

**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, 25–28 марта 2024 года

Пункт 2 предварительной повестки дня

Цистерны**Изъятие в отношении расчета фактического времени
удержания для контейнеров-цистерн и переносных
цистерн только применительно к автомобильным
перевозкам****Передано правительством Нидерландов* *****Резюме*

- Существо предложения:** Расчет фактического времени удержания сложен для выполнения и не приносит существенной дополнительной пользы, когда контейнеры-цистерны и переносные цистерны используются только в автомобильных перевозках. Предлагается предусмотреть изъятие для этого расчета, как это сделано для (дорожных) автоцистерн.
- Предлагаемое решение:** Ввести изъятие для расчета фактического времени удержания для контейнеров-цистерн и переносных цистерн только применительно к автомобильным перевозкам.
- Справочные документы:** Неофициальные документы INF.10 и INF.11 осенней сессии Совместного совещания 2023 года, документ ECE/TRANS/WP.15/AC.1/170/Add.1, пункты 32 и 33 (неофициальный документ INF.46), неофициальный документ INF.16 сто четырнадцатой сессии Рабочей группы по перевозкам опасных грузов (WP.15) и документ ECE/TRANS/WP.15/264, пункты 56–57.

* A/78/6 (разд. 20), таблица 20.5.

** Распространено Межправительственной организацией по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) под условным обозначением OTIF/RID/RC/2024/18.



Введение

1. Автоцистерны освобождены от расчета фактического времени удержания. Продолжительность поездок относительно невелика, а присутствие водителя позволяет, при необходимости, контролировать условия в цистерне, что делает преждевременное срабатывание устройства сброса давления редкостью.
2. Если контейнеры-цистерны или переносные цистерны используются только для автомобильных перевозок, т. е. без перегрузки на другой или с другого вида транспорта, то действуют те же условия, что и для автоцистерн. Эти транспортные операции предлагается освободить от расчета фактического времени удержания.

Предложение

3. В конце пункта 4.2.3.7.1 (только ДОПОГ) добавить новое примечание следующего содержания:

«Расчет фактического времени удержания может не выполняться при перевозке в переносной цистерне, если перевозка такой переносной цистерны осуществляется без перегрузки на другие виды транспорта или транспортные средства или с них, без морской перевозки автомобилей с грузом и без промежуточного временного хранения».

4. В конце пункта 4.3.3.5 в правой колонке (только ДОПОГ) добавить новое примечание следующего содержания:

«Расчет фактического времени удержания может не выполняться, если перевозка осуществляется без перегрузки на другие виды транспорта или транспортные средства или с них, без перевозки автомобильным транспортом из морских портов, без морской перевозки автомобилей с грузом и без промежуточного временного хранения».

Обоснование

5. Расчет фактического времени удержания — непростая задача. Он не только сложен для выполнения, но и требует большого количества сведений, которые недоступны одновременно. Поскольку от водителей автоцистерн часто ожидается самостоятельное наполнение автоцистерны или контейнера-цистерны, произвести такой расчет оказывается очень сложно.

6. С другой стороны, дополнительная ценность этого расчета представляется сомнительной, поскольку фактическое время удержания для типовой хорошо изолированной цистерны исчисляется в неделях, а не в сутках, тогда как вся операция дорожной перевозки занимает не более недели, а зачастую — лишь один или два дня. Кроме того, возникает вопрос о смысле, вкладываемом в понятие «перевозка», если в случае частичного опорожнения необходимо выполнить повторный расчет фактического времени удержания, поскольку условия удержания и количество газа изменились. Однако по разным причинам эта задача практически невыполнима при том, что фактическое время удержания, как ожидается, не уменьшится из-за расширения газа, поскольку отвод части газа обеспечит достаточное повторное охлаждение цистерны.

7. После ряда инцидентов в Нидерландах инспекторат провел обследование реального положения дел с расчетом фактического времени удержания. В ходе обсуждений с экспертами отрасли (см. неофициальные документы INF.10 и INF.11 осенней сессии 2023 года) выяснилось, что сложнее всего дело обстоит с железнодорожными перевозками, когда перевозка может быть прервана, а вагоны-цистерны и перевозимые контейнеры-цистерны могут простаивать незамеченными на сортировочных станциях. Было установлено также, что в случае очень коротких перевозок контейнеров-цистерн автотранспортными средствами возникают вопросы

относительно необходимости перерасчета фактического времени удержания после частичного опорожнения.

8. После осенней сессии Совместного совещания в 2023 году Нидерланды направили неофициальный документ INF.16 для сто четырнадцатой сессии WP.15, поскольку этот вопрос затрагивает только ДОПОГ. За истекшее время это предложение обрело его нынешний вид. Судя по всему, указание конкретного количества дней может оказаться спорным моментом, а на практике самый продолжительный период перевозки составлял пять дней. Было сочтено также, что, поскольку понятие «перевозка» охватывает промежуточное хранение, время в пути может значительно увеличиваться. По этой причине конкретный период времени не был указан, а по условиям изъятия предусматривается запрет на промежуточное хранение. Кроме того, было сочтено целесообразным указать, что перевозки, включающие морской этап, когда переносная цистерна, контейнер-цистерна или автотранспортное средство перевозятся на судне, следует также исключить.

9. Настоящее предложение вносится в порядке вклада в достижение цели № 8 в области устойчивого развития «Достойная работа и экономический рост».
