

**Non-commercial Partnership  
"INTERNATIONAL DANGEROUS  
GOODS & CONTAINERS  
ASSOCIATION" (NP "IDGCA")**  
Off. 430, 35A, Marshal Govorov str.  
Business-centre "Zhyoltyy Ugol"  
St. Petersburg, 198095, Russia  
tel/fax: +7 (812) 740-2019  
E-mail: info@idgca.org

www.idgca.ru



**Некоммерческое партнёрство  
«МЕЖДУНАРОДНАЯ АССОЦИАЦИЯ  
ПО ОПАСНЫМ ГРУЗАМ  
И КОНТЕЙНЕРАМ» (НП «АСПОГ»)**  
Россия, 198095, Санкт-Петербург  
ул. Маршала Говорова, д. 35А  
Деловой-центр "Желтый Угол", оф. 430  
тел./факс: +7 (812) 740-2019  
E-mail: info@idgca.org

**Исх./Ref. №: 03/08/20-1**    **Дата/Date: 03.08.2020**

**На Ваш/Your ref.№:**    **Дата/Date:**

**Тема/Subject: Законодательство РФ в сфере  
перевозки опасных грузов**

Председателю Правительства Российской Федерации  
Мишустину М.В.  
103274, Россия, Москва, Краснопресненская наб., д.2, стр.2

Копии:

Министру транспорта Российской Федерации  
Дитриху Е.И.  
109992, Москва, ул. Рождественка, д.1, стр.1

Председателю Комитета по конституционному  
законодательству и государственному строительству  
Совета Федерации Федерального Собрания Российской  
Федерации  
Клишасу А.А.  
103426, Москва, ул. Большая Дмитровка, д.26

Председателю Комитета по государственному  
строительству и законодательству Государственной Думы  
Федерального Собрания Российской Федерации  
Крашенинникову П.В.  
103265, Москва, ул. Охотный Ряд, д.1

С досылкой по почте

**Глубокоуважаемый Михаил Владимирович!**

В настоящее время ведется широкое обсуждение проекта Федерального закона «О внесении изменений в статью 1 Федерального закона «О транспортной безопасности» и признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации» (далее – законопроект). Несмотря на то, что срок общественного обсуждения документа истек, данный законопроект продолжает оставаться предметом острой дискуссии, в адрес разработчиков документа продолжают поступать критические высказывания представителей ведущих неправительственных организаций России.

Наша организация - Некоммерческое Партнерство «Международная Ассоциация по опасным грузам и контейнерам» (НП «АСПОГ») также придерживается мнения, что законопроект в том виде, в котором он передается на утверждение, не соответствует интересам государства и бизнеса и может создавать дополнительные неоправданные затраты для предприятий и организаций Российской Федерации.

Основным замечанием к законопроекту является то, что он не учитывает международных регламентов (конвенций, соглашений, стандартов), ратифицированных Правительством Российской Федерации, касающихся перевозки опасных грузов, в т.ч. и



Устав и эмблема НП «АСПОГ» зарегистрированы решением Министерства Юстиции РФ под номерами 2157800077510 от 31.08.2015 и 565-д от 01.04.2014.



НП «АСПОГ» присвоен консультативный статус в Подкомитете экспертов ЕЭК ООН по перевозке опасных грузов

грузов повышенной опасности (ГПО). В то же время, вступив в силу, он будет распространяться и на деятельность компаний, организаций, а также государственных органов, которые применяют в своей практике международные документы в качестве нормативно-правовых. Основным международным документом, регламентирующим перевозку опасных грузов, включая ГПО, являются Типовые правила Рекомендаций ООН по перевозке опасных грузов (далее – Типовые правила ООН), а также вытекающие из них отраслевые правила (Международный морской кодекс по опасным грузам (МК МПОГ), Правила к Европейским соглашениям о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) и о перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ), Правила перевозки опасных грузов - Приложение 2 к Соглашению о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС), Регламент о международной железнодорожной перевозке опасных грузов (РИД), а также Технические инструкции по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху ИКАО). В каждом из перечисленных документов есть раздел, касающийся исключительно ГПО, и эти разделы являются обязательными.

Как известно, принятие того или иного закона и нормативно-правового документа в сфере безопасности влечет за собой ответственность бизнеса и власти, а также затраты на обучение персонала, разработку локальных распорядительных актов, процедур, проведение дополнительных проверок и т.д.

Понятие «Грузы повышенной опасности» содержится в современной редакции Типовых правил ООН и содержит как перечень ГПО, так и требования к организациям, участвующих в перевозках (обороте) таких грузов. В частности, сотрудники организаций, осуществляющих перевозку и/или обработку ГПО, должны пройти подготовку, дополнительную к той, которая предписана главой 1.3 «Подготовка персонала» Типовых правил ООН (и правил, действующих на конкретных видах транспорта), а предприятие должно разработать и поддерживать План обеспечения безопасности, требования к минимальному содержанию которого опубликованы в правилах. Реализация этих требований, с учетом специфики национальных правил, на наш взгляд, в полной мере обеспечивает безопасность при работах с ГПО. Создание дополнительных обременений транспортного бизнеса путем введения специальных планов транспортной безопасности, паспортов обеспечения транспортной безопасности транспортных средств, чего требует законопроект и что отсутствует в международной практике, создаст дополнительные барьеры для бизнеса. Введение дополнительных требований не будет способствовать повышению безопасности и совершенствованию охраны на транспорте.

Причина обращения лично к Вам вызвана скорее не данным законопроектом, а наличием серьезной проблемы регулирования перевозки опасных грузов в целом. ГПО – это только частный вопрос для органов государственной власти и бизнеса. Законодательные и нормативно-правовые акты, регулирующие перевозку опасных грузов, необходимы, но они не должны выходить хаотично, в отрыве от других документов, действующих в данной сфере. Если обратиться к международной практике, то, как мы уже отмечали, все отраслевые правила создаются на базе Типовых правил ООН и не должны им противоречить. В Российской Федерации отсутствует единый законодательный акт, который регулировал бы вопросы перевозки опасных грузов, включая ГПО, на всех видах транспорта и в морских портах. Именно поэтому отдельные распорядительные акты, выпускаемые различными ведомствами, не имеют общей базы и не согласованы друг с другом. Иными словами, законодательная связка между правилами, действующими на разных видах транспорта, а также между российскими нормативно-правовыми актами и международными, отсутствует. Кроме того, отсутствует единый компетентный орган, который регулировал бы и контролировал перевозку опасных грузов. При этом ведомственные интересы и отсутствие общего законодательного акта порождают необходимость получения одной организацией сразу трех лицензий на перевозку и обработку опасных грузов, что ложится тяжелым бременем на предприятия.



В связи с вышесказанным, обращаемся к Вам с предложением в оперативном порядке разработать концепцию создания законодательного акта, например, Федерального закона о перевозках (или обороте) опасных грузов в Российской Федерации, который бы регулировал как вопросы внутренней перевозки опасных грузов, так и вопросы их перевозки в международном сообщении на всех видах транспорта и в морских портах.

Отсутствие основного закона, регулирующего деятельность в сфере перевозок опасных грузов на всех видах транспорта, порождает негативные явления, например, на морском транспорте и в смежных с ним отраслях. К таким негативным примерам можно отнести факт, когда директор Департамента государственной политики в области морского и речного транспорта Минтранса России выпустил распорядительное письмо от 21.11.2016 г. № 05-03/19156-ИС, действие которого коснулось нескольких сотен российских предприятий и организаций, приостановило их деятельность и создало угрозу безопасности в морских портах. Чиновник, пользуясь отсутствием национальных нормативных актов, использовал Международный морской кодекс по опасным грузам (не имеющий официального перевода на русский язык) для того, чтобы наделить подконтрольную ему организацию монопольным правом на оказание платных услуг, что подняло стоимость этих услуг ровно в 10 раз.

В бытность этого же руководителя вышли Общие правила плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним, утвержденные приказом Минтранса России от 26.10.2017 № 463, зарегистрировано в Минюсте России 23.03.2018 № 50497. Так, согласно п. 121 Общих правил..., при постановке судна под погрузку/разгрузку опасных грузов до начала грузовых операций судно должно иметь на борту паспорт безопасности вещества/материала/изделия, а также протоколы испытаний и сертификаты в отношении тары, контейнеров средней грузоподъемности для массовых грузов, крупногабаритной тары, съемных цистерн, многоэлементных газовых контейнеров и автоцистерн, используемых для перевозки груза. Эти положения избыточны и практически невыполнимы.

Нагромождение дополнительных требований, не предусмотренных международными правилами, опять же создает почву для злоупотреблений и возможность «трясти» бизнес. Как ни странно, наши обращения в Государственную Думу Федерального Собрания Российской Федерации, Минтранс России, Минюст России, Генпрокуратуру России не дали никакого результата. Названные выше документы не отменены и до настоящего времени применяются на практике.

Наличие единого нормативно-правового акта Российской Федерации, регулирующего сферу перевозки опасных грузов, предотвратило бы возможность отдельных лиц злоупотреблять своими правами со ссылкой на международные документы и повысило бы реальную безопасность перевозки опасных грузов.

На основании изложенного просим Вас:

1. Приостановить процедуру согласования подготовленного проекта Федерального закона «О внесении изменений в статью 1 Федерального закона «О транспортной безопасности» и признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации».
2. Провести анализ всех действующих законных и подзаконных актов, приказов, распоряжений и правил в сфере перевозки опасных грузов на предмет их актуальности, обоснованности и законности с участием государственных органов и неправительственных организаций.
3. Создать Рабочую группу для выработки концепции разработки проекта Федерального закона о перевозках (или обороте) опасных грузов в Российской Федерации.



4. В кратчайший срок разработать проект Федерального закона о перевозках (или обороте) опасных грузов в Российской Федерации по аналогии с законами других государств.

Приложение: Краткая справка о Некоммерческом Партнерстве «Международная Ассоциация по опасным грузам и контейнерам» на 1 листе.

*С уважением*

Генеральный директор НП «АСПОГ»

*М.И. Огнев*

М.И. Огнев

Исполнитель: Цихисели В.Г.  
+7 (812) 740-20-19, 740-20-15



Устав и эмблема НП «АСПОГ» зарегистрированы решением Министерства Юстиции РФ под номерами 2157800077510 от 31.08.2015 и 565-д от 01.04.2014.



НП «АСПОГ» присвоен консультативный статус в Подкомитете экспертов ЕЭК ООН по перевозке опасных грузов

## **Краткая справка о Некоммерческом Партнерстве «Международная Ассоциация по опасным грузам и контейнерам»**

Некоммерческое Партнерство «Международная Ассоциация по опасным грузам и контейнерам» (НП «АСПОГ») было учреждено 16 августа 2001 года и зарегистрировано в Минюсте России. Президентом НП «АСПОГ» является вице-адмирал Мошков Г.Ю. НП «АСПОГ» было основано рядом организаций, заинтересованных в создании постоянно действующей структуры, обеспечивающей связь между Администрациями, международными организациями и бизнесом. Деятельность НП «АСПОГ» в первую очередь направлена на повышение эффективности и безопасности транспортировки опасных грузов от двери до двери. При этом Ассоциация строит свою политику на знании и всестороннем применении международных регламентов, стандартов, правил и рекомендаций, позволяющих бизнесу использовать мировой опыт и практику в сфере смешанных перевозок опасных грузов и контейнеров.

В 2004 году Подкомитет экспертов ЭКОСОС ООН по перевозке опасных грузов присвоил НП «АСПОГ» консультативный статус. НП «АСПОГ» является единственной неправительственной организацией в Восточной Европе, получившей такой статус. С момента присвоения консультативного статуса эксперты Ассоциации и представители ее членов регулярно присутствуют на заседаниях Подкомитета экспертов ЭКОСОС ООН и участвуют в совершенствовании международно-правовой базы, что значительно обогащает знания организации в данной сфере. Кроме того, эксперты Ассоциации работают в одном из технических комитетов Международной Организации по Стандартизации (ISO) и входят в состав ряда международных рабочих групп по предметным областям. Все это обеспечивает достаточное информационное пространство и возможность Ассоциации оказывать информационную помощь своим партнерам. Ранее представители НП «АСПОГ» участвовали в составе российских делегаций в работе Международной Морской Организации (ИМО), однако по инициативе директора Департамента государственной политики в области морского и речного транспорта Минтранса России такая практика была прекращена.

Одной из важнейших задач НП «АСПОГ» считает подготовку грамотных специалистов, чья квалификация базируется на знании международных Конвенций и правил. В 2003 году НП «АСПОГ» учредило Международный центр подготовки персонала, где осуществляется подготовка специалистов по уникальным учебным программам. Знания и опыт НП «АСПОГ» постоянно поддерживаются практическими работами по оценке соответствия требованиям безопасности грузов, контейнеров и транспортных средств. Для этих целей в 2002 году была создана независимая сюрвейерская компания ЗАО «Русский Регистр» со 100% капиталом Ассоциации.

НП «АСПОГ» не имеет бюджетного финансирования и осуществляет свою деятельность только за счет членских взносов и средств, поступающих от дочерних компаний.

Официальным печатным органом НП «АСПОГ» является двуязычный журнал «Опасные грузы и контейнеры», который выходит со дня основания Ассоциации и регулярно освещает изменения, которые вносятся в международные нормативно-правовые документы.

