Якщо в результаті роз'єднання вантаж був реалізований на іншій РФ з порушенням Правил реалізації вантажів [10], то збиток, що виник з цієї причини, відноситься порівну на відповідальність регіональної філії, що роз'єднала вантаж від документа, і регіональної філії, що неправильно реалізувала його.

Збитки, спричинені неприбуттям окремих вагонів на станцію призначення через їх засилання не за призначенням внаслідок відчеплення від групи вагонів, які перевозилися за одним документом, відносяться:

а) на відповідальність регіональної філії, що не оформила відчеплення вагона від маршруту або групи встановленим порядком;

б) у разі якщо перевезення вантажу за груповими документами Правилами [2] не допускається, – порівну на відповідальність регіональної філії відправлення і регіональної філії, яка порушила порядок оформлення відчеплення вагонів від маршруту або групи.

Якщо під час перевезення при проходженні поїздом тензометричних динамічних вагів та (або) автоматизованої системи АСК ЦВР виявлені ознаки розкрадання, втрати або пошкодження вантажу, відповідальність покладається на регіональну філію, яка здає поїзд. При цьому протоколи зважування поїздів на динамічних вагах та (або) матеріали,

отримані за допомогою терміналів відеоконтролю, мають бути підтверджені оперативними повідомленнями, поданими з дотриманням термінів, встановлених пунктом 5 Порядку [4].

Якщо на шляху від межі між регіональними філіями до вхідного пункту комерційного огляду (ПКО) регіональної філії, що приймає поїзд, були стоянки поїзда, не передбаченні графіком руху поїздів, або збільшення фактичного часу слідування по перегону проти графікового на 30 хвилин і більше, що підтверджується матеріалом розслідування, сума збитку в розмірі 50 % відноситься на відповідальність регіональної філії, яка приймала поїзд.

За приймання до перевезення домашніх речей без опису на залізницю відправлення покладається відповідальність у розмірі 50 % суми збитку. За видачу вантажу з наявними ознаками псування або пошкодження його без проведення експертизи, якщо вона була необхідна, а також без оскарження результатів експертизи у разі незгоди з її висновками, 30 % збитку відноситься на відповідальність РФ, що здійснювала видачу вантажу; залишок суми відноситься частками на відповідальність регіональних філій, винних у псуванні або пошкодженні вантажу.

У разі нескладання акта про технічний стан вагона (контейнера) або його неякісного оформлення, що ускладнило розгляд претензії і визначення винної сторони, якщо мала місце технічна несправність вагона (контейнера), сума збитку відноситься порівну на відповідальність РФ, яка зобов'язана була скласти, але не склала акт про технічний стан або склала його неякісно, та РФ, що винна у незбереженості вантажу. У разі відсутності в накладній відмітки про перевезення вантажу на особливих умовах відповідно до ст. 63 Статуту [1] регіональна філія відправлення несе відповідальність у розмірі 25 % збитку.

За бій скла автомобілів у результаті відсутності їх захисту відповідно до ТУ [5] відповідальність покладається на РФ відправлення.



## **ЛЕКЦІЯ 7. Розшук вантажів. Порядок їх реалізації**

План лекції

1 Розшук вантажів.

2 Порядок реалізації вантажів.

### **1 Розшук вантажів**

Розшук вантажів – один з оперативних заходів щодо забезпечення схоронності і своєчасної доставки вантажів. Розшуковують вантаж, який не прибув за призначенням у встановлений термін доставки або прибула тільки його частина, виявлені перевізні документи без вантажу або вантаж без документів.

Розшук вантажу, який не прибув у встановлений термін доставки, проводить станція призначення. Однак станція, яка допустила роз'єднання вантажу і документів або документів і вантажу, також зобов'язана робити розшук і несе за це відповідальність у встановленому порядку.

За претензіями, заявленими до перевізника про відшкодування вартості вантажу, який не прибув, розшук проводить сама служба комерційної роботи у сфері вантажних перевезень регіональної філії призначення. Розшук і встановлення приналежності бездокументного вантажу проводиться шляхом переговорів по телефону, подачі телеграм з позначкою «розшукова», посилки письмових запитів. У розшукових телеграмах зазначаються дата і обставини, за яких виявлено вантаж без документів, рід вантажу, маркування, а також кількість місць і вантажу. Запит про розшук вантажу, відповідь про відправлення, проходження, здачу вантажу або про вжиті заходи щодо його розшуку повинні бути надані станцією протягом однієї доби. Листи з розшуку вантажів, що відправляються станцією, мають бути підписані начальником станції або його заступником. З метою прискорення розшуку вантажу станція, на якій втрачено або реалізовано вантаж, зобов'язана дати про це телеграму на адресу станції призначення.

Розшук вантажу проводиться станцією призначення за письмовою заявою одержувача або відправника вантажу. У

підтвердженні обґрунтованості вимоги про розшук вантажу вантажоодержувач зобов'язаний надати начальнику станції призначення примірник накладної в паперовому вигляді з присвоєним їй номером і датою приймання вантажу або рахунок-фактуру і довідку станції про неприбуття вантажу на станцію призначення, якщо зазначені документи мають всі дані про відправку.

Неприбуття вантажу у встановлений термін доставки станція має засвідчити відміткою «Вантаж не прибув» в поданій вантажовідправником накладній або в інших поданих документах, завірити позначку календарним штампом і підписом начальника станції, повернути документ заявнику і організувати розшук.

Для вагонних відправок і контейнерів станція зобов'язана протягом 12 годин скласти повідомлення для передачі відомостей в Інформаційно-обліковий центр (ІОЦ). Для дрібних відправок станція зобов'язана негайно послати розшукову телеграму на станцію відправлення, щоб з'ясувати, коли відправлений вантаж.

Після прибуття вантажу, що розшукується, дрібної відправкою на станцію призначення станція зобов'язана протягом доби повідомити про припинення розшуку станцію і службу комерційної роботи у сфері вантажних перевезень тієї РФ, на яку був адресований останній запит, а для вагонних і контейнерних відправок – протягом 12 годин скласти і передати повідомлення про скасування розшуку в ІОЦ.

Станція, яка виявила бездокументний вантаж, зобов'язана скласти комерційний акт і вжити заходів для встановлення його приналежності. На бездокументний вантаж вагонної відправки або в контейнерах протягом 12 годин складається повідомлення для передачі в ІОЦ.

Якщо неможливо встановити приналежність бездокументного вантажу, необхідно відкрити вагон, контейнер або упаковку дрібної відправки і перевірити, чи немає всередині будь-яких документів або інших даних, що вказують, звідки і куди слідував вантаж. Результати вмісту відображають у комерційному акті. Якщо вжиті заходи не дозволяють встановити приналежність вантажу, то він з дозволу начальника служби комерційної роботи у сфері вантажних перевезень реалізується.

## 2 Порядок реалізації вантажів

Відповідно до Правил реалізації вантажів [10] реалізація вантажів здійснюється залізницею, якщо немає змоги доставити вантаж або видати його одержувачу, якщо подальше транспортування вантажу призведе до його втрати або пошкодження (аварія, стихійне лихо, воєнні дії та інше), а також після закінчення встановленого Правилами зберігання вантажів граничного терміну його зберігання, а саме:

– у разі застосування залізницею заставного права на вантаж з метою одержання провізної плати та інших платежів;

– у разі неможливості видати вантаж на станції призначення одержувачу, зазначеному в накладній, через відсутність одержувача в районі станції призначення, якщо станцією в триденний термін від дня вручення його повідомлення не отримана вказівка відправника щодо розпорядження вантажем;

– у випадку, коли одержувач з тих або інших причин не звернувся на станцію призначення за вантажем, або в разі відмови одержувача від вантажу;

– при виявленні вантажу без документів.

Реалізація (передача) вантажу іншим організаціям здійснюється за договором купівлі – продажу на станції, де знаходиться вантаж, що реалізується, або через спеціальні склади реалізації, створені на кожній регіональній філії. Дозвіл на реалізацію вантажу на станції або на відправку його на склад реалізації надається управлінням регіональної філії за запитом начальника станції.

Оцінка вантажу здійснюється комісією за участю представників залізниці та організації (підприємства)-покупця, якій передається вантаж, та місцевих фінансових і торговельних органів або працівників торгово-промислової палати. Про оцінку вантажу складається акт.

Вантажі (майно) оцінюються з дотриманням таких вимог:

– товарно-матеріальні цінності з групи товарів широкого вжитку і продукція виробничо-технічного призначення – за ринковими цінами, а також цінами, що регулюються (встановлюються) державою, з урахуванням їх фактичного (товарного) стану та зносу на день оцінки. При цьому товари

низької якості, нестандартні та ті, що були в користуванні, оцінюються за цінами можливої реалізації;

– худоба, птиця, кролі, бджоли, а також шкіряна сировина і хутро, зерно, овочі та інша сільськогосподарська продукція – за цінами можливої реалізації;

– транспортні засоби – на підставі висновків технічної експертизи з урахуванням ринкових цін та фактичного їх стану на день оцінки. Якщо подальша експлуатація транспортних засобів за висновком технічної експертизи неможлива, то вони розкомплектовуються для взяття на облік окремих приладів, вузлів, агрегатів та інших комплектуючих деталей і складається їх опис, акт оцінки та передачі майна за цінами можливої реалізації.

Після оцінки передача вантажів здійснюється за актом приймання – здачі, який складається в трьох примірниках і підписується начальником станції або начальником складу реалізації та представником організації – покупця, яка отримує вантаж. У приймально-здавальному акті зазначаються всі потрібні реквізити і номер рахунку регіональної філії, на який покупець перераховує кошти за переданий йому вантаж.

Перший примірник акта оцінки разом з актом приймання – здачі, у якому робиться відмітка про перерахування суми за переданий вантаж, при звіті про видачу вантажу направляється у фінансово-економічну службу регіональної філії, другий передається представнику організації, яка приймає вантаж, а третій примірник залишається на станції або на складі реалізації, де реалізовано вантаж.

Кошти, отримані регіональною філією за реалізований іншої організації вантаж, за вирахуванням сум, належних РФ, перераховуються: одержувачу, зазначеному в накладній, – у разі оплати ним вартості вантажу; відправнику – у всіх інших випадках.

Реалізація вантажів, що перевозяться в міжнародному сполученні, здійснюється в порядку, встановленому відповідними міжнародними угодами. Вантажі, які перевозились під митним контролем, реалізуються в порядку, передбаченому Митним кодексом України [11]. У разі вилучення й реалізації вантажів митницею чи іншим державним органом начальник

станції, на якій був вилучений вантаж, повинен пред'явити органу, що реалізує вантаж, вимогу про внесення всіх належних залізничні платежів за цим вантажем і простежити за їх надходженням.

## **ЛЕКЦІЯ 8. Порядок взаємодії АТ «Укрзалізниця» з органами поліції під час виявлення крадіжок вантажу**

План лекції

1 Напрями та форми взаємодії.

2 Порядок взаємодії при виявленні правопорушень на об'єктах інфраструктури залізничного транспорту.

### **1 Напрями та форми взаємодії**

Взаємодія органів (підрозділів) поліції з підрозділами АТ «Укрзалізниця» організовується і здійснюється з метою запобігання, виявлення та припинення правопорушень, учинених на об'єктах інфраструктури залізничного транспорту, захисту власності від протиправних посягань, у тому числі вантажів, які перевозяться регіональними філіями. Організація взаємодії органів (підрозділів) поліції з підрозділами АТ «Укрзалізниця» покладається на керівників органів (підрозділів) поліції та керівників підрозділів АТ «Укрзалізниця» [18].

Взаємодія організовується за такими напрямками:

1) обмін інформацією, що стосується вчинених на об'єктах інфраструктури залізничного транспорту кримінальних та адміністративних правопорушень, випадків травмування або загибелі осіб та інших подій, пов'язаних з функціонуванням залізничного транспорту;

2) розроблення та здійснення узгоджених заходів, спрямованих на запобігання, виявлення та припинення правопорушень, учинених на об'єктах інфраструктури залізничного транспорту, захист власності від протиправних посягань, у тому числі вантажів, які перевозяться регіональними філіями;

3) узагальнення підсумків спільної роботи, проведення спільних нарад та робочих зустрічей.

Основними формами взаємодії є:

1) надання інформації, що стосується вчинених на об'єктах інфраструктури залізничного транспорту кримінальних та адміністративних правопорушень або подій, у тому числі тих, які пов'язані з пошкодженням шляхів сполучення і транспортних засобів, блокування транспортних комунікацій, а також захоплення транспортного підприємства;

2) інформування за письмовими запитами підрозділів АТ «Укрзалізниця» про кримінальні та адміністративні правопорушення, учинені працівниками товариства, а також про результати розслідування (перевірки) фактів загибелі (травмування) осіб на залізничному транспорті;

3) проведення спільних нарад, робочих зустрічей з метою пошуку шляхів вирішення наявних проблем щодо протидії злочинності на об'єктах інфраструктури залізничного транспорту, його безпечного функціонування, а також координації діяльності за цими напрямками роботи;

4) утворення, у разі потреби, спільних груп для проведення профілактичних заходів, спрямованих на запобігання вчиненню правопорушень, ужиття заходів з виявлення та припинення кримінальних правопорушень на об'єктах інфраструктури залізничного транспорту.

## **2 Порядок взаємодії при виявленні правопорушень на об'єктах інфраструктури залізничного транспорту**

При виявленні кримінальних, адміністративних правопорушень, інших подій на об'єктах інфраструктури залізничного транспорту чи в рухомому складі працівники підрозділів АТ «Укрзалізниця» негайно повідомляють про це орган (підрозділ) поліції. До прибуття поліцейських, за можливості, уживають заходів щодо недопущення сторонніх осіб до місця події та за потреби викликають екстрену медичну допомогу та/або інші аварійно-рятувальні служби.

Дії працівників залізничного транспорту:

1) у разі виявлення у вагоні, який прибув на станцію, комерційної несправності, що має явні ознаки крадіжки вантажу, відповідно до своїх повноважень усувають вільний доступ до вантажу, забезпечують охорону вагона і негайно інформують про подію орган (підрозділ) поліції за місцем її виявлення. При цьому:

- зазначається номер вагона, назва вантажу, станції відправлення та призначення, ознаки комерційної несправності, технічний стан вагона;

- проводять перевірку маси, кількості місць і стану вантажу за участю поліцейського;

- у разі необхідності перевірка проводиться з відчепленням вагона від поїзда на станції виявлення комерційної несправності;

- відповідно до Статуту залізниць складають акт загальної форми чи комерційний акт (далі – акт), який підписують працівники, які проводили перевірку, копію акта передають поліцейському, про що він засвідчує власним підписом;

- якщо при перевірці вантажу буде відсутній поліцейський, про це робиться запис в акті із зазначенням прізвища та посади поліцейського, якому передано інформацію про виявлення комерційної несправності вантажу, а також часу її передачі;

2) якщо з технічних чи інших причин на станції виявлення ознак крадіжки вантажу проведення такої перевірки неможливо, її слід здійснити на найближчій станції тієї самої регіональної філії, яка має необхідні умови і технічні засоби для цього. Перевірка кількості та стану вантажу проводиться протягом доби з моменту подачі вагона на пункт перевірки. При цьому на станції виявлення ознак крадіжки здійснюється попередня перевірка вантажу без вивантаження з вагона, про що складається акт загальної форми;

3) при перевезенні вантажу у внутрішньодержавному залізничному сполученні вагони з виявленими ознаками крадіжки після здійснення попередньої перевірки, усунення доступу й оформлення акта загальної форми охороняються та супроводжуються до станції призначення для комісійної видачі вантажу представниками воєнізованої охорони на залізничному транспорті;

4) у разі виявлення працівниками регіональної філії ознак крадіжки вантажу з вагона в парку станції або на перегоні під час руху поїзда вони вживають заходів щодо збереження слідів, залишених на місці події, та негайно інформують чергового по станції, поїзного диспетчера, воєнізовану охорону на залізничному транспорті та орган (підрозділ) поліції за місцем виявлення таких ознак;

5) при виявленні ознак крадіжки вантажу, що знаходиться на об'єкті інфраструктури залізничного транспорту і перебуває у віданні регіональної філії, відповідна посадова особа регіональної філії повідомляє про подію орган (підрозділ) поліції та в межах своєї компетенції надсилає відповідні матеріали до поліції за місцем їх виявлення. Після надання інформації про виявлення ознак крадіжки вантажу до органу (підрозділу) поліції уповноваженими посадовими особами регіональної філії вживаються заходи щодо збереження ЗПП, пломб, закруток та слідів, залишених на місці події. Працівниками регіональної філії здійснюється перевірка кількості та стану вантажу, визначаються розмір недостачі та її орієнтовна вартість;

б) у разі прибуття вантажу з ознаками крадіжки на станцію призначення додатково до повідомлення в установленому порядку про цей факт органу (підрозділу) поліції працівник станції повідомляє також про час проведення комісійної перевірки та видачі вантажу одержувачу. У всіх випадках виявлення ознак крадіжки вантажів працівниками регіональної філії проводиться перевірка та не пізніше ніж протягом трьох робочих днів після її закінчення матеріали (копії актів загальної форми, у тому числі складених під час перевезення вантажу, комерційного акта) із супровідним листом, у якому викладаються обставини виявлення ознак крадіжки, надсилаються до відповідного органу (підрозділу) поліції. Не надсилаються до органів (підрозділів) поліції матеріали перевірки за комерційними актами про недостачу вантажів, якщо під час перевірки встановлено, що:

– за результатами видачі вантажу на станції його призначення недостача у вагоні, контейнері не збільшилася порівняно з указаною в комерційному акті, складеному на попутній станції;



– недотача виявлена при перевезенні в міжнародному сполученні у вагонах, контейнерах, які прибули зі справними ЗПП залізниць іноземних держав або без порушення тари, упаковки вантажу у вагонах відкритого типу;

– акт складений працівниками прикордонної станції про відповідальність залізниці іноземної держави;

7) якщо поліцейські виконують службові повноваження в пасажирському поїзді, що перебуває в русі, після закінчення заходів начальник поїзда робить запис у рейсовому журналі щодо проведених заходів із зазначенням дати, номера поїзда та маршруту його руху, ділянки, на якій ці заходи здійснювалися, прізвища, ім'я, по батькові та підписів начальника поїзда і поліцейських (посада, спеціальне звання, назва органу (підрозділу) поліції). Копію запису з рейсового журналу, завірену штампом та його підписом, надає цим поліцейським.

Дії поліцейських при розгляді заяв і повідомлень про крадіжки вантажу:

– повідомлення та заяви про крадіжки вантажу, комерційні акти та акти загальної форми, передані регіональними філіями до органів (підрозділів) поліції, розглядаються відповідно до вимог законодавства України;

– у разі відсутності інформації про точне місце події місцем виявлення крадіжки вантажу слід вважати місце складання акта загальної форми, який став підставою для складання комерційного акта;

– при виявленні, у тому числі за допомогою технічних засобів (динамічних ваг, систем відеонагляду), на міжзалізничних пунктах комерційного огляду (ПКО) або стикових станціях комерційної несправності з ознаками крадіжки вантажу у вагонах, які передаються від однієї регіональної філії до іншої, орган (підрозділ) поліції, на території якого знаходиться станція виявлення несправності, уживає заходів щодо встановлення обставин вчинення крадіжки вантажу.

У ході досудового розслідування кримінальних правопорушень взаємодія підрозділів АТ «Укрзалізниця» та слідчих підрозділів і підрозділів дізнання органів поліції здійснюється відповідно до кримінального процесуального законодавства України.

На початку досудового розслідування слідчий, відповідно до частини четвертої статті 218 Кримінального процесуального кодексу України (КПК) [19] перевіряє наявність уже розпочатих досудових розслідувань щодо того ж кримінального правопорушення. Розслідування кримінальних правопорушень на об'єктах інфраструктури залізничного транспорту, які розташовані на території декількох адміністративно-територіальних одиниць одного регіону здійснюється відповідно до кримінального процесуального законодавства України. Працівники підрозділів АТ «Укрзалізниця» відповідно до статті 71 КПК [19] під час досудового розслідування можуть залучатися як спеціалісти.

Узгоджені заходи між органами (підрозділами) поліції та підрозділами АТ «Укрзалізниця», що спрямовані на запобігання, виявлення та припинення правопорушень, учинених на об'єктах інфраструктури залізничного транспорту, захист власності від протиправних посягань, у тому числі вантажів, які перевозяться регіональними філіями, проводяться в такому порядку:

- для організації узгоджених заходів готується лист, підписаний керівником органу (підрозділу) поліції або підрозділу АТ «Укрзалізниця». У листі зазначаються відомості, що вказують на необхідність здійснення таких заходів;

- для проведення заходів готується розпорядчий акт та розробляється план проведення заходів;

- у розробленому акті вказується мета заходів, терміни їх проведення, перераховуються об'єкти інфраструктури залізничного транспорту, на території яких вони здійснюються, посадові особи, які беруть у них участь, а також забезпечують контроль за їх організацією;

- у разі потреби створюються спільні групи. Старшим спільної групи є поліцейський, який визначений розпорядчим актом про проведення заходів;

- планом заходів визначається порядок дій поліцейських та працівників залізничного транспорту;

- підготовка розпорядчого акта та плану проведення заходів покладається на органи (підрозділи) поліції за погодженням з керівництвом підрозділів АТ «Укрзалізниця»;

- підсумки проведених заходів розглядаються на нарадах за участю керівництва органів (підрозділів) поліції та підрозділів АТ «Укрзалізниця».

## СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1 Про затвердження Статуту залізниць України : Постанова Кабінету Міністрів України від 6 квітня 1998 р. № 457 / Кабінет Міністрів України. Офіційний вісник України. 1998. № 14. С. 150. Ст. 548. Код акта 5167/1998.

2 Правила перевезення вантажів. Офіційний сайт АТ «Укрзалізниця». URL : [https://uz.gov.ua/cargo\\_transportation/legal\\_documents/terms\\_of\\_freight/](https://uz.gov.ua/cargo_transportation/legal_documents/terms_of_freight/).

3 Інструкція про порядок спільних дій залізничних адміністрацій держав-учасниць Співдружності Незалежних Держав, Латвійської Республіки, Литовської Республіки, Естонської Республіки зі службового розслідування порушень безпеки руху в поїзній та маневровій роботі: затв. на 50-му засіданні Ради по залізничному транспорту 22 травня 2009 р. База даних «Законодавство України». URL : [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/998\\_413#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/998_413#Text).

4 Про затвердження та введення в дію Порядку оформлення, розслідування та обліку незбережених перевезень вантажів: наказ Міністерства транспорту та зв'язку України (Державна адміністрація залізничного транспорту України) від 21 вересня 2005 р. № 306-Ц. Офіційний сайт АТ «Укрзалізниця». URL : <https://uz.gov.ua/>.

5 Технічні умови навантаження і кріплення вантажів: Постанова Кабінету Міністрів України від 06 квітня 1998 р. № 457 / Кабінет Міністрів України. URL : <https://ips.ligazakon.net/document/TM006836>.

6 Правила комерційного огляду поїздів та вагонів. Міністерство транспорту та зв'язку України. Державна адміністрація залізничного транспорту України «Укрзалізниця». Головне комерційне управління. Київ, 2006. URL : <https://raido.org.ua/files/032.pdf>.

7 Про затвердження Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України: наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 27 грудня 2006 р. № 1196 (редакція від 09 квітня 2019 р.). База даних «Законодавство України». URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0310-07#Text/>.

8 Правила перевезення небезпечних вантажів: затв. наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 25 листопада 2008 р. № 1430. Офіційний сайт АТ «Укрзалізниця». URL : [https://uz.gov.ua/cargo\\_transportation/legal\\_documents/terms\\_of\\_freight/page-3/460401/](https://uz.gov.ua/cargo_transportation/legal_documents/terms_of_freight/page-3/460401/).

9 Про затвердження Правил технічної експлуатації залізниць України : наказ Міністерства транспорту України від 20 грудня 1996 р. № 411 (редакція від 01 січня 2004 р.). База даних «Законодавство України». URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0050-97#Text>.

10 Правила реалізації вантажів : наказ Міністерства транспорту України від 21 листопада 2000 р. № 644 (редакція від 15 жовтня 2005 р.). База даних «Законодавство України». URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0869-00#Text>.

11 Митний кодекс України: Відомості Верховної Ради України (ВВР). 2012. № 44-45, № 46-47, № 48, ст. 552 (редакція від 29 вересня 2020 р.). База даних «Законодавство України». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4495-17#Text>.

12 Цивільний кодекс України: Відомості Верховної Ради України (ВВР). 2003. № 40-44, ст. 356 (редакція від 21 липня 2020 р.). База даних «Законодавство України». URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text>.

13 Господарський кодекс України: Відомості Верховної Ради України (ВВР). 2003. № 18, № 19-20, № 21-22, ст. 144 (редакція від 21 липня 2020 р.). База даних «Законодавство України». URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15#Text>.

14 Про порядок ведення претензійної та позовної роботи на підприємстві, в установі, організації: рекомендації Міністерства юстиції України від 23 січня 2007 р. № 35-14/7. База даних «Законодавство України». URL : [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v14\\_7323-07#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v14_7323-07#Text).

15 Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении. Офіційний сайт АТ «Укрзалізниця». URL: [https://www.uz.gov.ua/cargo\\_transportation/legal\\_documents/mgs/](https://www.uz.gov.ua/cargo_transportation/legal_documents/mgs/).

16 Господарський процесуальний кодекс України: Відомості Верховної Ради України (ВВР). 1992. № 6, ст. 56 (редакція від 16 серпня 2020 р.). База даних «Законодавство України». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1798-12#Text>.

17 Інструкція з ведення станційної комерційної звітності : затв. наказом Укрзалізниці від 04 червня 2003 р. № 147-Ц / Укрзалізниця. Київ, 2003. 371 с.

18 Про затвердження Порядку взаємодії органів (підрозділів) поліції з підрозділами акціонерного товариства «Українська залізниця»: наказ Міністерства внутрішніх справ України та Міністерства інфраструктури України від 02 березня 2020 р. № 204/175. База даних «Законодавство України». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0386-20#Text>.

19 Кримінальний процесуальний кодекс України: Відомості Верховної Ради України (ВВР). 2013. № 9-10, № 11-12, № 13, ст. 88 (редакція від 04 червня 2020 р.). База даних «Законодавство України». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4651-17#Text>.

О. М. Костенніков, Г. Є. Богомазова, Г. С. Бауліна

АКТОВО-ПРЕТЕНЗІЙНА РОБОТА

*Конспект лекцій*

Відповідальний за випуск Богомазова Г. Є.

Редактор Решетилова В. В.

---

Підписано до друку 02.02.21 р.

Формат паперу 60x84 1/16. Папір писальний.

Умовн.-друк.арк. 2,5. Тираж 5. Замовлення №

Видавець та виготовлювач Український державний університет  
залізничного транспорту,  
61050, Харків-50, майдан Фейербаха, 7.  
Свідоцтво суб'єкта видавничої справи ДК № 6100 від 21.03.2018 р.