

**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, 19–29 сентября 2023 года

Пункт 5 а) предварительной повестки дня

Предложения о внесении поправок**в МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ:****нерассмотренные вопросы****Доставка на этапе «последней мили»****Представлено Советом по безопасной транспортировке опасных
изделий (COSTNA)* *****Резюме***Существо
предложения:**

Во время пандемии COVID-19 значительно вырос объем операций по доставке в системе розничной торговли, включая доставку бакалейных продуктов. Вследствие этого заказы покупателей часто развозятся службой доставки с использованием либо собственного транспортного средства оператора или транспортного средства службы доставки. 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 МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ изъятие, касающееся доставки на этапе «последней мили» опасных грузов, упакованных для розничной продажи, розничным продавцом при определенных условиях.

* A/76/6 (разд. 20), п. 20.76.

** Распространено Межправительственной организацией по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) под условным обозначением OTIF/RID/RC/2023/47.



**Справочные
документы:**

- Совместное совещание МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ — весенняя сессия 2022 года (неофициальный документ INF.32 (COSTNA))
- Подкомитет экспертов по ПОГ — шестидесятая сессия (ST/SG/AC.10/C.3/2022/28 (COSTNA))
- Совместное совещание МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ — осенняя сессия 2022 года (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2022/27 (COSTNA), неофициальный документ INF.16 (ФЕА), неофициальный документ INF.28 (Франция) и неофициальный документ INF.29 (RECHARGE))
- Совместное совещание МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ — весенняя сессия 2023 года (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2023/22 (COSTNA), неофициальный документ INF.20 (Франция) и неофициальный документ INF.31 (ФЕА))

Введение

1. Проблемы, возникающие в связи с системами доставки непосредственно покупателю товаров, в которых могут содержаться опасные грузы, не исчезли и после пандемии COVID-19. Во время пандемии значительно вырос объем операций по доставке грузов в системе розничной торговли, включая доставку бакалейных продуктов. Распространенными примерами опасных грузов, продаваемых (в физических торговых точках и онлайн) и доставляемых из бакалейных, розничных или онлайн-магазинов, являются легковоспламеняющиеся газы и жидкости, органические пероксиды, коррозионные вещества и небольшие литиевые батареи.

2. Доставка таких онлайн-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 МПОГ, в ДОПОГ, ни в ВОПОГ для этой практики не предусмотрено никаких исключений.

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, позволившие COSTNA представить на сессии Совместного совещания в сентябре 2022 года рабочий документ (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2022/27), содержащий два варианта предложения. COSTNA хотел бы поблагодарить многочисленные делегации за их замечания, которые были весьма полезны при подготовке указанного документа и позволили Совету представить обновленный рабочий документ на весенней сессии Совместного совещания 2023 года (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2023/22).

4. Как отмечалось ранее, COSTNA довел этот вопрос также до сведения Подкомитета экспертов по перевозке опасных грузов (Подкомитет по ПОГ) для обсуждения на его шестидесятой сессии, которая проходила в Женеве (27 июня — 6 июля 2022 года) (см. документ ST/SG/AC.10/C.3/2022/28). COSTNA объяснил Подкомитету по ПОГ, что системы доставки, введенные бакалейными, розничными и онлайн-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. Замечания, высказанные в ходе этого обсуждения, были заслушаны и включены в рабочий документ ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2023/22 Совместного совещания.

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 и транспортировки до личного транспортного средства и до 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. В соответствии с пунктом а) подраздела 1.1.3.1 ДОПОГ эти различные правила не распространяются на частное лицо при перевозке им указанных 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 на этапе «последней мили», которые осуществляются из предприятий розничной торговли, как правило, не используется никакая тара, кроме той, которая находится на полке магазина. Такая доставка 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 частное транспортное средство (например, на сиденье или в багажник), а нанесение маркировки на такие сумки (независимо от того, считаются ли они «подходящей наружной тарой» или «транспортным пакетом») в настоящее время не практикуется.

7. С учетом различий в операциях эти услуги по доставке на этапе «последней мили» 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. COSTHA просит рассмотреть возможность непосредственного освобождения опасных грузов от действия правил при осуществлении операций по доставке товаров на этапе «последней мили» конечному потребителю. 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 МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ, 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 МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ 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:

- опасным грузам не назначены транспортные категории 0 или 1 в пункте 1.1.3.6.3;
- перед упаковкой были приняты меры и проверены затворы для предотвращения утечки содержимого в нормальных условиях перевозки;
- максимальное количество опасных грузов, содержащихся в каждой единице внутренней тары, не превышает 5 килограммов или литров (*или количества, разрешенного в колонке 7а таблицы А главы 3.2 для ограниченных количеств*);
- общее количество газов класса 2, перевозимых в вагоне или контейнере/транспортной единице, за исключением аэрозолей (№ ООН 1950) и газовых баллончиков (№ ООН 2037), не превышает 50 килограммов или литров;
- общее количество всех опасных грузов, включая газы класса 2, перевозимых в вагоне или контейнере/транспортной единице, не превышает 333 килограммов или литров;
- опасные грузы упакованы:
 - i) во внутреннюю тару, полученную из упаковок, соответствующих положениям об освобожденных количествах в соответствии с главой 3.5; или
 - ii) во внутреннюю тару, полученную из упаковок, соответствующих положениям об ограниченных количествах в соответствии с главой 3.4; или
 - iii) во внутреннюю тару, полученную из комбинированной тары, соответствующей главе 4.1; или
 - iv) в одиночную тару, соответствующую главе 6.1; или
 - v) в соответствии с требованиями специального положения 188 (в случае перевозки литиевых батарей);
- опасные грузы фиксируются в вагоне или контейнере/транспортном средстве таким образом, чтобы исключить их перемещение.

Перевозки (возвраты) от первоначального грузополучателя обратно к первоначальному грузоотправителю также охватываются этими положениями».

Дополнительные вопросы

9. В COSTHA поступили комментарии от членов, которые хотели бы знать, следует ли в предлагаемом исключении учитывать разделение опасных грузов, и хотели бы услышать мнение Совместного совещания по этому вопросу.