



**Экономический
и Социальный Совет**

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2007/60
29 June 2007

RUSSIAN
Original: ENGLISH

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, 11-21 сентября 2007 года

Пункт 7 предварительной повестки дня

ДОКЛАДЫ НЕОФИЦИАЛЬНЫХ РАБОЧИХ ГРУПП*

Доклад рабочей группы по ограниченным количествам
(Париж, 7-8 февраля 2007 года)

Передано правительством Франции от имени рабочей группы

Введение

1. Рабочая группа провела свое совещание в Париже 7-8 февраля 2007 года. В работе совещания участвовали представители следующих стран и организаций: Бельгии, Германии, Латвии, Нидерландов, Норвегии, Соединенного Королевства, Франции, Швейцарии, Швеции, Европейской комиссии, Международной ассоциации производителей мыла, детергентов и средств бытовой химии (МАПМ), Европейского совета производителей красителей, типографских и художественных красок (ЕКАК),

* Распространено Межправительственной организацией по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) в качестве документа OTIF/RID/RC/2007/60.

Федерации европейских ассоциаций производителей аэрозолей (ФЕА), Международной федерации транспортно-экспедиторских ассоциаций (ФИАТА) и Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ).

2. Рабочая группа действовала в соответствии с нижеследующим мандатом, предоставленным Совместным совещанием в докладе о работе его сессии, состоявшейся в Берне 20-23 марта 2006 года (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/102), пункт 46:

"Совместное совещание решило, что в свете итогов обсуждений, проведенных в ходе нынешней сессии, эта группа должна:

- a) продолжить работу по проблемам безопасности, возникающим в нынешних условиях при перевозке опасных грузов, упакованных в ограниченных количествах;
- b) прояснить спорные аспекты исследования, проведенного INERIS по просьбе правительства Франции;
- c) учесть Типовые правила ООН и результаты работы, проводимой в настоящее время на уровне Подкомитета экспертов ООН по перевозке опасных грузов;
- d) сосредоточить свою работу на проблемах, касающихся чисто европейского контекста наземных перевозок, и найти решения, которые не создали бы затруднений или препятствий для осуществления мультимодальных перевозок".

Обсуждение

3. Что касается риска, связанного с перевозкой ограниченных количеств, о котором говорится в докладе INERIS, упомянутом в пункте b) мандата, то некоторые эксперты рабочей группы выразили мнение, что риск, связанный с такой перевозкой, является значительным.

4. Представители Соединенного Королевства и ФИАТА отметили, что ввиду отсутствия сообщений об инцидентах у них по-прежнему имеются сомнения в отношении рисков и они не приходят к аналогичным выводам на основе данных, представленных в докладе INERIS.

5. Вместе с тем некоторые другие эксперты выразили обеспокоенность конкретно в отношении перевозки этих грузов в больших количествах через автодорожные туннели.
6. Представитель Норвегии поддержал сомнения, высказанные представителями Соединенного Королевства и ФИАТА, хотя при этом он признал, что в связи с перевозками через туннели было бы полезным иметь некоторые ориентиры в отношении ограниченных количеств.
7. Тем не менее было решено, что более подробное обсуждение доклада INERIS не будет способствовать конструктивной работе.
8. Несмотря на остающиеся сомнения было достигнуто общее согласие в отношении того, что в ДОПОГ можно было бы включить некие несложные правила, соразмерные масштабам данной проблемы.
9. Учитывая тот факт, что вопросы упаковки, маркировки тары и документации уже рассматриваются на мультимодальном уровне, и принимая во внимание ограниченную сферу мандата (см. пункт 2 d) выше), было решено продолжить работу над маркировкой транспортных единиц применительно к внутреннему транспорту, без вмешательства в мультимодальные аспекты.
10. При рассмотрении этого вопроса рабочая группа выразила мнение о том, что:
 - a) маркировка должна позволять аварийным службам и органам, отвечающим за безопасность (например, органам, контролирующим движение в туннелях), получать информацию о характере груза и связанных с ним рисках;
 - b) должна существовать определенная связь между требованиями к маркировке и общей сумме ограниченных количеств груза, поскольку риск может быть пропорционален этой сумме;
 - c) маркировка должна быть простой с точки зрения ее размещения и не должна приводить к чрезмерному административному бремени.
11. После продолжительного обсуждения рабочая группа приняла предложение в изложенной ниже формулировке.
12. Принципы этого предложения сформулированы следующим образом:

а) Порог для нанесения маркировки

- i) для автомобильного транспорта порог устанавливается в зависимости от размеров транспортного средства. Это позволит избежать чрезмерного административного бремени в связи с созданием баз данных или подготовкой документов, касающихся количества перевозимых грузов: транспортные единицы меньшего размера будут освобождаться от действия требований, а к более крупным транспортным средствам будет применяться факультативная система, допускающая освобождение для малых грузов, когда общее количество, подлежащее перевозке, может быть легко определено. Применительно к максимальной грузоподъемности транспортной единицы, имеющей максимально допустимую массу брутто 12 тонн, общее количество было определено на уровне 8 тонн;
- ii) для железнодорожного транспорта было решено не устанавливать какого-либо порога, поскольку в ходе железнодорожных перевозок не возникает тех практических проблем, с которыми приходится сталкиваться при автомобильных перевозках ввиду наличия различных типов грузовых автомобилей.

б) Тип маркировки

Требования в отношении маркировки согласованы с одним из вариантов, предусмотренных в МКМПОГ, в целях облегчения мультимодальных перевозок.

с) Место для нанесения маркировки

Место для нанесения маркировки определено таким образом, чтобы это облегчало использование существующих способов размещения табличек оранжевого цвета.

13. Приведенное ниже предложение было принято рабочей группой на основе консенсуса, за исключением слов, заключенных в квадратные скобки в пункте 3.4.10. Некоторые участники высказались за добавление этих слов с целью уточнения вопросов, связанных с обеспечением выполнения требований, в то время как другие сочли их излишними. Было выражено беспокойство по поводу того, что эта часть предложения может быть истолкована как обязательное требование о наличии на борту тех или иных документов. Было отмечено, что доказать тот факт, что общая масса брутто не превышает 8 тонн, можно любым способом, если способ доказывания не указан в тексте. Было также

отмечено, что добавление слов, заключенных в тексте в квадратные скобки, приведет к перекладыванию бремени доказывания того факта, что груз не достигает порогового значения, однако в ответ на это некоторые эксперты заявили, что на практике сотрудники контролирующих органов будут считать это требование невыполненным до тех пор, пока перевозчик не сможет доказать обратное. Было отмечено, что в любом случае в реальных ситуациях необходимо будет придерживаться определенного здравого смысла.

14. И наконец, для того, чтобы позволить транспортным операторам адаптироваться к этим новым положениям, было предложено установить переходный период. На нынешнем этапе вопрос о дате был оставлен открытым. Перед сессией Совместного совещания вопрос о подходящей дате будет рассмотрен с учетом времени, необходимого для адаптации.

Предложение

15. Добавить в конце главы 3.4 текст следующего содержания:

«3.4.8 Отправители опасных грузов, упакованных в ограниченных количествах, должны сообщать перевозчику общую массу брутто таких грузов, подлежащих отправке, заблаговременно до перевозки, не включающей морскую перевозку.

3.4.9 Транспортные единицы максимальной массой свыше 12 тонн/Вагоны, перевозящие опасные грузы, упакованные в ограниченных количествах, должны иметь маркировку в соответствии с пунктом 3.4.11, если они уже не имеют маркировку в соответствии с главой 5.3.

3.4.10 Маркировка, указанная в пункте 3.4.9, может не наноситься, если [может быть доказано, что] общая масса брутто перевозимых упаковок, содержащих опасные грузы в ограниченных количествах, не превышает 8 тонн.

3.4.11 Транспортные единицы/Вагоны должны иметь маркировочную надпись "LTD QTY"², выполненную черными буквами высотой не менее 65 мм на белом фоне, спереди и сзади/на обеих боковых сторонах.

Маркировочные надписи, соответствующие требованиям главы 3.4 МКМПОГ, также являются приемлемыми.

² Буквы "LTD QTY" являются аббревиатурой английского термина "Limited Quantity" (ограниченное количество)».

16. Добавить в главу 1.6 следующий переходный период:

"1.6.1.XX Положения пунктов 3.4.8-3.4.11 применяются только с 1 января 20XX года".
