

Разъяснения к вопросам участников проведения конкурентного отбора

№178/02.12.19/ППЖТ/КО/Э на Оказание услуг транспортной экспедиции по перевозке груза (стирол) в «танк-контейнерах» на период декабрь 2019 декабрь 2022

| Вопрос участника по запросу предложений | Ответ Заказчика по запросу предложений |
|---|---|
| <p>Руководствуясь п. 2.4. Документации просим Вас разъяснить положения Приложения №3 к Документации «Проект договора», а именно следующие выявленные в документе противоречия:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Согласно документации о конкурентном отборе перевозка груза осуществляется на экспорт, следовательно, в рамках международной перевозки, при этом предмет договора содержит в себе услугу по организации внутрироссийской перевозки (п. 1.2.2), что не входит в предмет закупки. Насколько данное условие обосновано включено в проект договора? Предполагается ли возможность оказания услуг на внутрироссийские перевозки в рамках данного договора без проведения отдельных закупочных процедур? 2. В договоре п. 1.1. Договора установлено понятие «подвижной железнодорожный транспорт» (платформа с танк-контейнерами, при этом по тексту договора встречается понятие «вагон»). Необходимо в договоре однозначно указать, что «подвижной железнодорожный транспорт» может иметь значение: платформа с танк-контейнерами и/или вагон. 3. Пункт 2.1.10. указана фраза «...в количестве, согласованном в плане отгрузки», Однако план отгрузки не содержит информации о необходимом количестве подвижного состава на каждый день. С учетом того, что у Экспедитора возникает ответственность именно по количеству подвижного состава, по какой формуле и с каким принципом округления должен производиться пересчет тонн в кол-во подвижного состава? Можно ли трактовать данную фразу в п.2.1.10 таким образом: «...в количестве, рассчитанном пропорционально по плану отгрузки на текущий месяц»? 4. Есть противоречие и неясность между Документацией о конкурентном отборе и проектом договора. <ol style="list-style-type: none"> 4.1. Пункт 2.1.11 устанавливает обязанность Клиента по обеспечению нормативного срока нахождения подвижного состава под грузовыми операциями. При этом не раскрыто понятие «грузовой операции». В пункте 2.3.8. приведен порядок расчета нормативного времени погрузки и выгрузки. Как соотносятся между собой понятие «грузовой операции» и понятия «погрузка» и «выгрузка»? Если это идентичные понятия, возможно ли в п. 2.1.11 в скобках отразить, что «Грузовые операции (погрузка или выгрузка)»? | <ol style="list-style-type: none"> 1. Возможно при изменении направлении маршрута, но, не превышая сумму закупки и объемов перевозки. 2. Вагон это род подвижного состава предназначенного для перевозки грузов 3. 2.1.10 нет <ol style="list-style-type: none"> 4.1 Грузовые операции - это погрузка и выгрузка отдельно. 4.2 Под грузовыми операциями подразумевается нахождение ПС по погрузкой или отдельно под выгрузкой. 4.3 Нормативный срок определяется в п.2.3.8., на погрузку– 4 суток, на выгрузку – 8 суток. Данное условие прописано в Техническом задании и возможно будет оформлено в дополнительном соглашении. 5. Факт отправления по форме ГУ2Б «Уведомление о завершении грузовой операции и готовности вагона к уборке». ГУ – 45 будут предоставлены Клиентом по электронной почте. Направление информационной справки о количестве вагонов на подъездных путях клиента. 6. Подвижной состав должен быть предоставлен в техническом и коммерческом пригодном состоянии, годность определяется |

4.2. Пункт 2.1.11 устанавливает обязанность Клиента по обеспечению нормативного срока нахождения подвижного состава под грузовыми операциями у Клиента не более 4 (четыре) суток. Правильно ли мы понимаем, что 4 суток распределяются на 2 суток при погрузке и 2 суток при выгрузке?

4.3. Условия, отраженные в п. 2.1.11 договора, противоречат условиям п. 4. технического задания, в разделе «условия поставки».

В договоре нормативный срок под грузовыми операциями (погрузке и выгрузке) указан 4 суток, в нашем понимании на станции погрузки 2 суток и на станции выгрузки 2 суток (как указано выше).

Таким образом, на станции выгрузки мы понимаем нормативное время нахождения подвижного состава 2 суток, но при этом в договоре не определены моменты начала и завершения нормативного времени нахождения подвижного состава на станции выгрузки, т.к. при международной перевозке (в подпункте в) п. 2.3.8. Договора даты определяются по датам пересечения подвижным составом пограничного перехода).

Просим разъяснить, каким образом в договоре определен нормативный срок в сутках и порядок исчисления нормативного срока нахождения подвижного состава на выгрузке/станции выгрузки?

5. В пп а) п. 2.3.8 устанавливается момент предоставления платформы с танк-контейнерами Экспедитором и определяется по времени прибытия годного порожнего вагона по времени открытия памятки приемосдатчика формы ГУ-45 перевозчика. Момент отправления груженых вагонов принимается по времени предъявления перевозчику уведомления Клиента о готовности к уборке погруженного вагона с документами для оформления накладной.

Определение момента отправления груженых вагонов противоречит правилам перевозок грузов. Согласно редакции Договора, в данный момент Клиент еще не оформил накладную, а перевозчик не принял груз к перевозке, и фактически платформа с груженными контейнерами находится в сфере регулирования договора на подачу уборку вагонов, стороной которого экспедитор не является и не может объективно влиять на обязанность перевозчика принять груз к перевозке. Просим разъяснить, как будет определяться момент отправления груженых вагонов в случае, если железнодорожная накладная не будет оформлена и соответственно принята перевозчиком по причинам, зависящим от Клиента?

Также просим пояснить, будут ли предоставляться Клиентом Экспедитору ГУ-45, так как этот документ является коммерческим учетным документом перевозчика и грузоотправителя/ грузополучателя, которым является Клиент?

Если подвижной состав оказался избыточным и в соответствии с Договором перешел в услугу ответственного простоя (п. 5.11), то каким документом определяется момент предоставления подвижного состава под декадный график при выводе его из ответственного простоя?

путем осмотра. Негодный состав исключен. Грузополучатель после выгрузки самостоятельно очищает подвижной состав.

7. Несущественные условия договора будут изменены оформлением дополнительного соглашения. Считать верным ссылку в пункте 2.2.10 на п. 6.1 и п. 6.2.

8. В течение двух часов с момента обнаружения неисправности (за исключением скрытых дефектов).

9. Необходимую информацию вносить в ж.д. накладную, графа «Особые отметки отправителя».

10. В соответствии с договором, баланс интересов не предусмотрен.

11. Не верно.

12. Актами общей формы простой открывается и закрывается.

13. Расходы Экспедитора по предоставлению подвижного состава не компенсируются.

14. Расчет- коммерческая тайна и не обязательна к расшифровке.

15. При выявлении неисправности подвижного состава после погрузки в связи с которой вагон должен быть выгружен. Актами. На основании закона об экспедировании ответственность может быть определена.

6. В пункте 2.2.6 проект договора установлена обязанность экспедитора предоставлять подвижной железнодорожный состав, сопровождая актами о годности ВУ-20, ВУ-20а (утвержденными МПС РФ). Экспедитор предоставляет подвижной состав годным в техническом и коммерческом отношении. В случае оформления Клиентом ГУ-23 (Приказ МПС № 45) и/или ГУ-7а, подвижной состав направляется на подготовку или очистку от ранее перевозимого груза и акты о годности появляются только после выполнения указанных работ.
Просим пояснить, как определяется момент предоставления подвижного состава после устранения недостатков?

В п. 2.2.6 проекта договора также установлена обязанность предоставить подвижной состав очищенным от ранее перевозимого груза и мусора. В случае, если подвижной состав возвращается на станцию первоначальной погрузки после выгрузки Клиента, как оценивается Клиентом подвижной состав в коммерческом отношении, учитывая, что грузополучатель Клиента в соответствии с действующим Правилами СМГС обязан очистить подвижной состав от ранее перевозимого груза? Как устраняются Клиентом недостатки подвижного состава в коммерческом отношении по причине не очистки подвижного состава грузополучателем Клиента?

7. В пункте 2.2.10 проекта договора допущены некорректные ссылки на п. 5.1.5.2. договора, тогда как д.б. п. 6.1., 6.2 договора.
8. В пункте 2.3.7. проекта Договора не определен срок, в течение которого Клиент обязан отправить Экспедитору акт общей формы ГУ-23. Просим уточнить данный срок. Учитывая положения п. 2.3.6, в нашем понимании, п. 2.3.7. развивает его в части обнаружения скрытых недостатков коммерческого состояния подвижного состава. Просим пояснить, данный пункт содержит условия об обнаружении только скрытых недостатков в коммерческом отношении?
9. Пункт 2.3.9. проекта Договора. Данное условие не соответствует специфике перевозок в танк-контейнерах. В Этроне отсутствует техническая возможность указания ГУ-12, под которую направляются порожние платформы с танк-контейнерами. Данное условие неисполнимо со стороны Экспедитора.
10. В разделе 5 проекта договора не установлена ответственности Клиента в случае не погрузки предоставленного подвижного состава грузом Клиента. При этом в п. 5.9. установлена ответственность Экспедитора за непредоставление подвижного состава. Как при этом соблюдается баланс интересов?
11. Правильно ли мы понимаем, что по п. 3.6. проекта договора расходы Экспедитора, возникшие в связи с возвратом подвижного состава с техническими и/или коммерческими недостатками, а также с остатком груза возмещаются Клиентом на основании отчета экспедитора.

12. Договором установлена услуга «ответственный простой» (п .5.11). При этом не определены моменты начала и окончания данной услуги и не описаны документы, оформляемые при этом. Нет обязанности Клиента исполнить поручение Экспедитора на вывод подвижного состава из ответственного простоя, сроки вывода из этого ответственного простоя. Просим пояснить, как планируется регулировать данные вопросы в договоре?

13. В п. 2.1.3. проекта договора есть возможность корректировки плана в сторону увеличения или уменьшения. При изменении плана в сторону уменьшения Экспедитор обязан согласовать уточненный план отгрузки течение суток с момента получения. Поскольку такое изменение плана влечет изменение декадного графика, и как следствие, ранее согласованных заявок, по которым Экспедитор уже осуществил фактические действия (расходы) по предоставлению подвижного состава, просим пояснить, каким образом регулируется вопрос компенсации расходов Экспедитора по предоставлению подвижного состава?

14. Просим пояснить и направить расчет экономической обоснованности прогрессивной шкалы ставок сбора за отстой на ж.д. путях подвижного состава (приложение 11 к проекту Договора).

Кроме того, просим пояснить, почему в договоре данная услуга в п.5.11 имеет наименование как «плата за занятие путей необщего пользования» со ссылкой на ставки в приложении 11 к проекту договора, а в приложении 11 ставки имеют наименование «Ставка сбора за отстой на ж.д. путях подвижного состава».

Просим пояснить смысл преамбулы Приложения 11:

«Стороны согласовали перечень и стоимость услуг, связанных с перевозкой вагонов, оказываемых «Экспедитором» «Клиенту» и отразили их в нижеследующей таблице...».

15. По пункту 5.6. проекта Договора просим пояснить:

- что означает «утеря продукта без возврата»? Каким образом она документально подтверждается?

- как будет применяться **штраф в размере 100 000 руб.** в отношении неисполнения обязанностей, установленных п. 2.2.6. договора, а именно:

«Экспедитор организует *своевременное* предоставление на станцию отправления (погрузки), железнодорожного подвижного состава технически и коммерчески пригодных, с *исправными сливными приборами и арматурой, без скрытых дефектов котлов и нижних сливных приборов, с актами годности формы ВУ-20, ВУ-20а (утвержденными МПС РФ) и с наличием сертификата (свидетельства),* подтверждающего проведение периодической проверки (освидетельствования) специализированных контейнеров-цистерн, *заключения о возможности перевозки соответствующего в нем опасного груза,* не вступающего при контакте с материалами котла, прокладок, оборудования, *очищенных от ранее перевозимых грузов и мусора,* отвечающих требованиям Правил перевозок грузов, действующего транспортного законодательства Российской Федерации, *зарегистрированных в АБД ПВ ОАО «РЖД» и имеющих право курсирования на станцию отправления груза,* а также отвечающих *общим Положениям по техническому наблюдению за контейнерами и Правилам, установленным Российским морским Регистром судоходства.* Экспедитор обязан разработать и не позднее *3 (трех) календарных дней* до начала отгрузки предоставить Клиенту *транспортную инструкцию для оформления перевозочных документов* на предоставленный подвижной состав Экспедитора для оплаты тарифа по сопредельным и транзитным территориям, если *иное не согласовано Сторонами».*

Насколько размер штрафа соразмерен с возможными потерями Клиента в результате данных нарушений?

- Каким образом Экспедитор может нести ответственность за неисправность Вагона в пути следования с грузом и на основании каких документов эта ответственность может быть определена? Просим учесть, что принятия вагонов к перевозке регулируются договорными отношениями Клиента (грузоотправителя) и перевозчика, правилами перевозки и другими нормативными документами. С момента принятия вагона под погрузку и затем к перевозке Экспедитор не имеет возможности гарантировать, что неисправность вагона (течь) возникла не могла быть следствием действий Клиента и перевозчика.