



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, 18–22 марта 2013 года

Пункт 5 b) предварительной повестки дня

Предложения о внесении поправок

в МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ: новые предложения

Сфера применения раздела 5.5.3

Передано правительством Швейцарии^{1, 2}

Резюме

Сущность предложения:	Уточнить сферу применения раздела 5.5.3, с тем чтобы избежать необходимости принятия ненужных мер.
Предлагаемые решения:	Включить в подраздел 5.5.3.6 пояснительное примечание.
Справочные документы:	INF.8 сентябрьской сессии Совместного совещания МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ, ECE/TRANS/WP.15/2012/16, ECE/TRANS/WP.15/217, UN/SCETDG/42/INF.32, ST/SG/AC.10/C.3/84, пункты 69–70

¹ В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2010–2014 годы (ECE/TRANS/208, пункт 106; ECE/TRANS/2010/8, подпрограмма 02.7 с)).

² Распространено Межправительственной организацией по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) в качестве документа OTIF/RID/RC/2013/25.

Введение

1. Положения раздела 5.5.3, вступившие в силу в 2013 году, уже вызвали некоторые вопросы и опасения со стороны пользователей, которые осуществляют распределение охлажденных грузов. В настоящий момент формулировка раздела 5.5.3 не оставляет никаких возможностей для маневра. Заголовок гласит "Специальные положения, применяемые к упаковкам и транспортным средствам и контейнерам, содержащим вещества, представляющие опасность асфиксии ...". Рассматриваемые вещества по определению представляют опасность асфиксии. Если эти вещества присутствуют в качестве хладагента или для целей кондиционирования и независимо от их количества, знак, предусмотренный в подразделе 5.5.3.6, при строгом прочтении, должен во всех случаях размещаться на транспортном средстве.

2. По мнению пользователей, абсолютный характер этой меры все же преувеличен. Во многих случаях (например, когда речь идет об отправке небольшой упаковки на небольшое расстояние в границах города) осуществляемые перевозки не создают никакой опасности асфиксии, и поэтому требуемые меры являются несоразмерными. Ненужное увеличение числа размещаемых знаков, соответствующих образцу, предусмотренному в пункте 5.5.3.6.2, может, кроме того, излишне встревожить население. Если окажется, что этот знак должен размещаться даже в том случае, когда никакого риска асфиксии не существует, он утратит всякую достоверность и цель не будет достигнута.

3. Этот вопрос обсуждался в ноябре на сессии WP.15 (ECE/TRANS/WP.15/2012/16, пункты 12–14 доклада ECE/TRANS/WP.15/217). WP.15 подтвердила, что раздел 5.5.3 применяется только в тех случаях, когда существует риск асфиксии в транспортной единице, а соответствующие участники перевозки (в частности грузоотправитель) обязаны оценить этот риск с учетом опасности, которую представляют вещества, используемые для целей охлаждения или кондиционирования, а также с учетом соответствующих количеств и типов используемых средств удержания (навалом/насыпью или в упаковках). Подкомитет экспертов ООН по перевозке опасных грузов (ПКЭПОГ) принял это к сведению, и ряд делегаций поддержали данный подход.

4. ПКЭПОГ также рассмотрел эту проблему на основе предложения Швейцарии (документ ST/SG/AC.10/C.3/2012/59). ПКЭПОГ не смог, однако достичь согласия по предложенным текстам. В неофициальном документе (UN/SCETDG/42/INF.32) ВАЭП также представила предложение, предусматривающее отдельное освобождение сухого льда от действия правил. Это предложение также не получило поддержки со стороны ПКЭПОГ, хотя часть делегаций позитивно восприняли его. Формулируя, в частности, свои возражения в связи с воздушными перевозками, некоторые эксперты указали, что эту проблему следует решать скорее на уровне правил отдельных видов транспорта.

5. Мы также считаем, что толкование, сформулированное WP.15, может быть конкретизировано на уровне МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ. С этой целью мы предлагаем добавить примечание в подраздел 5.5.3.6. Эти уточнения должны обеспечить гибкость при применении маркировки, которая не должна требоваться, когда она не нужна с точки зрения безопасности.

Предложение

6. Добавить в подраздел 5.5.3.6 примечание следующего содержания:

"Размещать маркировку на транспортных средствах/вагонах и контейнерах в соответствии с настоящим подразделом не требуется, если исключен риск опасного накопления удушающего газа, например когда максимальный объем удушающего газа, который может выделиться, невелик по сравнению с объемом транспортного средства/вагона или контейнера или когда они открыты или оснащены достаточной вентиляцией, чтобы не допустить любого опасного накопления удушающих газов".
