



**Европейская экономическая комиссия
Комитет по внутреннему транспорту
Рабочая группа по перевозкам опасных грузов**

Девяносто девятая сессия
Женева, 9–13 ноября 2015 года
Пункт 6 b) предварительной повестки дня
**Предложения о внесении поправок
в приложения А и В к ДОПОГ:
различные предложения**

**Проект предложения о внесении поправок в подпункт f)
подраздела 5.4.1.1.1**

**Передано Международным союзом автомобильного транспорта
(МСАТ)¹**

Резюме

Сущность предложения: Толкование подраздела 5.4.1.1.1 f) создает проблемы для транспортных компаний, водители которых не были ознакомлены с ДОПОГ.

Вполне возможно, что водители, осуществляющие такую доставку на ежедневной основе, нарушают правила, так как они, как правило, не имеют в своем распоряжении правила ДОПОГ и, следовательно, не в состоянии вычислить значения (в баллах) согласно подразделу 1.1.3.6.

Общее количество опасных грузов каждой транспортной категории и суммы этих значений в баллах должно указываться в транспортном документе в соответствии с пунктом 1.1.3.6.3.

Предлагаемое решение: Изменить Примечание 1 подраздела 5.4.1.1.1 f).

¹ Настоящий документ представлен в соответствии с пунктом 1 с) положения о круге ведения Рабочей группы, содержащегося в документе ECE/TRANS/WP.15/190/Add.1; в нем предусматривается, что Рабочая группа «разрабатывает и совершенствует Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов (ДОПОГ)».



Введение

1. Транспортный(ые) документ(ы) должен (должны) содержать информацию, указанную в подразделе 5.4.1.1 ДОПОГ. В настоящее время подпункт f) подраздела 5.4.1.1 сформулирован следующим образом:

«общее количество каждого опасного груза, имеющего отдельный номер ООН, надлежащее отгрузочное наименование или группу упаковки, если таковая назначена (объем или масса брутто или масса нетто, в зависимости от конкретного случая);

ПРИМЕЧАНИЕ 1: Если предусматривается применение подраздела 1.1.3.6, общее количество опасных грузов каждой транспортной категории должно указываться в транспортном документе в соответствии с пунктом 1.1.3.6.3».

2. Толкование подпункта f) подраздела 5.4.1.1.1 создает проблемы для транспортных компаний, водители которых не были ознакомлены с ДОПОГ. Поскольку водители не обязаны проходить подготовку по вопросам ДОПОГ, они доставляют грузы, не беспокоясь о возможных последствиях, как это изложено в следующем примере:

3. Водитель, не имеющий свидетельства ДОПОГ о подготовке, производит доставку следующих грузов:

- В 14 ч. 00 м. он получает звонок из судового бюро с распоряжением доставить груз компании X.
 - 20 кг № ООН 1016 углерода монооксид сжатый, 2,3 (2,1).
- Примерно в 14 ч. 40 м. он получает новое распоряжение о доставке груза:
 - 30 литров № ООН 1090 ацетон, 3, II; компания Z.
- И, наконец, в 15 ч. 30 м. поступает третье распоряжение о доставке груза:
 - 50 литров № ООН 1888 хлороформ, 6,1, III.

Замечания МСАТ

4. В подразделе 5.4.1.1 ДОПОГ не указано количество баллов, необходимое для определения максимального количества груза согласно подразделу 1.1.3.6. Это означает, что водители должны выполнять все расчеты на основе транспортной категории для каждого наименования опасных грузов.

5. Методу расчета обучают только в рамках подготовки водителя ДОПОГ.

6. Если применять подраздел 1.1.3.6, то водители, не прошедшие подготовку ДОПОГ, должны быть обучены в соответствии с главой 1.3 ДОПОГ, что фактически никогда не имеет места на практике.

7. Так, в приведенном выше примере, может ли данный водитель выполнять указанную перевозку? Если нет, то на каком ее этапе он должен отказаться от груза?

Предложение

8. Вполне возможно, что водители, осуществляющие такую доставку на ежедневной основе, нарушают правила, так как они, как правило, не имеют в своем распоряжении правила ДОПОГ и, следовательно, не в состоянии вычислить значения (в баллах) согласно подразделу 1.1.3.6.

9. На практике водители, прошедшие подготовку по вопросам ДОПОГ используют только баллы (а не количество в литрах или килограммах). Таким образом, водители, не прошедшие подготовку по вопросам ДОПОГ, полностью лишены возможности узнать, могут ли они перевозить опасные грузы в соответствии с пунктом 1.1.3.6 или нет.

10. Обычно они исходят из того, что правилами разрешена перевозка таких товаров в количестве до 1 000 кг или 1 000 литров. Это является серьезной ошибкой.

11. Если бы в каждом транспортном документе было указано количество баллов, то был бы произведен следующий расчет:

- № ООН 1016 углерода монооксид сжатый, 2,3 (2,1); 20 кг: 1 000 баллов согласно ДОПОГ
- № ООН 1090 ацетон, 3, II; 30 литров: 90 баллов согласно ДОПОГ
- № ООН 1888 хлороформ, 6,1, II; 50 литров: 150 баллов согласно ДОПОГ

12. Если бы в транспортном документе была указана сумма баллов, то тогда бы водитель знал, что он может перевозить либо только монооксид углерода, либо ацетон и хлороформ. Вместе с тем, если в транспортном документе упоминается только количество в кг или литрах, как это предусмотрено в подпункте f) пункта 5.4.1.1.1, то водитель не может оценить значения максимального количества и подпадает под действие санкций, несмотря на то, что он полностью уверен в правильности своих действий.

13. Проект предложения о внесении поправок в подпункт f) подраздела 5.4.1.1.1 ДОПОГ:

*Изменить Примечание 1 в подпункте 5.4.1.1.1 f) следующим образом (изменения **выделены жирным шрифтом**):*

«ПРИМЕЧАНИЕ 1: Если предусматривается применение подраздела 1.1.3.6, общее количество опасных грузов каждой транспортной категории **и сумма этих значений в баллах** должны указываться в транспортном документе в соответствии с пунктом 1.1.3.6.3».

Обоснование

Безопасность: более ясный текст повышает безопасность перевозок.

Осуществимость: возможность избежать путаницы в толковании текстов.

Облегчает применение подраздела 1.1.3.6 и подпункта f) подраздела 5.4.1.1.1.