



---

## Европейская экономическая комиссия

### Комитет по внутреннему транспорту

#### Рабочая группа по перевозкам опасных грузов

##### Совместное совещание Комиссии экспертов МПОГ и Рабочей группы по перевозкам опасных грузов

Женева, 19–23 сентября 2016 года

Пункт 5 b) предварительной повестки дня

##### Предложения о внесении поправок

в МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ:

новые предложения

## Обязанности перевозчика: осмотр груза в опломбированных грузовых транспортных единицах

### Предложение, представленное Австрией<sup>1, 2</sup>

#### *Резюме*

**Существо предложения:** Уточнить, в отношении каких опломбированных грузовых транспортных единиц перевозчик не обязан проводить осмотр груза.

**Предлагаемое решение:** Включить дополнительный текст в подраздел 1.4.2.2.

**Справочные документы:** Неофициальный документ INF.42 Совместного совещания, состоявшегося в марте 2016 года;  
пункт 12 доклада ECE/TRANS/WP.15/AC.1/142.

<sup>1</sup> В соответствии с проектом программы работы Комитета по внутреннему транспорту на 2016–2017 годы (ECE/TRANS/2016/28/Add.1 (9.2)).

<sup>2</sup> Распространено Межправительственной организацией по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) под символом OTIF/RID/RC/2016/34.



## Введение

1. Согласно подпункту с) пункта 1.4.2.2.1, перевозчик (в МПОГ – только первый перевозчик в цепочке) обязан провести осмотр груза. На Совместном совещании МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ в марте 2016 года Австрия подняла вопрос о том, как это требование понимается в разных странах применительно к опломбированным грузовым транспортным единицам.
2. Австрия полагает, что официальные печати и пломбы не могут быть нарушены, в то время как к частным печатям и пломбам следует относиться по-иному. Безусловно, существуют такие интересы погрузчиков, которые заслуживают защиты с точки зрения недопущения несанкционированного доступа или регистрации такого доступа для властей или торговых партнеров (таможенные вопросы, платежи, вопросы общественной безопасности и т.д.). Вместе с тем на усмотрение участника не может быть оставлено решение об отмене, с помощью частных мер, юридического обязательства другой стороны по его проверке, что может привести к злоупотреблениям.
3. Для контейнеров, которые впоследствии перевозятся морем, данный вопрос будет возникать чаще. В соответствии с поправкой к правилам VI/2 СОЛАС, которые вступили в силу 1 июля 2016 года, грузоотправитель должен определить массу брутто контейнера при определенных требованиях к качеству и заранее сообщить о ней судоходной компании. Таким образом, важно будет также указать на то, что контейнер был опломбирован в ходе всей поездки и что соответствующая информация в порту по-прежнему является верной.
4. Перевозчик, таким образом, сталкивается с различными законодательными и экономическими требованиями и требованиями частного права. Если степень его юридических обязанностей не является ясной, то он будет, как правило, проявлять осторожность при их соблюдении в отношении к другим участникам, от которых он может быть экономически зависимым.
5. Во многих случаях внутренние нормативные положения предусматривают аналогичные обязанности по контролю для водителей транспортных средств, в результате чего они в такой же степени страдают от неопределенности.
6. Во избежание недоразумений следует отметить, что проверки, о которых идет речь в настоящем документе, не являются теми, которые проводятся национальными контрольными органами. Эти органы располагают более четкими и более широкими полномочиями, и в своих действиях они могут не обращать внимание на печати и пломбы компаний.
7. Прошедшее в марте обсуждение показало, что существует целый ряд толкований. В некоторых случаях ожидается, что перевозчик открывает грузовую транспортную единицу только тогда, когда имеются подозрения, что груз не отвечает соответствующим положениям. В отличие от этого, в других случаях требуется, чтобы он согласовал с погрузчиком, каким образом он может выполнить свои обязанности по проведению проверки, например путем обеспечения того, чтобы грузовая транспортная единица была загружена и опечатана только в присутствии водителя, который является его представителем.
8. Кроме того, в ходе обсуждения выяснилось, что формулировки, используемые во введении к ДОПОГ и в пункте 1.4.2.2.1 ВОПОГ, согласно которым перечисленные ниже обязанности должны соблюдаться «в надлежащих случаях», иногда ошибочно понимаются таким образом, что перевозчик имеет опре-

деленное право распоряжения в отношении этих обязанностей. По этой же причине железнодорожные операторы уже неоднократно жаловались на то, что МПОГ не содержит такого ограничения. Вместе с тем делегаты, которые участвовали в подготовке настоящего текста, четко заявили о его единственном назначении: обязанность – хотя и неизбежно – должна быть выполнена при наличии соответствующих обстоятельств. Таким образом, крайний срок следующей проверки цистерн проверяется только при перевозке в цистернах, однако впоследствии такая проверка становится обязательной.

9. В конечном итоге Австрии было предложено представить предложения для прояснения этих вопросов в официальном документе. В настоящее время данный документ представляется на основе следующих соображений:

- слова «в надлежащих случаях» во введении и в конце пункта 1.4.2.2.1 следует исключить, поскольку они носят двусмысленный характер и являются излишними. Таким образом, указанный текст в МПОГ, ДОПОГ и ВОПОГ должен быть аналогичным в этом отношении;
- следует четко указать, что официальные печати и пломбы не должны быть нарушены;
- печати и пломбы компании исключают обязанность проводить проверку только в определенных случаях;
- в отношении грузовых транспортных единиц, впоследствии перевозимых морем, МКМПОГ предусматривает положения в отношении погрузки, которые сопоставимы с МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ и требуют от погрузчика гарантировать их соблюдение в свидетельстве о загрузке контейнера/транспортного средства;
- свидетельство о загрузке контейнера/транспортного средства также требуется в соответствии с разделом 5.4.2 МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ для таких контейнерных перевозок, а с 2017 года оно будет разрешено непосредственно для вагонов и транспортных средств. Что касается контейнеров, то их перевозка представляет собой операцию по перевозке опасных грузов, подпадающую под действие новых положений ИМО в отношении веса;
- как и морские перевозчики, наземные перевозчики должны также иметь возможность полагаться на информацию, содержащуюся в свидетельстве о загрузке контейнера/транспортного средства.

## Предложение

10. Во введении и в последнем предложении пункта 1.4.2.2.1 исключить слова «в надлежащих случаях».

11. Добавить в конце пункта 1.4.2.2.2 следующий текст:

«В контексте проверки груза в соответствии с подпунктом с) пункта 1.4.2.2.1 перевозчик может полагаться на информацию в прилагаемом свидетельстве о загрузке контейнера/транспортного средства и отказаться от внутреннего осмотра грузовой транспортной единицы, если она несет на себе печать или пломбу компании. Официальные печати и пломбы не должны быть нарушены даже без свидетельства о загрузке контейнера/транспортного средства».

12. Таким образом, с учетом исключенного и добавленного текста пункты 1.4.2.2.1–1.4.2.2.3 следует читать следующим образом:

«**1.4.2.2.1** В контексте раздела 1.4.1 перевозчик, принимающий опасные грузы в пункте отправления, должен, в частности: (МПОГ)

**1.4.2.2.1** В контексте раздела 1.4.1 перевозчик, ~~в соответствующих случаях,~~ должен, в частности: (ДОПОГ/ВОПОГ)

(...)

с) визуально удостовериться в том, что вагоны/транспортные средства и груз не имеют явных дефектов, не протекают и не имеют трещин, а также надлежащим образом оборудованы и т.д.; (МПОГ/ДОПОГ)

с) визуально удостовериться в том, что судно и груз не имеют явных дефектов, не протекают и не имеют трещин, надлежащим образом оборудованы и т.д.; (ВОПОГ)

(...)

~~В соответствующих случаях~~ (ДОПОГ/ВОПОГ) Эти действия осуществляются на основе транспортных документов и сопроводительных документов путем осмотра вагона/транспортного средства/судна или контейнеров и, ~~при необходимости,~~ груза.

**1.4.2.2.2** Вместе с тем, что касается подпунктов а), b), d), e) и f) пункта 1.4.2.2.1 (МПОГ)/а), b), e) и f) пункта 1.4.2.2.1 (ДОПОГ)/а) и b) пункта 1.4.2.2.1 (ВОПОГ), перевозчик может полагаться на информацию и данные, переданные в его распоряжение другими участниками перевозки. В контексте проверки груза в соответствии с подпунктом с) пункта 1.4.2.2.1 перевозчик может полагаться на информацию в свидетельстве о загрузке контейнера/транспортного средства, прилагаемом в соответствии с разделом 5.4.2, и отказаться от внутреннего осмотра грузовой транспортной единицы, если она несет на себе печать или пломбу компании. Официальные печати и пломбы не должны быть нарушены даже без свидетельства о загрузке контейнера/транспортного средства.

**1.4.2.2.3** Если, действуя согласно пункту 1.4.2.2.1, перевозчик обнаруживает какое-либо нарушение требований МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ, он не должен отправлять груз до тех пор, пока последний не будет приведен в соответствие с требованиями».

## Обоснование

**Безопасность:** Эта поправка означает, что гарантии безопасности, предоставляемые погрузчиком, принимаются по аналогии с МКМПОГ. Предполагается, что это не скажется на транспортной безопасности.

**Осуществимость:** Никаких проблем не предвидится. Эта поправка создает правовую определенность без включения новых требований.