



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2006/24
21 June 2006

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по перевозкам опасных грузов

Совместное совещание Комиссии МПОГ по вопросам безопасности
и Рабочей группы по перевозкам опасных грузов

Женева, 11-15 сентября 2006 года
Пункт 5 повестки дня

ПРЕДЛОЖЕНИЯ О ВНЕСЕНИИ ПОПРАВОК В МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ*

Перевозка, предшествующая морской или воздушной перевозке
или осуществляемая после нее

Положения пункта 1.1.4.2.1 с поправкой

Переданы Европейским советом химической промышленности (ЕСФХП)

Резюме: Цель настоящего документа заключается в принятии временного отступления от применения положений пункта 1.1.4.2.1 с поправкой до 1 января 2009 года, когда критерии СГС для классификации загрязнителей водной среды будут приняты в рамках правил перевозок всеми видами транспорта.

Справочные документы: TRANS/WP.15/AC.1/2005/68
TRANS/WP.15/AC.1/100 (пункты 13-17).

* Распространено Центральным бюро международных железнодорожных перевозок (ЦБМЖП) в качестве документа OSTI/RID/GT-III/2006/24.

Введение

1. Существующее отступление в отношении перевозки в транспортной цепи, включающей морскую или воздушную перевозку, предусмотренное в последнем абзаце пункта 1.1.4.2.1 издания МПОГ/ДОПОГ 2005 года, сформулировано следующим образом:

"Это отступление не применяется к грузам, отнесенным в качестве опасных к классам 1-8 ДОПОГ/МПОГ и считающимся неопасными в соответствии с применимыми требованиями МКМПОГ или Технических инструкций ИКАО".

2. На своей сессии, состоявшейся 13-23 сентября 2005 года, Совместное совещание, основываясь на документе TRANS/WP.15/AC.1/2005/68, подготовленном секретариатом и ОТИФ, решило распространить существующие положения пункта 1.1.4.2.1, применимые к классам 1-8, на классы 1-9 (TRANS/WP.15/AC.1/100, пункты 13-17). Эта поправка была принята WP.15 для издания ДОПОГ 2007 года и Комитетом экспертов МПОГ для издания МПОГ 2007 года.

3. В целях облегчения применения на глобальном уровне общих критериев, применимых для правил перевозок всеми видами транспорта, ИМО намерена включить критерии СГС для классификации веществ, опасных для окружающей среды, в МКМПОГ, по примеру МПОГ/ДОПОГ, посредством внесения поправки в приложение III МАРПОЛ (Ref DSC 10/17: пункты 3.69-3.86 и приложения 2 и 3).

4. До настоящего времени для определения веществ, опасных для морской среды, использовались профили опасностей, разработанные ГЕСАМП (Объединенная группа экспертов по научным аспектам защиты морской среды), но эти критерии имели некоторые отличия от критериев ДОПОГ/МПОГ для классификации веществ, опасных для окружающей среды. Это означает, что вещества могут быть классифицированы в качестве опасных для окружающей среды на основании МПОГ/ДОПОГ, тогда как они не относятся к таковым в соответствии с МКМПОГ.

5. Аналогичная ситуация существует в связи с воздушными перевозками: Группа экспертов ИКАО по опасным грузам решила на своем совещании в полном составе, состоявшемся 24 октября - 4 ноября 2005 года, что включение данных положений СГС является преждевременным, поскольку Группа была проинформирована о том, что ИМО решила ввести эти новые критерии только после 2009 года. До этого времени решение о том, классифицировать ли то или иное вещество в качестве вещества, опасного для окружающей среды, под № ООН 3077 или 3082, будет по-прежнему приниматься грузоотправителем (согласно измененному специальному положению А97 в издании ТИ ИКАО 2007-2008 годов).

6. Это означает, что с 2007 года при классификации веществ, опасных для окружающей среды, может возникнуть противоречие между положениями МКМПОГ и Технических инструкций ИКАО, с одной стороны, и МПОГ/ДОПОГ, с другой стороны, поскольку существующее положение пункта 1.1.4.2.1 в отношении отступления уже не будет применяться.

Предложение

7. Предлагается отложить применение на практике пункта 1.1.4.2.1 с поправкой до 1 января 2009 года, т.е. принять решение о временном отступлении от его применения на период, пока сохраняются различия между правилами перевозок различными видами транспорта. Мы любезно просим участников Совместного совещания поддержать принятие многостороннего соглашения, посредством которого можно решить данный вопрос.

Обоснование

8. При получении грузов, доставляемых в Европу морским или воздушным транспортом, применение этого положения с поправкой создаст много трудностей практического характера:

- контейнеры и цистерны, прибывающие в европейские морские порты, придется снабжать пояснительными надписями для дальнейшей отправки автомобильным или железнодорожным транспортом;
- грузы, прибывающие в морские порты или аэропорты в таре, не испытанной в соответствии с требованиями ООН, придется переливать, перегружать и/или переупаковывать;
- тару придется снабжать соответствующими знаками и маркировкой;
- придется выписывать необходимые документы (транспортный документ на опасные грузы и письменные инструкции) и направлять их в аэропорты или морские порты;
- может отсутствовать или поступать ограниченная информация на импортируемые грузы для их классификации в качестве веществ, опасных для окружающей среды.

9. Проблемы возникнут также при отправке грузов, когда перевозчикам придется снимать маркировку с тары или контейнеров в портах перед их погрузкой на борт морского или воздушного судна.

10. Незначительное повышение уровня безопасности будет сведено на нет в результате возникновения дополнительных видов опасности в ходе перегрузки или переупаковки грузов и не будет оправдывать огромных затрат промышленности в течение ограниченного двухлетнего периода.
