МИНИСТЕРСТВО
МОРСКОГО
ФЛОТА СССР

4-М

ОБЩИЕ И СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРАВИЛА ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ

ОБЩИЕ ПРАВИЛА

ТОМ 1

gost.e-ecolog.ru

МИНИСТЕРСТВО
МОРСКОГО
ФЛОТА СССР

4—М

ОБЩИЕ
И СПЕЦИАЛЬНЫЕ
ПРАВИЛА
ПЕРЕВОЗКИ
ГРУЗОВ

ОБЩИЕ ПРАВИЛА

Том 1

МОСКВА
В/О «МОРТЕХИНФОРМРЕКЛАМА»
1991

Общие и специальные правила перевозки грузов 4-М. Том. 1. Общие правила. — М.: В/О «Мортехинформреклама», 1991. — 396 с.

СОСТАВЛЕНЫ Центральным ордена Трудового Красного Знамени научно-исследовательским и проектно-конструкторским институтом морского флота (ЦНИИМФ).
В том числе разработаны: РД 31.10.10—89, РД 31.10.20—89, РД 31.10.16—89, РД 31.10.23—89, РД 31.10.24—89, РД 31.10.21—89, РД 31.10.06—89, РД 31.10.15—89, РД 31.10.13—89, РД 31.10.07—89, РД 31.10.08—89, РД 31.10.17—89, РД 31.10.09—89, РД 31.10.19—89.
Директор института *В. И. Пересыпкин*
Заместитель директора *Ю. М. Иванов*
Заведующий отделом организации работы флота *В. В. Пузырев*
Заведующий сектором коммерческих условий перевозок и морского права *В. И. Нефедов*
Руководитель темы и ответственный исполнитель *А. И. Кирпичников*
Исполнитель *Э. Р. Бартон*

ВНЕСЕНЫ Главным управлением перевозок, эксплуатации флота и портов Минморфлота СССР
Начальник *Н. П. Цах*
Составитель и научный редактор сборника канд. юрид. наук *А. И. Кирпичников*

© В/О «Мортехинформреклама», 1991.

ПРАВИЛА ВЕДОМСТВЕННОГО РАССЛЕДОВАНИЯ ПРОИЗВОДСТВЕННОГО БРАКА ПО СЛУЧАЯМ НЕСОХРАННОСТИ И НЕСВОЕВРЕМЕННОЙ ДОСТАВКИ ГРУЗОВ

РД 31.10.09—89

Взамен Правил ведомственного расследования случаев несохранности грузов и производственного брака, утвержденных Минморфлотом 04.04.77

Утверждены Минморфлотом СССР 02.01.90

Срок введения в действие установлен с 01.06.90

Настоящие Правила устанавливают основания, цель, порядок и сроки ведомственного расследования при обнаружении производственного брака в работе пароходств и портов по случаям, которые повлекли или могли повлечь несохранность грузов, а также нарушение сроков доставки грузов. Они обязательны для морских пароходств и морских торговых портов.

1. Случаи, которые повлекли или могли повлечь несохранность грузов при их перевозке на судах Минморфлота СССР, либо транспортно-экспедиторской обработке, или хранении в морских торговых портах, а также нарушение установленных сроков доставки грузов, являются производственным браком в работе морских пароходств и морских торговых портов.

По каждому случаю производственного брака, обнаруженного в пароходстве или порту, проводится ведомственное расследование.

2. К производственному браку относятся:

2.1. Случаи, которые повлекли несохранность грузов:

недостача;

порча и повреждение;

хищение;

2.2. Случаи, которые могли повлечь несохранность грузов:

засылка грузов не по назначению;

разъединение грузов и транспортных документов;

некомплектные отправки грузов;

повреждение контейнеров, пакетов, тары и упаковки груза (без нанесения ущерба грузу);

просчеты грузовых мест;

неправильное оформление документов;

другие случаи;

2.3. Нарушения установленных сроков доставки грузов:

превышение пароходствами сроков доставки грузов при перевозках в межпортовом и прямом смешанном железнодорожно-водном сообщениях.

3. При отнесении каждого случая брака к одному из указанных выше видов следует руководствоваться следующими признаками:

3.1. К недостаче грузов относятся: случаи, когда наличное количество грузовых мест и массы груза меньше, чем указанное в грузовых документах (без признаков хищения), либо обнаружение транспортного документа без груза, что явилось следствием, в частности:

недогруза части грузовых мест или всей партии груза;

невыявленным просчетом количества мест;

неправильным определением массы груза (если груз был принят к перевозке со взвешиванием);

отгрузкой излишних мест;
пересортицей груза;
нечеткостью грузовых документов, марок и знаков;
убылью в массе сверх установленных норм;
неисправностью весовых приборов или несовершенством способов определения массы;
несоответствием трафаретной массы действительной;
небрежностью работников судов или портов;
недогрузом массовых навалочных и насыпных грузов;
недостатками упаковки;
другими причинами.

3.2. К порче и повреждению груза относятся случаи потери грузом своих качеств и ценности (полностью или частично), явившиеся следствием, в частности:

нарушения правил и технологии перевозки, погрузки, выгрузки, складирования и хранения грузов в портах;
нарушения правил технической эксплуатации судов;
недоброкачественной подготовки грузовых помещений судна (танков и судовых магистралей);
приема грузов к перевозке в нестандартной или недоброкачественной таре, не обеспечивающей сохранность груза при его перевозке и перевалке;
совместной перевозкой в судах или хранением на складах портов грузов, несовместимых по своим физико-химическим свойствам;
длительного хранения груза в портах или нахождения груза в трюмах судов;
влияния атмосферных осадков, солнечных лучей и свойств самого груза;
шторма, аварий, пожаров и наводнений;
небрежной работы складских работников, водителей внутрипортового транспорта, крановщиков, лебедчиков и т. п.;
применения при погрузочно-разгрузочных работах неисправных, загрязненных, недостаточно прочных грузозахватных приспособлений;
подмочки груза или увлажнения его вследствие отпотевания бортов и металлических частей судна;
порчи груза вредителями.

3.3. К хищению груза относятся случаи недостач при наличии таких признаков, как:

срыв контрольных лент, замков или проволоки на грузовых местах;
срыв пломб на контейнерах, на грузовых местах, на люках грузовых помещений судов;
явное вскрытие или взлом тары грузовых мест, контейнеров, нарушение пакетов;
взлом или вскрытие дверей, окон, пролом стен, подкопы под ними и срыв решеток на складах портов;
подделка документов, печатей, подписей, а также оттисков пломб на люках грузовых помещений судов, дверях складов, контейнерах и на грузовых местах;
установленные факты краж целых грузовых мест;
отсутствие отдельных деталей неупакованных грузовых мест, принятых от отправителей, других видов транспорта, судов, портов без фиксации некомплектности этих грузовых мест.

3.4. К засылкам грузов относятся случаи отправки портом или доставки судном груза не по назначению, указанному отправителем.

3.5. К пересортице грузов (засортировкам) относятся случаи неправильной погрузки портом или выдачи судном грузов со смешением

коносаментных партий, разных сортов, грузов различных наименований и т. д., что вызвало перевод товара определенного сорта (качества) в более низкий сорт или иную уценку товара.

3.6. К некомплектным отправкам грузов относятся случаи неодновременной отгрузки грузовых мест, составляющих один комплект, за исключением случаев, когда груз невозможно было разместить в одном транспортном средстве, что должно быть оформлено соответствующим документом, а невместившиеся места должны быть отгружены следующим судном, вагоном, автомашиной.

3.7. К выявленным просчетам грузовых мест относятся случаи недостачи грузовых мест, которые разысканы путем пересчета всего количества грузовых мест данной партии, и таким образом недостача устранена.

3.8. К нарушениям установленных сроков доставки грузов относятся случаи, когда груз доставлен с превышением установленного для него определенного срока доставки (перевозки) морем.

4. При перевозках генеральных грузов между портами Министерства морского флота СССР ведомственному расследованию подлежат все случаи брака в работе, перечисленные в пп. 2 и 3 Правил.

5. При выявлении случая брака в работе лицо, его обнаружившее, обязано доложить о нем письменно или устно своему непосредственному начальнику (на судне — грузовому капитану, капитану, в порту — начальнику склада, начальнику складской части, начальнику ТЭК и т. д.). Сообщение должно быть сделано в течение 1 ч с момента выявления случая брака, а по случаям, происшедшим в ночное время, — не позднее 9 ч утра.

Первичное сообщение немедленно проверяется работником, его получившим. Если брак в работе действительно имел место, составляется акт в 3 экз. Два экземпляра акта передаются немедленно начальнику производственно-перегрузочного комплекса (грузового района), а 1 экз. остается у работника, составившего акт.

Начальник производственно-перегрузочного комплекса (грузового района) порта оставляет у себя 1 экз. акта, а другой — немедленно направляет коммерческому отделу порта (под расписку в особой разносной тетради).

При получении сообщения о случае брака на судне помощник капитана уточняет обстоятельства этого случая и не позднее 1 ч с момента получения сообщения информирует об этом капитана судна, который обязан произвести ведомственное расследование в порядке, установленном Правилами.

6. Основанием для расследования являются поступившие в пароходство (порт) акты: коммерческие, общей формы. Госинспекции по качеству экспортных товаров, таможни, инвентаризации, акты-извещения, отметки на коносаментах, аутторн-рипорты, карго-трейсеры, предупреждения о наложении таможенных штрафов, составляемые в иностранных портах.

Коммерческая служба (отдел) пароходства, коммерческий отдел порта, рассмотрев основания, определяет необходимость проведения расследования. При этом каждый случай производственного брака, предусмотренный в п. 2 настоящих Правил, могущий повлечь имущественную ответственность пароходства (порта), должен быть расследован.

7. В тех случаях, когда при расследовании выявится виновность другого пароходства (порта) или другого вида транспорта, начальник коммерческой службы (отдела) пароходства (порта) обязан не позднее 5 дней с момента окончания расследования направить материалы

коммерческой службе (отделу) соответствующего пароходства (порта) или управлению соответствующего органа другого вида транспорта.

8. По случаям недостачи грузовых мест ведомственное расследование включает в себя также действия по розыску этих мест, в том числе по импортным грузам — розыск портом отправления на своих складах, на станциях назначения, а также у иногородних и местных получателей импортных грузов.

9. Ведомственное расследование в пароходствах и портах производится под руководством и контролем коммерческой службы (отдела).

Случаи производственного брака в работе пароходства и портов расследуются работниками, обязанными выполнять эту работу по должностной инструкции или назначенными приказом по пароходству (порту).

В портах 3-го разряда и портпунктах расследование производится начальником коммерческого отдела под контролем начальника порта, а где такого отдела нет, — начальником порта или его заместителем непосредственно.

Ведомственное расследование на судах производится капитаном судна.

Коммерческие службы, отделы пароходств и портов обязаны систематически проверять работу по ведению ведомственных расследований, при необходимости включаясь в расследование конкретных случаев брака, выправляя по ходу расследования все недоделки и нарушения.

О случаях хищений, а также крупных недостач должны быть проинформированы правоохранительные органы, которым о таких случаях должны немедленно сообщать капитаны судов, начальники коммерческих служб, отделов пароходств, портов, служба «Трансфлот».

10. Руководители пароходств и портов обязаны обеспечить знание каждым коммерческим, складским работником и членом экипажа судов порядка оформления и донесения о случаях производственного брака, ответственности, которую он несет за ставший ему известным случай брака, за непринятие зависящих от данного работника мер к недопущению таких случаев.

11. Ведомственным расследованием случаев производственного брака в работе пароходств и портов должны быть установлены:

11.1. Причины данного случая брака в работе, в том числе:

не является ли несохранность груза или иной случай брака результатом нарушения правил приема и/или технологии хранения, взвешивания, погрузки и выгрузки грузов из судов, погрузки и выгрузки из вагонов, перевозки в судах, правил их технической эксплуатации, в чем именно состоят эти нарушения;

не возникла ли несохранность в результате некачественности тары и упаковки груза, маркировки, а также неправильных или нечетких распоряжений отправителей или вышестоящих по отношению к порту (судну) организаций;

не возникла ли несохранность груза по обстоятельствам, зависящим от смежных видов транспорта, и в чем конкретно это выражается;

если расследуется недостача груза, то не является ли она следствием скрытого хищения груза или злоупотребления при оформлении документов;

не является ли хищение груза следствием организационных недостатков в работе пароходства (судна), порта, а также недостатков в охране грузов;

не явилась ли недостача груза результатом неисправности весовых приборов, неправильного указания числа мест и массы в перевозочных

документах, несоответствия данных перевозочных и расходных документов записям в книгах приема и отправления грузов, а также в документах, которыми фиксировалось взвешивание груза при выдаче его получателю или передаче другому виду транспорта;

не явилась ли несохранность груза, если груз перевозился в опломбированных судовых грузовых помещениях, следствием нарушения положения об этих перевозках.

11.2. Объем несохранности груза (количество недостающих мест, недостача содержимого, массы, степень порчи, уценка товара и т. д.). Для установления этих данных и причин порчи груза при необходимости вызывается эксперт (сюрвейер).

11.3. Причины просрочки в доставке (перевозке) морем данной партии груза, в частности: задержка в подаче тоннажа, отсутствие доступа к данной партии груза вследствие того, что она была заложена другими грузами, недостаточный контроль за соблюдением очередности отгрузки грузов по срокам их прибытия и т. п.

11.4. Лица, виновные в производственном браке.

12. Ведомственное расследование каждого случая производственного брака должно быть произведено в 15-дневный срок, который исчисляется:

по случаям брака, обнаруженным в данном порту, — с момента выявления;

по случаям брака, обнаруженным на судне, — с момента получения пароходством материалов судового расследования;

по выявленным в порту назначения случаям несохранности грузов, включая перевозимые в опломбированных судовых помещениях, — с момента получения портом отправления, службой «Трансфлот» извещения о результатах выгрузки груза.

Примечание. При необходимости запросов смежных видов транспорта, пунктов отправления, перевалки и назначения, а также иностранных агентирующих и других фирм, представителей пароходств за границей расследование должно быть закончено в 15-дневный срок после получения ответов и затребованных материалов.

13. Расследование производится путем осмотра груза, грузовых помещений судна, его корпуса, систем, перегрузочных механизмов, грузозахватных приспособлений, складов, обследования места происшествия, опроса материально-ответственных, причастных лиц и свидетелей, а также изучения грузовых и других документов (паспорта качества, анализа арбитражных проб и т. д.).

При этом лица, производящие расследование, обязаны требовать, чтобы объяснения материально-ответственных лиц, подозреваемых или установленных виновников брака, а также лиц, осведомленность которых может быть полезной при расследовании, были обстоятельными и только письменными.

В объяснительных должны быть подробно изложены все обстоятельства, при которых произошел данный случай брака, и указаны причины допущенных данным работником нарушений правил перевозки, перевалки, хранения и складирования грузов, правил технической эксплуатации судов, технологических инструкций, а также должностных инструкций, если такие нарушения имели место. Объяснения должны быть подписаны лицом, их дающим. В объяснении должны быть разборчиво указаны фамилия и должность этого лица.

14. При перевозке грузов в заграничном сообщении ведомственное расследование производственного брака по случаям несохранности грузов производится в следующем порядке:

14.1. При перевозке экспортных грузов и ГИФ капитан судна обязан произвести предварительное расследование случаев брака, начав его немедленно по обнаружении такого случая и закончив не позднее прибытия судна в советский порт.

До отхода судна из иностранного порта выгрузки, где выявлен случай брака, капитан должен выяснить все его подробности, при необходимости вызвать сюрвейера и получить от него акт осмотра с соответствующим заключением и другие документы, а также урегулировать по данному случаю все то, что возможно, через агента, обслуживающего судно, а также через представителя пароходства и торгпредство СССР в данной стране (по экспортным грузам), представителя страховой организации, в которой застрахована ответственность судовладельца, должным образом оформив это документально в целях ограждения интересов перевозчика и отправителя (по экспортным грузам).

14.2. При перевозке импортных грузов капитан судна обязан принять все меры к тому, чтобы в период пребывания судна в порту назначения произвести ведомственное расследование и все материалы этого расследования одновременно с рейсовым отчетом представить в коммерческую службу (отдел) пароходства для дорасследования.

15. В портах и на судах (в пароходствах) с начала расследования заводится специальное дело ведомственного расследования для каждого расследуемого случая брака, в которое подшиваются все документы, относящиеся к расследованию. Делам о расследовании в пароходстве (управлении флота), порту присваиваются порядковые номера журнала учета случаев производственного брака.

16. После окончания расследования лицо, производившее его, обобщает все собранные материалы и составляет заключение о результатах расследования, которое должно содержать краткое описание уточненных обстоятельств причин данного случая брака, данные о его размерах и сумме убытков, а также должна быть указана степень виновности порта или судна в целом и отдельных лиц.

По случаям брака, происшедшим в порту, заключение подписывается начальником производственно-перегрузочного комплекса (грузового района) и лицом, производившим расследование, после чего направляется в коммерческую службу (отдел) пароходства, порта, где учитываются и хранятся все дела ведомственного расследования случаев производственного брака.

В коммерческой службе (отделе) в необходимых случаях производится дорасследование и составляется окончательное заключение, которое подписывается начальником службы (отдела). В своем заключении начальник коммерческой службы (отдела) обобщает результаты расследования и делает необходимые выводы и предложения.

К заключению в необходимых случаях прилагается проект приказа или распоряжения начальника пароходства (порта) с анализом обстоятельств допущенного брака и изложением необходимых мер по данному конкретному случаю брака, а также по предупреждению подобных случаев в дальнейшем и о наказании виновных.

Заключение представляется на утверждение начальнику или заместителю начальника пароходства, порта.

17. После утверждения руководством пароходства, порта заключение по ведомственному расследованию и в необходимых случаях соответствующий приказ начальника пароходства (порта) доводятся до сведения капитана судна, начальника производственно-перегрузочного комплекса порта и других лиц, которых это касается.

При несогласии кого-либо из них с заключением (приказом) оно может быть обжаловано в порядке, установленном действующими уста-

вами о службе на судах морского флота и о дисциплине на морском транспорте.

18. Работники судов и портов, по вине которых был допущен брак, распоряжением начальника пароходства (порта) лишаются премии полностью или частично. Кроме того, такие работники могут привлекаться к дисциплинарной и материальной ответственности (путем удержания из заработной платы в установленном порядке или путем предъявления к ним гражданских исков).

19. Дело о действиях работников, виновных в хищениях и преступно-халатном отношении к своим служебным обязанностям, в результате чего имел место производственный брак, причинивший крупные убытки, по решению начальника пароходства (порта) должно передаваться в правоохранительные органы для привлечения виновных к уголовной ответственности.

20. Ведомственное расследование производственного брака должно быть организовано таким образом, чтобы расследование каждого случая производственного брака было закончено ко времени возможного предъявления претензий о возмещении убытков и штрафов, явившихся следствием случая брака, с принятием мер к максимальному снижению этих убытков с таким расчетом, чтобы по материалам ведомственного расследования была возможность рассмотреть заявленную претензию и принять по ней обоснованное решение, не допуская передачи в арбитраж таких дел, по которым ответственность пароходства, порта является очевидной и бесспорной.

21. Начальники коммерческих служб (отделов) должны периодически (1—2 раза в год) производить анализ случаев несохранности грузов по материалам ведомственных расследований и на этой основе подготавливать и направлять информационные письма судам, производственно-перегрузочным комплексам (грузовым районам) порта, соответствующим службам и отделам пароходства (порта) с рекомендациями профилактических мер по недопущению аналогичных случаев брака в дальнейшей работе пароходства и порта.

Общие и специальные правила перевозки грузов 4-М

Том. 1. Общие правила

Отв. за выпуск А. И. Кирпичников

Редактор Н. А. Алексеева

Технический редактор Б. Г. Колобродова

Корректор Ю. В. Стрижак

Сдано в набор 22.06.90 г, Подписано в печать 27.03.91 г. Формат изд. 70×108/16. Бум. тип. Гарнитура литературная. Печать высокая. Усл. печ. л. 34,65. Уч.-изд. л. 30,69. Тираж 7500. Заказ тип. № 861. Изд. № 444-В. Цена 15 р.

В/О «Мортехинформреклама»

125080, Москва, Волоколамское шоссе, 14

Типография «Моряк», Одесса, ул. Ленина, 26

gost.e-ecolog.ru