

**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, 12–16 сентября 2022 года

Пункт 5 b) предварительной повестки дня

**Предложения о внесении поправок в МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ:  
новые предложения****Онлайновые службы доставки продуктов питания****Представлено Советом по вопросам безопасной перевозки вредных  
материалов (COSTHA)\* \*\****Резюме*

<b>Существо предложения:</b>	Во время пандемии COVID-19 значительно выросли масштабы работы многих служб доставки в системе розничной торговли, включая доставку продуктов питания. Вследствие этого продуктовые товары часто перевозятся службой доставки с использованием собственного транспортного средства оператора (например, Instacart, Peapod, Whole Foods Market в Соединенных Штатах Америки). В связи с расширением использования услуг этих служб возникают вопросы о том, применяются ли требования правил перевозки опасных грузов в тех случаях, когда речь идет о перевозке коммерческим работником, которая более сопоставима с традиционной практикой покупки розничных товаров потребителями.
<b>Предлагаемое решение:</b>	Ввести в ДОПОГ новое изъятие для перевозки розничным продавцом опасных грузов, упакованных для розничной продажи, при определенных условиях.
<b>Справочные документы:</b>	Неофициальный документ INF.32 (COSTHA) весенней сессии 2022 года Документ ST/SG/AC.10/C.3/2022/28

\* A/76/6 (разд. 20), п. 20.76.

\*\* Распространено Межправительственной организацией по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) под условным обозначением OTIF/RID/RC/2022/27.



1. На состоявшейся в марте 2022 года сессии Совместного совещания Комиссии экспертов МПОГ и Рабочей группы по перевозкам опасных грузов (WP.15/AC.1) COSTHA представил неофициальный документ INF.32 с целью обсуждения и сбора материалов для будущего предложения. Несмотря на то, что этот документ был представлен с опозданием, COSTHA благодарен многим делегациям, высказавшим первоначальные замечания, и хотел бы отметить, что эти замечания были учтены при подготовке настоящего документа.
2. COSTHA хотел бы еще раз обратить внимание Совместного совещания на проблемы, возникающие в связи с системами доставки товаров непосредственно клиенту, например продуктовых товаров, в которых могут содержаться опасные грузы. Поскольку этот вопрос может иметь последствия или привести к решениям на региональном уровне и за пределами стран, использующих ДОПОГ в правилах наземных перевозок, COSTHA также обратил на него внимание Подкомитета экспертов по перевозке опасных грузов Организации Объединенных Наций (ПКЭПОГ ООН), с тем чтобы тот обсудил его на своей шестидесятой сессии. Просьба обратить внимание на то, что приведенные ниже предложения являются вариантами и могут быть дополнительно изменены после обсуждения в ПКЭПОГ ООН и в ходе осенней сессии Совместного совещания 2022 года.
3. Хотя это может быть не сразу очевидно для потребителей или сотрудников/водителей, работающих по коммерческим контрактам, существует множество различных типов опасных грузов, продаваемых продуктовыми и подобными им розничными магазинами и перевозимых из таких магазинов. Распространенными примерами являются маленькие литиевые батарейки, например для слуховых аппаратов, а также установленные «в оборудовании» (например, в электрических зубных щетках), легковоспламеняющиеся жидкости (изопропиловый спирт), воспламеняющиеся газы (аэрозоли — дезодоранты), органические перекиси (краски для волос) и коррозионные вещества (чистящие средства).
4. При посещении традиционных предприятий розничной торговли потребители покупают эти опасные продукты и используют пакеты (бумажные, пластиковые или многоразовые) для облегчения транспортировки в свои автомобили и дома. Такие продукты в розничной упаковке никогда не переупаковываются для обеспечения дополнительной безопасности и не маркируются в соответствии с правилами перевозки опасных грузов. Эти различные правила не распространяются на частное лицо при перевозке им этих продуктов из розничных магазинов. Однако в настоящее время действие этих правил распространяется на компании по доставке и службы доставки.
5. Как указано в неофициальном документе INF.32 (весенняя сессия 2022 года), изначально при их разработке правила не предусматривали эти новые виды операций, и применение действующих нормативных требований к таким перевозкам представляется нецелесообразным. В операциях по доставке конечному потребителю, которые осуществляются из точек розничной торговли, как правило, не используется никакая тара, кроме той, которая находится на полке магазина. Для удобства переноски при осуществлении доставки обычно используются бумажные или пластиковые пакеты. Однако в настоящее время нанесение маркировки на такие пакеты (независимо от того, считаются ли они «подходящей наружной тарой» или «транспортным пакетом») не практикуется. Помимо этого, если такие операции будут считаться подпадающими под действие правил перевозки опасных грузов, это окажет значительное негативное влияние на усилия по обеспечению устойчивого развития и охране окружающей среды, направленные на сокращение объемов упаковки во всем мире.
6. Кроме того, доставка продуктов питания конечному потребителю обычно ограничивается небольшими расстояниями, и перевозимые товары не подвергаются воздействию сил, обычно возникающих при грузоперевозках, при которых по соображениям безопасности требуется упаковка, ориентированная на эксплуатационные характеристики. Вместо этого товары часто помещаются в сумки или прямо на сиденье в транспортном средстве. С учетом различий в операциях эти

услуги по доставке груза конечному пользователю, по-видимому, не требуют такого же уровня безопасности, как при более традиционных перевозках.

7. COSTHA принял во внимание замечания, высказанные на предыдущей сессии, чтобы попытаться гарантировать, что границы изъятия не будут нарушаться, и обеспечить учет вопросов безопасности. При подготовке содержания предложения 1 (предпочтительный вариант) COSTHA обратился к другим нормативным изъятиям, таким как «Отступление для автомобильной перевозки» Соединенного Королевства и «Изъятие для массы брутто до 150 кг», содержащееся в разделе 1.15 Правил перевозки опасных грузов Министерства транспорта Канады. Альтернативный вариант — найти делегацию, которая будет продвигать предложение 2.

## Предложения

### Предложение 1 (предпочтительный вариант)

8. Изменить подраздел 1.1.3.1, включив в него новый пункт g), основанный на «Отступлении 4 для автомобильной перевозки» Соединенного Королевства («[United Kingdom Road Derogation 4](#)») и на «Изъятии для массы брутто до 150 кг» («[150 kg Gross Mass Exemption](#)»), содержащемся в разделе 1.15 Правил перевозки опасных грузов Канады, следующим образом:

#### «1.1.3.1 Изъятия, связанные с характером транспортной операции

Положения ДОПОГ не применяются:

a) к перевозке опасных грузов частными лицами, когда эти грузы упакованы для розничной продажи и предназначены для их личного потребления, использования в быту, досуга или спорта при условии, что приняты меры для предотвращения любой утечки содержимого в нормальных условиях перевозки. Когда такими грузами являются легковоспламеняющиеся жидкости, перевозимые в сосудах многоразового использования, наполненных частным лицом или для частного лица, то общее количество не должно превышать 60 литров на один сосуд и 240 литров на одну транспортную единицу. Опасные грузы, помещенные в КСМ, крупногабаритную тару или цистерны, не считаются упакованными для розничной продажи;

...

g) к перевозке опасных грузов распределительным центром или розничным продавцом или от их имени к конечному пользователю или от него, когда эти грузы упакованы для розничной продажи и предназначены для личного потребления или использования в быту конечным пользователем или для его досуга или занятия спортом, если:

- приняты меры для предотвращения любой утечки содержимого, которая может поставить под угрозу безопасность населения, в нормальных условиях перевозки;
- грузы были изначально упакованы в ограниченных количествах в соответствии с главой 3.4, в комбинированную тару в соответствии с главой 4.1 или в соответствии со специальным положением 188;
- грузы извлечены из наружной тары для заключительных этапов перевозки; и
- каждая единица “внутренней” тары не превышает 30 килограммов или литров.

В случае опасных грузов, включенных в класс 2 “Газы”, они помещаются в одну или более единиц тары в соответствии с требованиями к перевозке газов, изложенными в части 5 (Средства удержания), за исключением

того, что в случае опасных грузов, относящихся к № ООН 1950 АЭРОЗОЛИ или № ООН 2037 ГАЗОВЫЕ БАЛЛОНЧИКИ, требование о том, что аэрозольные контейнеры и газовые баллончики должны быть упакованы в герметично закрытую прочную наружную тару, не применяется, или

- масса брутто (общее количество) всех опасных грузов, перевозимых дорожным транспортным средством, меньше или равна 150 кг (не превышает 333 килограмма или литра); и
- грузы не отнесены к классам 1, 4.2, 6.2 или 7.».

Предложение 2

9. Ввести новое многостороннее соглашение, основанное на «Отступлении 4 для автомобильной перевозки» Соединенного Королевства. Этот вариант потребует действий со стороны какой-либо делегации, заинтересованной во введении отступления в свои национальные правила.

---