

**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, 20–24 марта 2023 года

Пункт 5 а) предварительной повестки дня

**Предложения о внесении поправок в МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ:
нерассмотренные вопросы****Онлайновые службы доставки бакалейных продуктов****Передано Советом по вопросам безопасной перевозки вредных
материалов (COSTHA)* *****Резюме*

Существо предложения:	Во время пандемии COVID-19 значительно вырос объем операций по доставке в системе розничной торговли, включая доставку бакалейных продуктов. Вследствие этого бакалейные продукты часто перевозятся службой доставки с использованием собственного «транспортного средства» оператора. В связи с расширением использования таких услуг возникают вопросы о том, применяются ли требования правил перевозки опасных грузов в тех случаях, когда речь идет о перевозке, осуществляемой коммерческим работником таким же способом, как и при традиционной покупке розничных товаров потребителями.
Предлагаемое решение:	Ввести в ДОПОГ/ВОПОГ изъятие, касающееся перевозки розничным продавцом опасных грузов, упакованных для розничной продажи, при определенных условиях.
Справочные документы:	Совместное совещание МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ — весенняя сессия 2022 года (неофициальный документ INF.32 (COSTHA))

* A/77/6 (разд. 20), таблица 20.6.

** Распространено Межправительственной организацией по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) под условным обозначением OTIF/RID/RC/2023/22.



Подкомитет экспертов по перевозке опасных грузов —
шестидесятая сессия (ST/SG/AC.10/C.3/2022/28
(COSTHA))

Совместное совещание МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ —
осенняя сессия 2022 года (ECE/TRANS/WP.15/
AC.1/2022/27 (COSTHA), неофициальные документы
INF.16 (ФЕА), INF.28 (Франция) и INF.29
(RECHARGE))

Введение

1. COSTNA хотел бы напомнить Совместному совещанию о проблемах, возникающих в связи с системами доставки непосредственно покупателю товаров, в которых могут содержаться опасные грузы. Во время пандемии COVID-19 значительно вырос объем операций по доставке товаров в системе розничной торговли, включая доставку бакалейных продуктов. Распространенными примерами опасных грузов, продаваемых бакалейными и/или розничными магазинами и перевозимых из таких магазинов, являются воспламеняющиеся газы и легковоспламеняющиеся жидкости, органические пероксиды, коррозионные вещества и небольшие литиевые батареи.

2. Доставка «онлайнных» покупок часто осуществляется службами, использующими «транспортное средство» оператора (например, Instacart, Peapod, Whole Foods Market в Соединенных Штатах Америки), и 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, осуществляемой коммерческим работником таким же способом, как и при традиционной покупке розничных товаров потребителями. В настоящее время ни в ДОПОГ, ни в ВОПОГ не предусмотрено никаких исключений для этой практики. COSTNA принимает во внимание, что определение термина «транспортное средство» в настоящее время обсуждается в Рабочей группе по перевозкам опасных грузов.

3. На сессии Совместного совещания, состоявшейся в марте 2022 года, COSTNA представил неофициальный документ INF.32 с целью сбора материалов для будущего предложения. Многие делегации передали первоначальные замечания по этому вопросу, что позволило COSTNA представить рабочий документ (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2022/27), содержащий два варианта предложения, на сессии Совместного совещания в сентябре 2022 года. COSTNA признателен многим делегациям, передавшим свои замечания, которые были очень полезны при подготовке настоящего документа.

Обсуждение в Подкомитете экспертов по перевозке опасных грузов

4. Поскольку этот вопрос имеет актуальное значение на региональном уровне и за пределами стран, использующих правила ДОПОГ/ВОПОГ, COSTNA также привлек к нему внимание Подкомитета экспертов по перевозке опасных грузов с целью обсуждения на его шестидесятой сессии, которая состоялась в Женеве (27 июня — 6 июля 2022 года) (ST/SG/AC.10/C.3/2022/28). COSTNA объяснил Подкомитету, что системы доставки, введенные бакалейными магазинами в связи с COVID-19, в основном используются для осуществления доставки на короткие расстояния и что продукты «с полки» помещаются в сумки для покупок, теряя таким образом как свою первоначальную (т. е. подходящую) наружную тару, так и сообщение об опасности. Были высказаны следующие замечания:

- одна делегация отметила, что, хотя в действующих в ее стране правилах не предусмотрено специального исключения для таких видов доставки, они содержат некоторые исключения для перевозок на предприятия розничной торговли;
- другая делегация сообщила о действующем в ее стране отступлении в отношении вариантов доставки «последней мили», которое предусматривает исключение, касающееся упаковки и маркировки опасных грузов, первоначально перевозившихся в ограниченном количестве или в комбинированной таре в соответствии с главой 4.1. Это отступление предусматривает следующие ограничения: до 30 кг на каждый вид опасных грузов и до 333 кг на одно «транспортное средство»;
- еще одна делегация указала, что ее национальные правила содержат внутренние исключения, но она считает, что этот вопрос нуждается в дальнейшем изучении.

Было также высказано мнение о том, что формулировку, предложенную в документе ST/SG/AC.10/C.3/2022/28, следует считать возможным вариантом, а не требованием и что в эти положения следует включить ограничения, касающиеся «транспортного средства».

Обоснование

5. При посещении традиционных предприятий розничной торговли потребители покупают эти опасные продукты и используют либо сумки, либо собственную тару товара для облегчения его погрузки-выгрузки/транспортировки в свои «транспортные средства» и свои дома. Продукты в таре для розничной продажи никогда не переупаковываются согласно ДОПОГ 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 действие этих правил распространяется на компании по доставке и службы доставки.

6. Рост этих видов операций, особенно в тех масштабах, в которых он происходит в настоящее время, не предполагался при первоначальной разработке правил. Применение действующих нормативных требований к этим операциям представляется непрактичным и малоэффективным для всей транспортной системы. В операциях по доставке конечному потребителю, которые осуществляются из предприятий розничной торговли, как правило, не используется никакая тара, кроме той, которая находится на полке магазина. Доставка бакалейных продуктов конечному потребителю обычно ограничивается небольшими расстояниями, и перевозимые товары не подвергаются воздействию сил, обычно возникающих при грузоперевозках, при которых по соображениям безопасности требуется тара, имеющая надлежащие эксплуатационные характеристики. Вместо этого товары часто помещаются в сумки или непосредственно в «транспортное средство» потребителя (например, на сиденье или в багажник). Кроме того, в настоящее время не практикуется нанесение маркировки на такие сумки (независимо от того, считаются ли они «подходящей наружной тарой» или «транспортным пакетом»).

7. С учетом различий в операциях эти услуги по доставке конечному потребителю, по-видимому, не требуют такого же уровня безопасности, как при более традиционных перевозках. Если такие операции будут считаться подпадающими под действие правил перевозки опасных грузов, это может оказать значительное негативное влияние на усилия по обеспечению устойчивого развития и охране окружающей среды, направленные на сокращение объемов используемых упаковочных материалов в мировом масштабе.

Предложение

8. COSTNA просит рассмотреть возможность прямого освобождения опасных грузов от действия правил при осуществлении операций по доставке товаров покупателям из магазинов розничной торговли. Цель приведенных ниже предложений — ограничить количество дополнительной упаковки и маркировки, которые не повышают уровень безопасности для грузоотправителя или перевозчика и не являются необходимыми для конечного потребителя. Аналогичное изъятие из правил предусмотрено в пункте а) подраздела 1.1.3.1 ДОПОГ, в соответствии с которым от действия правил освобождается, с определенными ограничениями, перевозка частными лицами. Освобождение описанных выше операций от действия правил может быть достигнуто путем включения в указанный подраздел дополнительного изъятия, как это предусмотрено ниже:

«1.1.3.1 Изъятия, связанные с характером транспортной операции»

Положения ДОПОГ не применяются:

...

g) к перевозке опасных грузов грузоотправителем или от имени грузоотправителя, который отправляет эти грузы непосредственно конечному потребителю (от предприятия к конечному потребителю), когда грузы упакованы для розничной продажи (онлайн, в традиционном магазине, через прямую продажу или непосредственно по почте) и предназначены для личного потребления или использования в быту грузополучателем (т. е. конечным потребителем или получателем), если:

- расстояние между грузоотправителем и грузополучателем не превышает 150 км;
- приняты меры для предотвращения любой утечки содержимого в нормальных условиях перевозки;
- максимальное количество опасных грузов, содержащихся в каждой единице тары, не превышает 5 килограммов или литров;
- общее количество всех опасных грузов, перевозимых в транспортной единице, не превышает 400 килограммов или литров; и
- грузы упакованы:
 - i. во внутреннюю тару, полученную из упаковок, соответствующих положениям об ограниченных количествах в соответствии с главой 3.4;
 - ii. во внутреннюю тару, полученную из комбинированной тары, соответствующей главе 4.1;
 - iii. в одиночную тару, соответствующую главе 6.1; или
 - iv. в соответствии с требованиями специального положения 188 (в случае перевозки литиевых батарей).

Перевозки (возвраты) от первоначального грузополучателя обратно к первоначальному грузоотправителю также охватываются этими положениями. Данное изъятие не применяется к опасным грузам классов 1, 4.2, 6.2 и 7 при условии, что приняты меры для предотвращения утечки содержимого в нормальных условиях перевозки.».