



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

ECE/TRADE/C/CEFACT/2008/8
22 July 2008

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ТОРГОВЛЕ

Центр по упрощению процедур торговли и электронным деловым операциям

Четырнадцатая сессия

Женева, 15-17 июня 2008 года

Пункт 5 предварительной повестки дня

**РАБОТА, ПРОДЕЛАННАЯ ГРУППАМИ ЭКСПЕРТОВ:
РЕЗУЛЬТАТЫ И ПРИОРИТЕТЫ**

ПЕРЕСМОТРЕННАЯ РЕКОМЕНДАЦИЯ № 11

**ВОПРОСЫ ДОКУМЕНТАЦИИ ПРИ МЕЖДУНАРОДНЫХ
ПЕРЕВОЗКАХ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ**

Записка секретариата*

Резюме

Рабочая группа по процедурам международной торговли представляет на утверждение Пленарной сессии настоящую пересмотренную Рекомендацию № 11 СЕФАКТ ООН.

* Настоящий документ был представлен с опозданием ввиду ограниченности ресурсов.

I. ВВЕДЕНИЕ

1. В 1978 году Рабочая группа ЕЭК ООН по упрощению процедур международной торговли утвердила Рекомендацию № 11 "Вопросы документации при международных перевозках опасных грузов", в которой она рекомендовала согласовать требования в отношении информации и упростить процедуры, связанные с документацией в области перевозки опасных грузов. Она перечислила ряд рекомендаций в отношении мер, которые правительства и международные организации, уполномоченные издавать соответствующие конвенции и правила и/или контролировать их выполнение, могли бы принять для достижения этих целей. Рабочая группа решила проводить на регулярной основе через определенные промежутки времени обзор национальных и международных мер по осуществлению утвержденной Рекомендации.

2. Рекомендация № 11 была пересмотрена в 1995 году с целью отразить основные изменения, внесенные в документы, касающиеся перевозки опасных грузов морским, воздушным, автомобильным и железнодорожным транспортом. В пересмотренном документе рекомендации в отношении мер были разделены на две части: рекомендации, касающиеся требований к информации (фактических данных, указываемых в форме документа на опасные грузы), и рекомендации, касающиеся практических средств передачи данных, т.е. либо в виде документов, либо с помощью электронного обмена данными (ЭОД).

3. В 2005 году Центр по упрощению процедур торговли и электронным деловым операциям Организации Объединенных Наций (СЕФАКТ ООН), сменивший Рабочую группу ЕЭК ООН по упрощению процедур международной торговли, приступил к дальнейшему пересмотру Рекомендации № 11 с целью отразить в ней значительную согласованность, достигнутую как на международном, так и на региональном уровне со времени ее второго пересмотра.

II. РЕКОМЕНДАЦИЯ

4. На своем десятом Форуме, состоявшемся в Дублине, Ирландия, СЕФАКТ ООН решил рекомендовать правительствам и международным организациям, уполномоченным издавать конвенции и правила, касающиеся перевозки опасных грузов, и/или контролировать их выполнение, принять меры по согласованию требований в отношении информации в соответствии с нижеизложенными рекомендациями:

а) Работа по согласованию между различными видами транспорта общих требований к информации в документах на опасные грузы должна рассматриваться как

первоочередная задача. Она должна вестись на основе последнего издания Рекомендаций Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов (далее по тексту - "Типовые правила ООН"), учитывая, что может потребоваться дополнительная информация в соответствии с нормативными документами по различным видам транспорта, такими как Международный кодекс морской перевозки опасных грузов (МКМПОГ) Международной морской организации (ИМО) и Технические инструкции по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху Международной организации гражданской авиации (ИКАО).

b) Необходимо стандартизировать для различных видов транспорта элементы данных, требующиеся для идентификации грузов. Следует соблюдать последовательность указания элементов описания опасных грузов, установленную в Типовых правилах ООН, чтобы облегчить правильную запись и распознавание данных (номер ООН, надлежащее отгрузочное наименование и информация о классификации, содержащая номер класса и/или подкласса основной опасности, номер класса и/или подкласса дополнительной опасности, если таковой присвоен, и группу упаковки, если таковая назначена).

c) Когда применимо, единая формулировка, приведенная в Типовых правилах ООН, должна быть принята в качестве текста официальной декларации, если такая декларация требуется правилами и конвенциями, регулирующими перевозку различными видами транспорта:

"Настоящим заявляю, что содержимое данной партии груза полностью и точно описано выше надлежащим отгрузочным наименованием и что содержание классифицировано, упаковано, маркировано, снабжено знаками опасности/табло и во всех отношениях находится в должном состоянии для перевозки в соответствии с применимыми международными и национальными правительственными правилами".

d) Элементы данных должны обеспечивать возможность получения информации на случай аварии, с тем чтобы никакой дополнительной информации не требовалось. Не следует требовать внесения в документы написанной от руки дополнительной информации или кодовых обозначений.

e) Форма документа на опасные грузы, предъявленная для одного вида транспорта, независимо от того, представляет ли она собой электронное сообщение (ЭОД) или печатный документ, должна быть действительна и для последующих видов транспорта, участвующих в смешанной перевозке.

f) По возможности, информацию об опасных грузах, элементы данных и, когда это целесообразно, декларацию следует включать в существующий транспортный или перегрузочный документ или объединять с ним.

g) Если невозможно включить информацию об опасных грузах в существующий документ, используемая форма должна быть составлена в соответствии с унифицированным рекомендуемым образцом, содержащимся в Типовых правилах ООН (Форма документа на опасные грузы при смешанных перевозках).

h) Правила и конвенции не должны исключать возможности передачи информации об опасных грузах с помощью электронных средств, таких как ЭОД, при этом необходимо устранить любые существующие юридические препятствия, будь то национальные или международные. Там, где это возможно, следует активно поощрять применение данного метода передачи информации.

i) При наличии особых дополнительных требований правила и конвенции должны допускать возможность включения необходимых данных в сам транспортный документ на опасные грузы в качестве альтернативы использованию отдельного документа.

III. ПОЯСНИТЕЛЬНОЕ ПРИМЕЧАНИЕ

РУКОВОДЯЩИЕ ПРИНЦИПЫ ПО РЕКОМЕНДАЦИИ № 11

а) Работа по согласованию между различными видами транспорта общих требований к информации в документах на опасные грузы должна рассматриваться как первоочередная задача. Она должна вестись на основе последнего издания Рекомендаций Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов (далее по тексту - "Типовые правила ООН"), учитывая, что может потребоваться дополнительная информация в соответствии с нормативными документами по различным видам транспорта, такими, как МКМПОГ ИМО и Технические инструкции ИКАО.

5. Упрощение и согласование документальных и процедурных требований для перевозки опасных грузов, содержащихся в различных национальных и международных правилах, принесли бы пользу всем участникам этих операций. Это обеспечило бы уменьшение риска повреждения грузов и оборудования, сокращения задержек в движении грузов и в подготовке и получении документов, сокращение расходов на канцелярскую

работу и управление. Поэтому прогресс в этой области весьма важен для достижения простых, транспарентных и эффективных процедур в международной торговле.

б. Чтобы помочь странам рационализировать и стандартизировать документальные аспекты перевозок опасных грузов, в первоначальной Рекомендации № 11 предлагался стандартизированный рекомендуемый образец плана и информационного наполнения формы транспортного документа на опасные грузы и рекомендовалось использовать единую форму для всех видов транспорта всеми участниками грузовых перевозок. Со времени последнего пересмотра Рекомендации № 11 Комитет экспертов по перевозке опасных грузов и согласованной на глобальном уровне системе классификации и маркировки химических веществ сделал большие шаги в направлении согласования общих требований для всех видов транспорта путем внесения изменений в Рекомендации Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов - Типовые правила (Типовые правила ООН). Типовые правила ООН представляют собой базовые положения, помогающие разработать единообразные национальные и международные правила, регулирующие перевозку различными видами транспорта; одновременно они допускают достаточную гибкость, позволяющую учитывать особые требования, в выполнении которых может возникнуть необходимость. Структура основных нормативных документов, регулирующих международную перевозку опасных грузов, соответствует структуре Типовых правил ООН. Этими основными нормативными документами являются Международный кодекс морской перевозки опасных грузов (МКМПОГ) Международной морской организации, Технические инструкции по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху (ТИ ИКАО) Международной организации гражданской авиации, Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ), Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) и Правила международной перевозки опасных грузов по железным дорогам (МПОГ, Приложение С к Конвенции о международной перевозке грузов железнодорожным транспортом (КОТИФ)). В Типовых правилах ООН рассматривается вопрос о документальных аспектах перевозки опасных грузов и предлагается согласованный ("типовой") подход к транспортной документации,

свидетельству о загрузке контейнера/транспортного средства и информации о мерах, принимаемых в чрезвычайных ситуациях¹.

в) Необходимо стандартизировать для различных видов транспорта элементы данных, требующиеся для идентификации грузов. Следует соблюдать последовательность указания элементов описания опасных грузов, установленную в Типовых правилах ООН, чтобы облегчить правильную запись и распознавание данных (номер ООН, надлежащее отгрузочное наименование и информация о классификации, содержащая номер класса и/или подкласса основной опасности, номер класса и/или подкласса дополнительной опасности, если таковой присвоен, и группу упаковки, если таковая назначена).

7. В этой части Рекомендация № 11 рекомендуется, чтобы требования, предъявляемые к данным, на различных видах транспорта были согласованы с элементами, перечисленными в Типовых правилах ООН, а именно: номером ООН, надлежащим отгрузочным наименованием и информацией о классификации, содержащей номер класса и/или подкласса основной опасности, номер класса и/или подкласса дополнительной опасности, если таковой присвоен, и группу упаковки, если таковая назначена).

8. Последовательность указания элементов описания опасных грузов обеспечивает сообщение в транспортных документах на опасные грузы основной информации, касающейся опасности грузов, предъявляемых для перевозки.

с) Когда применимо, единая формулировка, приведенная в Типовых правилах ООН, должна быть принята в качестве текста официальной декларации, если такая декларация требуется всеми правилами и конвенциями, регулирующими перевозку различными видами транспорта:

"Настоящим заявляю, что содержимое данной партии груза полностью и точно описано выше надлежащим отгрузочным наименованием и что содержание

¹ См. главу 5.4 Типовых правил ООН. На момент выпуска второго пересмотренного издания Рекомендации № 11 СЕФАКТ ООН Рекомендации Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов - Типовые правила (Четырнадцатое пересмотренное издание) были опубликованы Организацией Объединенных Наций под следующими идентификационными номерами: В продаже под № R.05.VIII.1. ISBN 92-1-439022-3 (комплект в двух томах), ISSN 1014-577X. Они также размещены на вебсайте ЕЭК ООН (http://www.unece.org/trans/danger/publi/unrec/rev14/14files_r.html). Типовые правила ООН регулярно исправляются и обновляются на очередных сессиях Комитета экспертов каждые два года в соответствии с резолюциями Экономического и Социального Совета.

классифицировано, упаковано, маркировано, снабжено знаками опасности/табло и во всех отношениях находится в должном состоянии для перевозки в соответствии с применимыми международными и национальными правительственными правилами".

9. Перевозка опасных грузов может потребовать удостоверения или декларации о том, что данная партия груза приемлема для перевозки и что грузы должным образом упакованы, маркированы и снабжены знаками опасности и находятся в должном состоянии для перевозки в соответствии с применимыми правилами. Формулировка декларации об опасных грузах имеет важное значение с правовой и практической точек зрения, независимо от того, включается ли она в отдельный документ или объединяется с транспортным или перегрузочным документом. В большинстве случаев декларации, требуемые в соответствии с различными конвенциями и правилами, схожи или идентичны по смыслу, однако в них используются неодинаковые формулировки. Для того чтобы решить проблемы, возникающие в ходе смешанных перевозок, в Типовых правилах ООН предлагается стандартизированная формулировка такого уведомления, которая должна использоваться в случае необходимости в качестве текста официальной декларации во всех правилах и конвенциях, регулирующих перевозки различными видами транспорта.

d) Элементы данных должны обеспечивать возможность получения информации на случай аварии, с тем чтобы никакой дополнительной информации не требовалось. Не следует требовать внесения в документы написанной от руки дополнительной информации или кодовых обозначений.

10. Необходимо обеспечить наличие надлежащей информации, которую можно было бы получить в любой момент для принятия мер по ликвидации последствий аварий и инцидентов, связанных с перевозкой опасных грузов. Эта информация должна храниться отдельно от упаковок с опасными грузами, и должна быть обеспечена возможность быстрого и легкого доступа к ней в случае аварии или инцидента.

11. Информация на случай аварии может быть получена из сведений об опасных грузах, уже включенных в элементы данных, рекомендуемые Типовыми правилами ООН (например, номер ООН, надлежащее отгрузочное наименование и информация о классификации). Имеется ряд отдельных документов, содержащих ссылки на номера ООН и надлежащие отгрузочные наименования, для целей получения информации на случай аварии. Такие документы подготовлены ИКАО ("Инструкции по аварийным мероприятиям в случае инцидентов с воздушными транспортными средствами, перевозящими опасные грузы") и ИМО ("Аварийные мероприятия на судах, перевозящих опасные грузы" и "Руководство по оказанию первой медицинской помощи в случае

аварий, связанных с перевозкой опасных грузов"), а также некоторыми правительствами для внутренних перевозок (например, Справочник по аварийному регулированию в Соединенных Штатах Америки, Канаде и Мексике).

е) Форма документа на опасные грузы, предъявленная для одного вида транспорта, независимо от того, представляет ли она собой электронное сообщение (ЭОД) или печатный документ, должна быть действительна и для последующих видов транспорта, участвующих в смешанной перевозке.

12. Помимо сокращения числа документов, требуемых для перевозки опасных грузов, использование одной формы для всех видов транспорта способствует уменьшению риска ошибок и облегчению обременительной функции повторного ввода одних и тех же данных.

13. Эта часть Рекомендации № 11 может быть выполнена путем использования Формы документа на опасные грузы при смешанных перевозках (ФОГС) в соответствии с пунктом 4 g) настоящей Рекомендации. После заполнения грузоотправителем ФОГС и другой надлежащей документации ни от одной из сторон не требуется переписывать или исправлять технические данные или переносить их в другой документ. Если в ходе перевозки партии груза меняется перевозчик или вид транспорта, то перевозчик, осуществляющий дальнейшую транспортировку груза, обязан заполнить клетку "Перевозчик", указав свое наименование и адрес.

14. Рекомендуются требовать для смешанных перевозок не более шести подлинных экземпляров ФОГС. Это решение основывается на том предположении, что для перевозки одной партии груза вряд ли используется более четырех видов транспорта, и, хотя тот или иной вид транспорта может быть повторно использован на последующем этапе транспортной цепочки, нецелесообразно и нереалистично рекомендовать большее количество экземпляров. Если грузополучатель или любая другая сторона, кроме компетентных органов, требует дополнительное количество экземпляров этого документа, следует использовать фотокопии. Таким же образом следует поступать и в том случае, если компетентный орган не требует наличия подлинной подписи.

15. С использованием и назначением отдельных экземпляров ФОГС связан также вопрос о данных, которые меняются в зависимости от вида транспорта. К ним относятся данные в клетках "Перевозчик", "Номер и дата морского/авиационного рейса", "Порт/аэропорт загрузки" и "Порт/аэропорт разгрузки". С учетом последующего изменения вида транспорта произойдет, по-видимому, и изменение перевозчика и т.д.; поэтому в каждом экземпляре формы в этих клетках могут указываться различные

наименования и адреса. Для того чтобы учесть эту возможность, предлагается при заполнении документа, представляющего собой комплект листов с копировальным покрытием на обороте, десенсибилизировать соответствующую клетку, с тем чтобы указанная в ней информация имела только на первом листе.

f) По возможности, информацию об опасных грузах, элементы данных и, когда это целесообразно, декларацию следует включать в существующий транспортный или перегрузочный документ или объединять с ним.

16. Объединение информации об опасных грузах с существующим транспортным или перегрузочным документом способствует уменьшению числа документов и, таким образом, сокращению как риска, так и издержек, связанных с документами и процедурами.

17. В Типовых правилах ООН говорится, что транспортный документ на опасные грузы может быть составлен в любой форме при условии, что в нем содержится вся требуемая информация. Таким документом может быть документ, уже требуемый другими правилами, действующими в области перевозок². Информация о перевозке опасных грузов может быть включена в существующий транспортный или перегрузочный документ или объединена с ним при условии, что информация об опасных грузах легко идентифицируема, удобочитаема и надежна. Например, информация о перевозке опасных грузов может быть включена в такие документы, как:

a) заявка на доставку/отправку груза;

b) погрузочные инструкции для экспортного груза или заявка на смешанную перевозку груза, используемая многими транспортными компаниями, осуществляющими смешанные перевозки;

² Одной из широко используемых автодорожных накладных является "Накладная КДПГ". В Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) перечисляются данные, которые должны содержаться в транспортной накладной, и устанавливаются единообразные условия, регулирующие договор международной дорожной перевозки грузов, особенно в том, что касается документов, используемых для такой перевозки, и ответственности перевозчика. Аналогичным образом многие другие конвенции, регулирующие договор перевозки, содержат другие требования в отношении документации, помимо требований, имеющих конкретное отношение к перевозке опасных грузов (такие, как Конвенция о международной перевозке грузов железнодорожным транспортом (КОТИФ) и Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС)).

с) перегрузочные документы, например погрузочные ордера для резервирования груза, доставки в порт и подсчета числа мест груза;

d) манифест на опасные грузы, требуемый Международной конвенцией по охране человеческой жизни на море (СОЛАС 74), правило VII/ 5.5, Международной конвенцией о предупреждении загрязнения морей сбросами с судов (МАРПОЛ 73/78), правило 4 (3) приложения III, и Конвенцией по облегчению международного морского судоходства (FAL 65), стандарт 2;

e) распоряжение судовладельца в отношении укладки. Оно может представлять собой дополнительную копию документа, содержащего информацию об опасных грузах, которая возвращается грузоотправителю с пометками перевозчика и вместе с разрешением на доставку в порт и инструкциями;

f) основной транспортный документ, т.е. дорожная/железнодорожная/морская/авиационная накладная, коносамент или документ на смешанную перевозку в соответствии с правилами Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД) и Международной торговой палаты (МТП) в отношении документов смешанных перевозок.

18. Типовые правила ООН рекомендуют, как того требует МКМПОГ, следующее: когда опасные грузы упаковываются или грузятся в любой контейнер или транспортное средство, предназначенный(ое) для перевозки морем, лица, ответственные за эту операцию, должны составить "свидетельство о загрузке контейнера/транспортного средства", в котором указывается(ются) опознавательный(ые) номер(а) контейнера/транспортного средства и подтверждается, что операция выполнена в соответствии с требованиями, установленными Типовыми правилами ООН. Типовые правила рекомендуют свести транспортный документ на опасные грузы и свидетельство о загрузке контейнера/транспортного средства в единый документ; в противном случае эти документы должны прилагаться друг к другу.

g) Если невозможно включить информацию об опасных грузах в существующий документ, используемая форма должна быть составлена в соответствии с унифицированным рекомендуемым образцом, содержащимся в Типовых правилах ООН (Форма документа на опасные грузы при смешанных перевозках).

19. В силу требований, предъявляемых к отдельным видам транспорта или смешанным перевозкам, может оказаться невозможным включение информации об опасных грузах, элементов данных и, когда это целесообразно, декларации, в существующие транспортные документы, как это рекомендовано в пункте 4 f). В этих случаях документация на опасные грузы может быть все же упрощена и согласована благодаря использованию формы документа на опасные грузы при смешанных перевозках (ФОГС), приведенной в Типовых правилах ООН.

20. Образец ФОГС полностью согласован с формуляром-образцом Организации Объединенных Наций для торговых документов, разработанным в 1973 году с тем, чтобы предоставить странам международную основу для стандартизации документов, используемых в международной торговле и на международном транспорте и для наглядного показа таких документов³. Центральная часть документа представляет собой зону, где находится описание перевозимых грузов; это обеспечивает возможность максимально гибкого расположения информации об опасности груза и, следовательно, учета требований к данным, предъявляемым в правилах для различных видов транспорта. Слева на полях формы имеется краткое примечание, указывающее на дополнительную информацию и необходимость соблюдения применимых правил для различных видов транспорта. Помимо указанной информации, в эту форму могут быть также включены и другие рекомендации по ее заполнению. ФОГС выполняет не только функцию формы документа на опасные грузы, но также и функции свидетельства об упаковке и расписки получателя.

h) Правила и конвенции не должны исключать возможности передачи информации об опасных грузах с помощью электронных средств, таких как ЭОД, при этом необходимо устранить любые существующие юридические препятствия, будь то национальные или международные. Там, где это возможно, следует активно поощрять применение данного метода передачи информации.

21. Типовые правила МКМПОГ и Технические инструкции ИКАО не исключают использование метода электронной обработки информации (ЭОИ) и метода электронного обмена данными (ЭОД) в качестве вспомогательных средств, дополняющих печатную документацию. Конвенция ИМО по облегчению международного морского судоходства 1965 года (FAL), с внесенными в нее поправками, также рекомендует государственным органам и другим заинтересованным сторонам использовать методы электронного обмена

³ Более подробную информацию см. в *UN Layout Key for Trade Documents - Guidelines for Applications*, http://www.unece.org/cefact/recommendations/rec01/rec01_ecetrd137.pdf

данными для облегчения процедур таможенного оформления. Таким же образом, согласно Европейскому соглашению о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ), Правилам международной перевозки опасных грузов по железным дорогам (МПОГ) и Европейскому соглашению о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ), применение этих методов в дополнение к документации, выполненной на бумаге, или вместо нее разрешается при условии, что процедуры, используемые для сбора, хранения и обработки электронных данных, по крайней мере в той же степени, что и документация, выполненная на бумаге, удовлетворяют юридическим требованиям в отношении доказательной ценности и наличия данных в ходе перевозки.

22. В рекомендации № 11 странам рекомендуется внедрить электронный обмен данными, который часто является более эффективным и более надежным методом передачи информации.

i) При наличии особых дополнительных требований правила и конвенции должны допускать возможность включения необходимых данных в сам транспортный документ на опасные грузы в качестве альтернативы использованию отдельного документа.

23. Перевозка некоторых опасных грузов, например в случае радиоактивных веществ или правительственного решения об освобождении от действия предписаний, может подчиняться особым дополнительным требованиям к документации. Некоторые из этих требований были включены в транспортный документ (например, различные заявления, требуемые в соответствии с МПОГ или ДОПОГ). Другие требования могут предусматривать необходимость предоставления в дополнение к транспортному документу таких документов, как сертификаты о стойкости к воздействию атмосферы при морских перевозках, заявления об утверждении классификации компетентным органом, свидетельства об официальном утверждении, свидетельства об освобождении от действия предписаний. Слева на полях формы документа на опасные грузы при смешанных перевозках имеется краткое примечание, обращающие внимание лиц, заполняющих эту форму на то, что в вышеописанных случаях требуется специальная информация. Когда это целесообразно, в транспортные документы может также включаться дополнительная информация, способная облегчить перевозку опасных грузов.
