



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/48
26 June 2009

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

Берн, 8-11 сентября 2009 года, и
Женева, 14-18 сентября 2009 года
Пункт 6 предварительной повестки дня

СОГЛАСОВАНИЕ С ТИПОВЫМИ ПРАВИЛАМИ
ПЕРЕВОЗКИ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ ООН

Перевозка навалом/насыпью и в контейнерах для массовых грузов

Передано правительством Соединенного Королевства^{1, 2}

РЕЗЮМЕ

Существо предложения: В настоящее время в рамках МПОГ/ДОПОГ существуют две параллельные системы перевозки грузов навалом/насыпью. Правительство Соединенного Королевства предлагает, чтобы в будущем существовала лишь одна система, основанная на предусмотренной в Типовых правилах ООН мультимодальной системе с использованием контейнеров для массовых грузов, которым присвоены коды ВК1 и ВК2. В отдельном неофициальном документе, связанном с настоящим базовым

¹ В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2006-2010 годы (ECE/TRANS/166/Add.1, подпрограмма 02.7 с)).

² Распространено Межправительственной организацией по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) в качестве документа OTIF/RID/RC/2009/48.

	документом, Соединенное Королевство представило ряд первоначальных предложений о том, как продвинуться вперед в решении этого вопроса в направлении создания единой системы.
Предлагаемое решение:	Рассмотреть первоначальные предложения по разработке единой системы кодов контейнеров для массовых грузов.
Справочные документы:	Неофициальный документ INF.16 (Соединенное Королевство), представленный Совместному совещанию в марте 2009 года (этот документ не обсуждался).

Справочная информация о нынешней двойной системе

1. В настоящее время в рамках МПОГ/ДОПОГ существуют две параллельные системы, регулирующих перевозку грузов навалом/насыпью. Общие положения по обеим системам содержатся в разделе 7.3.1; предусмотрены следующие системы:

- a) закрепленная в МПОГ/ДОПОГ традиционная система назначения положений VW/VV (1-17), которые приведены в разделе 7.3.3 и указаны в колонке 17 таблицы А в главе 3.2 для довольно широкого круга позиций ООН для твердых веществ классов 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 6.1, 8 и 9, отнесенных к группам упаковки II и III;
- b) мультимодальная система, предусмотренная в Рекомендациях Организации Объединенных Наций, а также в Международном кодексе морской перевозки опасных грузов (МКМПОГ), основанная на присвоении кода ВК1 (крытые брезентом контейнеры для массовых грузов) или кода ВК2 (закрытые контейнеры для массовых грузов), которые указаны в колонке 10 таблицы А в главе 3.2. Требования к проектированию, изготовлению, проверке и испытаниям контейнеров для массовых грузов изложены в главе 6.11, а дополнительные положения, касающиеся конкретных классов перевозимых опасных грузов, приведены в разделе 7.3.2. Позиции, которым присвоены коды ВК1 и/или ВК2, весьма немногочисленны, и эти коды назначены тем грузам, которые разрешается перевозить в контейнерах для массовых грузов в соответствии с МКМПОГ.

2. Когда новые положения Типовых правил ООН, касающиеся контейнеров для массовых грузов, предлагались для включения в МПОГ/ДОПОГ, они основывались на тексте, который был подготовлен секретариатом Организации Объединенных Наций и обсуждался на совещании Специальной рабочей группы по согласованию МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ с Рекомендациями ООН, состоявшемся 26-28 мая 2003 года.

Отчет об этих обсуждениях содержится в пунктах 39-46 доклада Специальной рабочей группы (TRANS/WP.15/AC.1/2003/56). Соединенное Королевство сочло, что вместо того, чтобы иметь две системы перевозки навалом/насыпью, в основу новых положений о перевозке навалом/насыпью в рамках МПОГ/ДОПОГ следует положить одну систему, основанную на подробных положениях мультимодального характера, только что принятых на уровне Организации Объединенных Наций (как это отражено в пункте 43).

3. В сентябре 2003 года Соединенное Королевство в установленном порядке представило Совместному совещанию неофициальные документы INF.6 и INF.6/Add.1, что побудило Бельгию представить документ INF.13. Соединенное Королевство предложило, чтобы существующий перечень веществ, которые могут перевозиться навалом/насыпью согласно МПОГ/ДОПОГ, оставался без изменений, но чтобы в целом этим веществам назначались коды контейнеров для массовых грузов ВК1/ВК2, а не коды VW/VV. Предложение Соединенного Королевства не было принято, и отчет об обсуждении данного вопроса содержится в пунктах 40-44 доклада о работе указанного Совместного совещания (TRANS/WP.15/AC.1/94).

Развитие ситуации

4. С тех пор в контексте МПОГ/ДОПОГ состоялись официальные и неофициальные дискуссии по вопросу о неадекватности и непоследовательности многих положений VW/VV, в результате чего другие делегации задумались о том, что, как минимум, следует провести фундаментальный обзор этих положений и изучить возможность введения более всеобъемлющей системы, основанной на кодах ВК. Например, Швеция представила неофициальный документ INF.8 на совещании Комиссии экспертов МПОГ в Загребе в ноябре 2007 года. Касаясь вопроса о толковании, Швеция поинтересовалась тем, можно ли в соответствии с положениями VW рассматривать перевозку в цистерне, не утвержденной согласно МПОГ, и в КСГМГ в качестве перевозки навалом/насыпью. Эти дискуссии отражены в пунктах 67-72 доклада о работе указанного совещания (OTIF/RID/CE/2007-A).

5. С тех пор как были введены коды ВК1 и ВК2, был накоплен также и практический опыт применения этой системы, особенно в ходе национальных перевозок.

6. В подготовленном секретариатом документе ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/9, касающемся согласования правил различных видов транспорта во всемирном масштабе, отражено желание многих отраслей достичь полного согласования с Типовыми правилами ООН.

Предложения

7. Соединенное Королевство твердо убеждено в том, что сейчас необходимо провести фундаментальный обзор двух параллельных систем перевозки навалом/насыпью, с тем чтобы объединить их в одну систему, основанную на мультимодальной системе с использованием кодов ВК1 и ВК2.

8. Следует провести обзор традиционной системы МПОГ/ДОПОГ, основанной на положениях VW/VV, с тем чтобы дать ответ на следующие вопросы:

- a) какие положения, возможно, целесообразно будет сохранить, например положения VW/VV 12 и 13, которые касаются перевозки навалом/насыпью в специальных вагонах/транспортных средствах и контейнерах жидкостей и твердых веществ при повышенной температуре, соответственно под № ООН 3257 и № ООН 3258, что частично отражало бы специальное положение 232 Рекомендаций ООН;
- b) какие положения содержат конкретные аспекты, которые, возможно, целесообразно будет включить в новую единую систему в качестве специальных положений МПОГ/ДОПОГ, если они будут сочтены подходящими только для железнодорожных и автомобильных перевозок, или в качестве возможных поправок к мультимодальной системе, если они будут сочтены подходящими также и для морских перевозок;
- c) какие положения следует просто включить в систему кодов ВК1 и ВК2.

9. Как и прежде, Соединенное Королевство предлагает сохранить нынешний перечень веществ, которые могут перевозиться навалом/насыпью, и в целом присваивать веществам коды контейнеров для массовых грузов ВК1 и ВК2, а не коды VW/VV.

10. Соединенное Королевство также предлагает предусмотреть на соответствующие сроки переходные меры, с тем чтобы предоставить достаточно времени для перехода на новую систему и обеспечить непрерывную эксплуатацию существующих транспортных средств/вагонов, которые могут не в полной мере удовлетворять требованиям главы 6.11.

11. Для содействия обсуждению Соединенное Королевство намерено сформулировать первоначальные предложения в неофициальном документе, посвященном вопросам перехода на новую единую систему. Затем эти предложения можно будет изменить с учетом мнений, высказанных в ходе обсуждения, и полученных письменных замечаний.