



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.15/2005/29
22 August 2005

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по перевозкам опасных грузов
(Семьдесят девятая сессия, пункт 4 b) повестки дня,
Женева, 7-11 ноября 2005 года)

ПРЕДЛОЖЕНИЯ О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ПРИЛОЖЕНИЯ А И В К ДОПОГ

Продажа с доставкой потребителям

Предложение, представленное правительством Австрии

<i>Существо предложения:</i>	Цель настоящего предложения заключается в том, чтобы найти выход из затруднительного положения, вызванного необходимостью внесения данных о грузополучателе в транспортный документ в случае продажи с доставкой многочисленным потребителям.
<i>Предлагаемое решение:</i>	Включить примечание к пункту 5.4.1.1.1 h).
<i>Справочные документы:</i>	TRANS/WP.15/2004/INF.23(Австрия) (см. приложение), TRANS/WP.15/181, пункты 53-57, TRANS/WP.15/2005/11 и INF.34 (Испания), TRANS/WP.15/183, пункты 36-38, TRANS/WP.15/АС.1/98, пункт 48.

Введение

Начиная с документа TRANS/WP.15/2004/28, правительство Испании и Рабочая группа провели много времени над подготовкой предложений и обсуждением возможных решений проблемы, связанной с тем, что в соответствии с пунктом 5.4.1.1.1 h) ДОПОГ в транспортном документе требуется указывать название и адрес грузополучателя(ей), тогда как в случае продажи с доставкой многочисленным потребителям эти покупатели обычно заранее не известны.

В неофициальном документе INF.23, представленном на семьдесят седьмой сессии (см. приложение к настоящему документу), правительство Австрии изложило свое понимание этого вопроса, в соответствии с которым в этих случаях нет необходимости вносить потребителей в транспортный документ в качестве грузополучателей. В этом документе говорится, что торговец может внести собственное имя и адрес. Он либо сам является действительным грузополучателем, в частности всякий раз, когда делает остановку для продажи своего товара, либо может рассматриваться как потенциальный грузополучатель, поскольку он не знает, когда количество перевозимого им груза может уменьшиться (так как цель транспортного документа - отразить текущее положение с грузом, а не быть носителем неизменной информации), и вновь становится действительным получателем по отношению к грузу, с которым он возвращается в пункт отправления.

Аналогичным образом во время семьдесят седьмой сессии Рабочей группы было проведено совещание редакционной группы "для подготовки измененного текста пункта 5.4.1.1.1 h), согласно которому в тех случаях, когда до начала перевозки невозможно идентифицировать грузополучателя, как, например, в случае местного распределения, вместо названия и адреса грузополучателя могут указываться название и адрес перевозчика" (TRANS/WP.15/181, пункт 54).

В пунктах 55-57 документа TRANS/WP.15/181 реакция делегаций на это предложение описывается следующим образом:

"55. Некоторые делегации были не вполне удовлетворены этим предложением ввиду юридических последствий, которые они желали бы проанализировать. Это связано с тем, что в таком случае перевозчик будет рассматриваться в качестве грузополучателя и будет брать на себя обязанности, предусмотренные в главе 1.4 для грузополучателя. По мнению МСАТ, когда имеется договор перевозки, могут возникнуть противоречия с Конвенцией о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ). Согласно определениям

ДОПОГ, в тех случаях, когда договора перевозки не имеется, грузополучателем является предприятие, принимающее грузы по прибытии.

56. Некоторые делегации также отметили, что этот вопрос должен быть урегулирован в комплексе. Необходимо учитывать не только доставку газовых баллонов, но и доставку нефтепродуктов, снабжение фермеров удобрениями, пестицидами и т.д.

57. Хотя это предложение получило поддержку ряда делегаций, большинство членов Рабочей группы высказались за то, чтобы дополнительно продумать эти вопросы, и было принято решение вернуться к обсуждению данного предложения на следующей сессии".

Поправки, предложенные к той сессии, были направлены на то, чтобы в случае перевозки, "связанной с распределением", исключить требование об указании названия и адреса грузополучателя. Для этого потребовалось бы дать определение распределению, чего не удалось сделать еще на предыдущей сессии. Это предложение снова не было принято.

Обоснование

По-прежнему представляется предпочтительным общеприменимое решение в рамках ДОПОГ, а не сборная смесь из специальных правил, включая даже национальные, если необходимости в них нет. Поэтому Австрия хотела бы вернуться к рассмотрению ее подхода и отразить имеющиеся против него возражения.

Если перевозка основана на КДПГ, то в накладной, подписываемой грузоотправителем и перевозчиком, должны быть указаны название и адрес грузополучателя, который должен быть поэтому известен заранее. В таком случае проблемы, являющейся предметом данного обсуждения, не существует. Если договора перевозки не имеется, то, как показано в документе INF.23, определение, приведенное в разделе 1.2.1 ДОПОГ, применимо не во всех случаях.

В нем показано также, что это определение имеет для подраздела 5.4.1.1 ограниченное значение. Между тем в пункте 48 документа TRANS/WP.15/AC.1/98 Совместного совещания Комиссии МПОГ по вопросам безопасности и Рабочей группы по перевозкам опасных грузов говорится следующее:

"Кроме того, участники сочли, что транспортный документ не имеет ничего общего с обязанностями участников перевозки согласно МПОГ/ДОПОГ. Информация, требуемая МПОГ/ДОПОГ, связана с безопасностью как таковой.

Председатель заявил, что для изменения этого положения необходимо представить письменное предложение о внесении поправок в ДОПОГ".

Однако у грузополучателя имеются лишь минимальные обязанности, которые так или иначе могут быть, особенно в случае распределения, более эффективно исполнены перевозчиком. Это на самом деле не так очевидно, когда кто-то, кому не разрешено проникать в транспортное средство, должен его помыть.

Хотя в соответствии с INF.23 Австрия считает перевозчика грузополучателем, во многих случаях предлагаемая поправка этому не повредит.

Предложение

Включить примечание к пункту 5.4.1.1.1 h) следующего содержания:

"ПРИМЕЧАНИЕ: Когда грузополучатель не может быть идентифицирован в начале транспортной операции, как, например, в случае местного распределения, вместо названия и адреса грузополучателя(ей) могут указываться название и адрес перевозчика".

Последствия для безопасности

Уровень безопасности останется прежним, и груз будет доставлен по назначению хорошо информированным водителем.

Осуществимость

Предлагаемое решение не влечет за собой изменений в правилах: речь идет о полезном уточнении процедуры правильного заполнения транспортного документа.

Исполнимость

Эта поправка не должна вызвать никаких проблем.

Приложение

ВИД ПЕРЕВОЗКИ "ПРОДАЖА С ДОСТАВКОЙ" (Неофициальный документ INF.23, представленный правительством Австрии на семьдесят седьмой сессии)

1. Проблема

В документе TRANS/WP.15/2004/28 Испания описывает вид перевозки "продажа с доставкой" следующим образом: "Например, перевозчик загружает баллоны с бутаном и развозит их по нескольким деревням, а затем возвращается в место отправления. В деревнях он останавливается согласно заказу и передает баллоны с бутаном частным лицам". А мы добавим, что одновременно он собирает порожние баллоны.

Указывалось, что возникающая при этом главная проблема состоит в том, что на транспортной единице должен находиться транспортный документ с указанием грузополучателя(ей) и текущего состояния груза.

2. Два возможных пути легкого решения

2.1 Потребители - это конечные грузополучатели, но данные о них нет необходимости вносить в транспортный документ.

2.1.1 Кто является грузополучателем?

"Грузополучатель" означает грузополучателя согласно договору перевозки. Если грузополучатель назначает третью сторону согласно положениям договора перевозки, то это лицо рассматривается как грузополучатель по смыслу ДОПОГ. Если транспортная операция осуществляется без договора перевозки, то предприятие, которому передаются опасные грузы по прибытии, рассматривается как грузополучатель (подраздел 1.2.1 ДОПОГ).

Полезно знать лицо, на которое возложены обязанности согласно подразделу 1.4.2.3 ДОПОГ, однако это имеет смысл лишь по завершении перевозки, когда уже наверняка известно, был ли назначен кто-либо ответственным или возложил ли кто-либо на себя обязанность по надзору за опасными грузами по их прибытии. Однако транспортный документ требуется еще до этой стадии перевозки. Поэтому мы считаем, что информация, заносимая в документ, может отличаться от окончательной, правильной информации.

2.1.2 Что это означает с точки зрения вышеупомянутых проблем?

В приведенном примере торговец начинает свой рейс с грузом газовых баллонов. Он надеется продать как можно большее их количество, но не знает, кто на самом деле приобретет их. Поскольку он делает это самостоятельно, без договора перевозки, то он обозначает самого себя как (потенциального) грузополучателя (всей партии) груза. После продажи части баллонов он корректирует количество оставшихся и возвращенных ему порожних баллонов, предпочтительно используя для этого таблицу.

В таком случае нет необходимости вносить данные о потребителе, так как доставка груза ему завершена, а в документе содержатся новые и правильные, хотя по-прежнему предварительные сведения. Цель состоит в том, чтобы иметь документ с текущими, а не неизменными данными. Итак, в конце рейса торговец возвращается в пункт отправления, и теперь уже он сам является грузополучателем того, что перевозится в его транспортном средстве и указано в транспортном документе.

2.2 Потребители не являются грузополучателями.

Торговля не имеет ничего общего с перевозкой. Торговец отправляется в определенное место и предлагает свой товар. Если он остается в месте, где осуществляется торговля, в течение двух-трех часов, то никто не будет считать его покупателями грузополучателями. Остановка у какого-либо дома с целью предложить товар жильцам или лицам, работающим в нем, фактически не меняет ситуации. Куда бы он ни отправился, он всегда остается торговцем-грузополучателем. Ему лишь надо занести собственное название и адрес в транспортный документ и обновлять информацию о грузе, как это описывалось выше.

3. Заключение

Эта система работает сама по себе. Не требуется внесения никаких изменений в правила, чтобы сделать возможным их соблюдение. Нет также необходимости ни в ограничительных определениях, ни в ограничительных положениях.
