



---

## Европейская экономическая комиссия

### Комитет по внутреннему транспорту

#### Рабочая группа по перевозкам опасных грузов

Девяносто восьмая сессия

Женева, 4–8 мая 2015 года

Пункт 6 b) предварительной повестки дня

**Предложения о внесении поправок**

**в приложения А и В к ДОПОГ:**

**различные предложения**

### **Поправки к обязанностям перевозчика – подраздел 1.4.2.2**

**Передано правительством Румынии<sup>1</sup>**

#### *Резюме*

<b>Существо предложения:</b>	Уточнение обязанностей перевозчика в подразделе 1.4.2.2.
<b>Предлагаемое решение:</b>	Улучшить формулировку текста обязанностей перевозчика в подразделе 1.4.2.2.
<b>Справочные документы:</b>	Неофициальный документ INF.7, представленный на девяносто седьмой сессии Рабочей группы, и пункт 43 доклада о работе девяносто седьмой сессии ECE/TRANS/WP.29/226.

<sup>1</sup> Настоящий документ представлен в соответствии с пунктом 1 с) положения о круге ведения Рабочей группы, содержащегося в документе ECE/TRANS/WP.15/190/Add.1; в нем предусматривается, что Рабочая группа "разрабатывает и совершенствует Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ)".



## Введение

1. Делегация Румынии проанализировала требования подраздела 1.4.2.2 "*Перевозчик*" и считает, что некоторые аспекты текста могут быть улучшены.
2. Во время обсуждения неофициального документа INF.7, состоявшегося в ходе последней сессии, некоторые делегации, секретариат и Председатель Рабочей группы высказали ряд мнений, которые обобщены ниже.
3. Обоснование предложения было дополнено соответствующими аспектами, касающимися процедур и правил обеспечения применения.
4. Наше первое предложение предусматривает изменение формулировки существующего подпункта g) пункта 1.4.2.2.1. Предлагаемые поправки включают замену слов "*письменных инструкциях*" и "*водителя*" на "*ДОПОГ*" и "*экипажа транспортного средства*" соответственно. Предлагаемая поправка редакционного характера соответствует нынешнему тексту раздела 5.4.3, поскольку существует специальное снаряжение в разделе 8.1.5, а также упоминается на последней странице письменных инструкций.
5. Кроме того, в пункте 1.4.2.2.1 обязанности перевозчика вводятся с использованием формулировки "*перевозчик... должен, в частности:*". Эта имеющая обязательную силу формулировка крайне важна для описания обязанностей перевозчика, и мы хотели бы предложить поправку, направленную на то, чтобы сделать более очевидной обязанность перевозчика предоставлять письменные инструкции членам экипажа транспортного средства. Это второе предложение согласуется с существующим текстом МПОГ, и было поддержано большинством делегатов, присутствовавших на предыдущей сессии Рабочей группы, как об этом сказано в пункте 43 ее доклада.
6. При сравнении обязанностей перевозчика и грузоотправителя, предусмотренных в пунктах 1.4.2.2.1 b) и 1.4.2.1.1 b), мы обнаруживаем, что они взаимосвязаны:
  - согласно пункту 1.4.2.2.1 b), перевозчик должен "удостовериться в том, что (...) предписанная документация находится на транспортной единице", однако не вполне ясно, включены ли в предписанную документацию письменные инструкции;
  - согласно пункту 1.4.2.1.1 b), грузоотправитель должен "передать перевозчику информацию и данные (...), требуемые транспортные документы и сопроводительные документы (...);".

Существует также ряд других взаимосвязанных обязанностей разных участников.

7. Требование пункта 1.4.2.2.1 b), вероятно, касается любых других документов, кроме письменных инструкций (например, транспортных документов, разрешений, утверждений, уведомлений, свидетельств и т.д. (согласно ДОПОГ 2007 года)). Такова к тому же логика текста, так как письменные инструкции подчиняются иному режиму и преследуют иную цель, чем любой другой вышеупомянутый документ, находящийся на транспортном средстве для перевозки опасных грузов. На это было ясно указано в 2009 году благодаря новым инструкциям, которые более не привязаны к какому-либо определенному веществу или номеру ООН.

8. Согласно пункту 1.4.2.2.6 МПОГ, "перевозчик предоставляет водителю письменные инструкции, предписанные в разделе 5.4.3".

9. Однако мы полагаем, что, исходя из логики Соглашения, если глава 1.4 призвана установить обязанности участников в области безопасности, то в подразделе 1.4.2.2 должна быть также четко сформулирована обязанность перевозчика предоставлять письменные инструкции экипажу транспортного средства, поскольку, помимо прочего, "*члены экипажа могут выбирать инструкции, составленные для каждого из них на соответствующем языке*". Данная обязанность перевозчика является одной из главных и должна быть четко сформулирована также в подразделе 1.4.2.2.

## Предложение 1

10. Текст подпункта g) пункта 1.4.2.2.1 следует изменить следующим образом (зачеркнутый текст заменен, а новый текст подчеркнут):

"удостовериться в том, что оборудование, предписанное в ДОПОГ для ~~водителя~~ экипажа транспортного средства, находится на транспортном средстве."

## Предложение 2

11. Включить новый пункт 1.4.2.2.6 следующего содержания:

"1.4.2.2.6 Перевозчик предоставляет экипажу транспортного средства письменные инструкции, предписанные в ДОПОГ."

## Обоснование

12. Безопасность: Четко сформулированный текст способствует повышению уровню безопасности перевозок.

13. Осуществимость: Перевозчики уже выполняют данную обязанность. Предлагаемый текст поясняет существующую обязанность и способствует деятельности контролирующих органов и работе экипажей транспортных средств.

14. Не предвидится каких-либо неблагоприятных последствий.

15. Не требуется какого-либо переходного периода.

16. Обеспечение применения: Наличие отдельной обязанности перевозчика в данном отношении будет способствовать обеспечению применения ДОПОГ. Отсутствие письменных инструкций санкционировано, например в Директиве 95/50/ЕС, касающейся единообразных процедур проверок перевозки опасных грузов автомобильным транспортом. Контрольный перечень, приведенный в приложении I к данной Директиве, содержит письменные инструкции в документах, подлежащих проверке, если они находятся на борту (пункт 14), и классификация нарушений согласно приложению II предусматривает отсутствие письменных инструкций в качестве нарушений категории риска II.