

УДК 347.763.4

***ПРАВОВЫЕ ПРОБЛЕМЫ «БРОСАНИЯ» НЕФТЕПРОДУКТОВ В ПУТИ
СЛЕДОВАНИЯ ПРИ ТРАНСПОРТИРОВКЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ
ТРАНСПОРТОМ***

Корниенко Н. В.

Главный специалист,

ООО «ЛесИнвест»,

Москва, Российская Федерация

Корниенко А. С.

Студент,

Российский Университет транспорта (МИИТ),

Москва, Российская Федерация

Аннотация.

Словосочетание «брошенный поезд» впервые появилось после принятия УЖТ РФ, в котором были определены такие понятия как «инфраструктура железнодорожного транспорта общего пользования» и «владелец инфраструктуры». В этот период перед всеми участниками железнодорожного перевозочного процесса встали ранее не имевшие место такие правовые вопросы как порядок оформления возникающих фактов «брошенных» поездов, ответственность сторон и ее границы для каждого конкретного случая.

Ключевые слова: транспортировка нефтепродуктов, брошенный поезд, Устав железнодорожного транспорта, договор на оказание услуг, судебная практика.

***LEGAL PROBLEMS OF "THROWING" PETROLEUM PRODUCTS EN
ROUTE DURING TRANSPORTATION BY RAIL***

Kornienko N. V.

Main expert,

LesInvest LLC,

Moscow, Russian Federation

Kornienko A.S.

Student,

Russian University of Transport (MIIT),

Moscow, Russian Federation

Abstract. The phrase "abandoned train" first appeared after the adoption of the UST RF, which defined such concepts as "public railway transport infrastructure" and "infrastructure owner". During this period, all participants in the railway transportation process faced previously unknown legal issues such as the procedure for registering the facts of "abandoned" trains, the responsibility of the parties and its boundaries for each specific case.

Keywords: transportation of petroleum products, abandoned train, charter of railway transport, contract for the provision of services, judicial practice.

Словосочетание «брошенный поезд» впервые появилось после принятия УЖТ РФ, в котором были определены такие понятия как «инфраструктура железнодорожного транспорта общего пользования» и «владелец инфраструктуры». В этот период перед всеми участниками железнодорожного перевозочного процесса встали ранее не имевшие место такие правовые вопросы как порядок оформления возникающих фактов «брошенных» поездов, ответственность сторон и ее границы для каждого конкретного случая. «Брошенный» поезд был впервые закреплён в локальном акте ОАО «РЖД» только в 2008 году, однако на законодательном уровне этого до сих пор не

Дневник науки | www.dnevniknauki.ru | СМН ЭЛ № ФС 77-68405 ISSN 2541-8327

произошло» [1] (рисунок 1). По решению Дирекции управления движением ОАО «РЖД» поезд с грузом или порожним подвижным составом, следующим под погрузку, может быть отставлен от движения на любой раздельном пункте или перегоне. Анализ причин "бросания" поездов ведется в соответствии с классификатором [2]. Самая распространенная задержка в продвижении грузовых поездов- «Неприем железнодорожной станцией назначения...», возникающая в следующих случаях (рисунок 2):

- пути станции назначения заняты вагонами, прибывшими в адрес указанных грузополучателей;

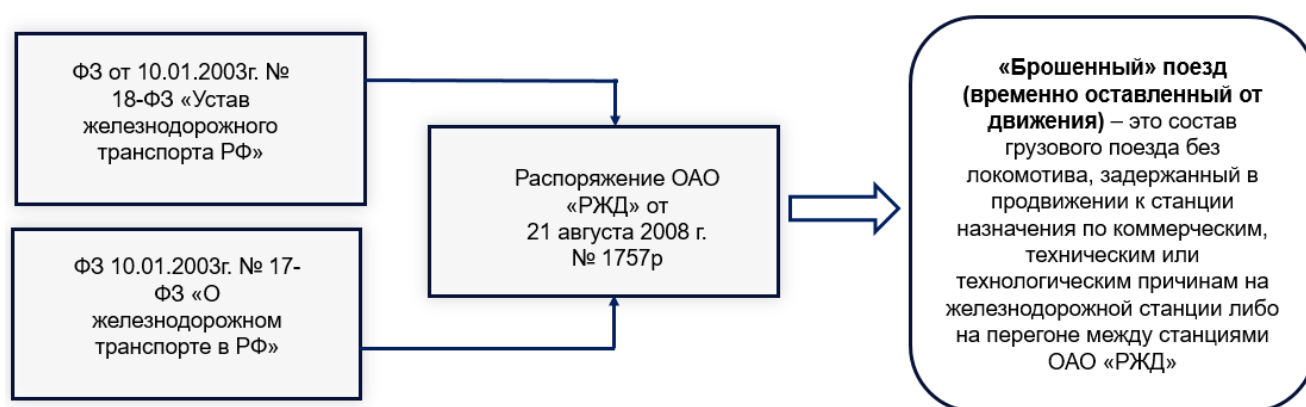


Рисунок 1 – Анализ нормативных правовых актов, определяющих термин «брошенный» поезд

Источник: рисунок разработан авторами

- заняты выставочные пути станции назначения ввиду несоблюдения технологических норм на выполнение грузовых операций, а также технологического срока оборота вагонов по вине грузополучателей.

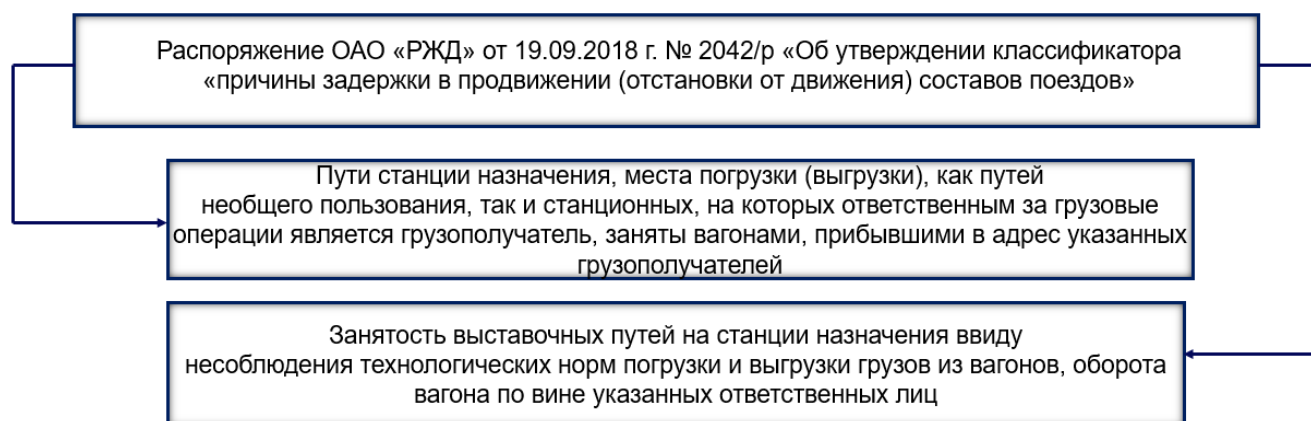


Рисунок 2 – Основные причины задержек в продвижении цистерн с нефтепродуктами в составе грузовых поездов

Источник: рисунок разработан авторами

Показательным периодом стала зима 2023-2024 г.г. Пиковый период пришелся на февраль 2024 года, когда на всей сети ОАО «РЖД» было брошено 1 600 поездов (или 106 000 как груженных, так и порожних вагонов). При этом 77 % от общего количества – это груз: 35 000 вагонов – каменный уголь, 12 000 вагонов – нефтепродукты, 8 000 – контейнеры. Например, у крупнейшего частного железнодорожного оператора по перевозке нефтяных грузов ООО «Трансойл» в феврале 2024 года было отставлено от движения 3 000 цистерн (продвижение груза в сторону портов Северо-Запада и Востока) [5, 6], при этом проблема имеет эффект домино – каждая оставленная от движения цистерна с грузом подвержена смерзанию последнего, что особенно актуально в зимний период года, и становится причиной замерзания идущих вслед вагонов под выгрузку. Самым актуальным и лидирующим по количеству случаев является вопрос нарушения сроков доставки грузов [7].

Как показывает исследование, устойчивый рост количества «брошенных» поездов приводит к значительным нарушениям сроков, но порядок документального оформления «брошенного» поезда и ответственность сторон во Дневник науки | www.dnevniknauki.ru | СМИ Эл № ФС 77-68405 ISSN 2541-8327

многих договорах на оказание услуг ОАО «РЖД» почему-то остался не учтенным. Такой пункт необходимо учитывать при оставлении договоров или разработки их типовых форм, поскольку следствием могут служить те самые сверхнормативные простои под грузовыми операциями) ввиду несвоевременного прибытия груза и занятости мест погрузки и выгрузки грузов. В целях защиты прав клиента в договорах на оказание услуг необходимо предусмотреть порядок оформления случаев бросания поездов в пути следования (рисунок 3), а именно:

- каждый такой случай «бросания» поезда в пути следования должен быть зафиксирован актом общей формы ГУ-23 отдельно на окончание и начало простоя вагонов [3, 4]. Акт составляется в 2-х экземплярах, один из которых остается у Перевозчика, второй прилагается к перевозочному документу. О составлении акта в транспортной железнодорожной накладной делается соответствующая отметка:
- возможность и правомерность отнесения ответственности на одну из сторон перевозочного процесса рассматривается работником станции назначения на основании памятки приемосдатчика, акта общей формы и договора на эксплуатацию путей необщего пользования;
- на станции назначения акт общей формы передается Клиенту для начисления и взыскания платы за пользование вагонами.

Следует отметить, на сети ОАО «РЖД» имеется 16 филиалов - железных дорог, но единого подхода к взысканию платы за пользование инфраструктурой ОАО «РЖД» в случае «бросания» поезда до сих пор нет. Сложившаяся судебная практика пока на стороне клиента из-за бездоказательности позиций истца (перевозчика) (постановления Арбитражного суда Северо-Кавказского округа № А32-51519/2019 от 19 марта 2021 года, № А32-14803/2020 от 1 апреля 2021 года), однако «влечет для Клиента дополнительную финансовую нагрузку, поскольку он обязан произвести все взаиморасчеты, связанные с нарушением срока доставки груза, платой за сверхнормативное пользование цистернами» [1].

✓ Акт ГУ-23 ВЦ на начало простоя

✓ Акт ГУ-23 ВЦ на окончание простоя

✓ Проставляется соответствующая отметка в транспортной железнодорожной накладной

✓ Отнесение ответственности на одну из сторон перевозочного процесса

Форма ГУ-23

АКТ ОБЩЕЙ ФОРМЫ

Станция, код _____

Поезд № _____ на перегоне _____

«___» _____ г.

Настоящий акт составлен в присутствии следующих лиц:

_____ (фамилия, должность)

Перевозчик _____

Станция отправления _____

Станция назначения _____

Отправка № _____

дата приема груза к перевозке «___» _____ г.

Вагон, контейнер № _____ наименование груза _____

Описание обстоятельств, вызвавших составление акта:

Подпись: _____

Рисунок 3 - Предлагаемый порядок оформления случаев бросания поездов в пути следования

Источник: рисунок разработан авторами

На основании изложенного можно сделать следующие выводы:

1) Необходимо закрепить на законодательном уровне понятие «брошенный» поезд с внесением изменений в соответствующие нормативные правовые акты – **«брошенный» поезд (временно оставленный от движения)** – это состав грузового поезда без локомотива, задержанный в продвижении к

станции назначения по коммерческим, техническим или технологическим причинам на железнодорожной станции либо на перегоне между станциями ОАО «РЖД»;

2) Необходимо актуализировать действующие правила перевозок грузов с учетом транспортировки нефтепродуктов железнодорожным транспортом в составах «брошенных» поездов;

Библиографический список

1. Корниенко, Н.В. Правовые проблемы транспортировки наливных грузов железнодорожным транспортом в составе «брошенного поезда» // Нефтегазовые горизонты: Сборник тезисов XIV Международного молодежного научно-практического конгресса «Нефтегазовые горизонты», Москва, 30 ноября – 2 декабря 2022 года. – Москва: Российский государственный университет нефти и газа имени И.М.Губкина, 2022. – С. 102-104.

2. Распоряжение ОАО «РЖД» от 19.09.2018 г. № 2042/р «Об утверждении классификатора «причины задержки в продвижении (отстановки от движения) составов поездов»: <http://www.consultant.ru> (дата обращения 25.10.2024)

3. Приказ Министерства Транспорта РФ от 27.07.2020 г. № 256 «Об утверждении правил составления актов при перевозках грузов»: <http://www.consultant.ru> (дата обращения 25.10.2024)

4. Шмакова А.С. Особенности ответственности участников по договору перевозки грузов железнодорожным транспортом // Уральский журнал правовых исследований. – 2020. - № 2. – С. 30-34

5. РЖД против вагонов: кто победит в битве за место на путях. https://logirus.ru/news/transport/rzhd_protiv_vagonov_kto_pobedit_v_bitve_za_mesto_na_putyakh.html (дата обращения 11.10.2025)

6. Вагоны включили тормоза: что происходит с движением грузов по сети РЖД. <https://www.forbes.ru/biznes/519675-vagony-vklucili-tormoza-cto-proishodit-s-dvizeniem-gruzov-po-seti-rzd> (дата обращения 11.10.2025)

7. Буяло А.С., Какунина А.Г. Анализ факторов, влияющих на количество грузовых поездов, отставленных от движения // Научно-техническое и экономическое сотрудничество стран АТР в XXI. – 2021. – Т.1. - С. 64-67.

Оригинальность 82%