|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Организация Объединенных Наций | | ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2020/24 | |
| _unlogo | | **Экономический  и Социальный Совет** | | Distr.: General  6 January 2020  Russian  Original: English |

**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, 16–20 марта 2020 года

Пункт 5 а) предварительной повестки дня

**Предложения о внесении поправок   
в МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ: нерассмотренные вопросы**

Требования к конструктивной пригодности грузовых транспортных единиц

Передано экспертом Европейского совета химической промышленности (ЕСФХП)[[1]](#footnote-1)\* [[2]](#footnote-2)\*\*

|  |
| --- |
| *Резюме* |
| **Существо предложения:** возобновляется обсуждение вопроса о требованиях в отношении «конструктивной пригодности» грузовых транспортных единиц с учетом недавних решений Подкомитета экспертов по перевозке опасных грузов, принятых на его пятьдесят шестой сессии. |
| **Предлагаемое решение:** предлагается внести поправки в пункты 7.1.4 и 7.3.1.13 МПОГ/ДОПОГ. |
| **Справочные документы:** неофициальный документ INF.15 осенней сессии Совместного совещания 2017 года (ЕСФХП);  ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2018/148, пункт 31 (доклад Совместного совещания Комиссии экспертов МПОГ и Рабочей группы по перевозкам опасных грузов о работе его осенней сессии 2017 года);  ST/SG/AC.10/C.3/2019/40 (Германия, ЕСФХП), Подкомитет экспертов по перевозке опасных грузов, пятьдесят шестая сессия. |
|  |

Введение

1. В настоящем документе резюмируется отличающаяся сфера охвата требований в отношении конструктивной пригодности в соответствии с пунктом 7.1.3.3.1 Типовых правил, применимых к грузовым транспортным единицам при их использовании для перевозки только взрывчатых веществ и изделий класса 1, в том виде, в каком они установлены в разделе 7.1.2 МКМПОГ, в сравнении с требованиями в отношении конструктивной пригодности больших контейнеров, изложенными в пункте 7.1.4 МПОГ/ДОПОГ, которые в целом применимы к перевозке грузов всех классов. Таким образом, применение требований в отношении конструктивной пригодности не согласовано между различными видами транспорта, за единственным исключением контейнеров для массовых грузов или мягких контейнеров для массовых грузов, для которых требования предписаны в пунктах 7.3.1.13 и 7.3.2.10 МПОГ/ДОПОГ, включенных соответственно в МКМПОГ.

Справочная информация

2. Вопрос об отсутствии согласования обсуждался в неофициальном документе INF.15, подготовленном ЕСФХП для сессии Совместного совещания МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ в сентябре 2017 года[[3]](#footnote-3)1. Совместное совещание сочло, что ЕСФХП следует в первую очередь довести свою обеспокоенность до сведения Подкомитета экспертов Организации Объединенных Наций, что позволит ему представить официальное предложение с учетом мнения Подкомитета (ECE/TRANS/  
WP.15/AC.1/2018/148).

3. На пятьдесят шестой сессии Подкомитета эксперты от Германии и ЕСФХП совместно представили предложения по унификации требования в отношении «конструктивной пригодности» для всех контейнеров (ST/SG/AC.10/C.3/2019/40)[[4]](#footnote-4)2. Большинство делегаций сочли, что существующие различия между требованиями в отношении «конструктивной пригодности» грузовых транспортных единиц для перевозки взрывчатых веществ и соответствующими требованиями для грузов других классов являются неоправданными, и приветствовали согласованный подход для всех видов транспорта. Предложенные поправки к соответствующим разделам Типовых правил ООН были в итоге приняты без дальнейших изменений.

Заключение

4. Все грузовые транспортные единицы, используемые для перевозки опасных грузов, должны быть конструктивно пригодными, т. е. нынешний подход в рамках МПОГ/ДОПОГ должен быть сохранен. Однако определение термина «конструктивно пригодный» следует изменить с учетом развития технического прогресса в последние годы. Ссылки на выбоины или изгибы глубиной более 19 мм и на соединения следует исключить. Техническое обоснование критерия «19 мм» отсутствует, и его применение приводит к проблемам на практике, поскольку противоречит «Рекомендациям по согласованному толкованию и осуществлению Международной конвенции по безопасным контейнерам 1972 года», обновленным в 2013 году, включая руководство по серьезным конструктивным недостаткам в контейнерах (циркуляр ИМО CSC.1/Circ.138/Rev.1).

5. На основе недавно принятого текста, подготовленного для двадцать второго пересмотренного издания Типовых правил ООН (с 2021 года), о требовании в отношении «конструктивной пригодности» грузовых транспортных единиц, применяемых для перевозки опасных грузов всех классов, предлагаются поправки к соответствующим разделам МПОГ/ДОПОГ.

Предложение

6. Предлагается изменить пункт 7.1.4 ДОПОГ следующим образом, при этом текст, относящийся только к МПОГ, заключен в [квадратные скобки] (исключенный текст выделен ~~зачеркиванием~~; новый текст подчеркнут):

«*7.1.4* *~~Большой контейнер может предъявляться к перевозке только в том случае, если он является конструктивно пригодным.~~*

*~~Термин "конструктивно пригодный" означает, что контейнер не имеет крупных дефектов в таких своих конструкционных компонентах, как верхняя и нижняя боковые балки, порог двери и ее стык, поперечные детали покрытия пола, угловые стойки и угловые фитинги.~~* *~~"Крупными дефектами" являются изгибы или выбоины глубиной более 19 мм в конструкционных деталях, независимо от их длины;~~* *~~трещины или поломка конструкционных деталей;~~* *~~более одного соединения или неправильное соединение (например, внахлест) верхних или нижних торцевых балок или дверных стыков, либо более двух соединений в любой верхней или нижней боковой балке или любое соединение в дверном пороге или угловых стойках;~~* *~~дверные петли и другая металлическая гарнитура, которые заклинены, деформированы, поломаны, отсутствуют или являются в том или ином отношении непригодными;~~* *~~негерметичные прокладки, изоляционные материалы и уплотнители;~~* *~~какие-либо нарушения общей конфигурации, являющиеся достаточно значительными, чтобы препятствовать надлежащему применению погрузочно-разгрузочных средств, установке и закреплению на шасси или транспортном средстве.~~*

*~~Кроме того, недопустимо ухудшение состояния любой детали контейнера, независимо от конструкционного материала, например проржавевший металл стенок или разрушенный фибергласс.~~* *~~Допустим, однако, нормальный износ, включая окисление (ржавчину), незначительные погнутости, вмятины и царапины, а также другие повреждения, не влияющие на пригодность к использованию или на стойкость к воздействию атмосферы.~~*

*~~Перед загрузкой контейнер должен быть также проверен, с тем чтобы убедиться в отсутствии в нем каких-либо остатков предшествующего груза и в отсутствии выступов на внутренних стенках и поверхности пола.~~*

*Перед погрузкой грузовая транспортная единица должна быть осмотрена снаружи и изнутри, с тем чтобы убедиться в отсутствии каких-либо повреждений, способных нарушить целостность грузовой транспортной единицы или груза, который в нее будет погружен.*

*Грузовая транспортная единица должна быть проверена, с тем чтобы убедиться в ее конструктивной пригодности, отсутствии в ней возможных остатков, несовместимых с грузом, и отсутствии на внутренней поверхности пола, стенок и потолка, где это применимо, выступов или повреждений, которые могут повлиять на содержащийся в ней груз, и отсутствии в больших контейнерах повреждений, влияющих на стойкость контейнера к воздействию погодных условий, когда это необходимо.*

*Термин "конструктивно пригодный" означает, что грузовая транспортная единица не имеет крупных дефектов в своих конструкционных компонентах.* *Конструктивными компонентами грузовых транспортных единиц для мультимодальных целей являются, например, верхние и нижние боковые балки, верхние и нижние торцевые поперечные элементы, угловые стойки, угловые фитинги и для больших контейнеров порог двери, верхний брус дверной рамы и поперечные детали покрытия пола.* *Крупными дефектами являются:*

*а) изгибы, трещины или разрывы в конструкционных или опорных элементах и любое повреждение сервисного или эксплуатационного оборудования, которое нарушает целостность единицы;*

*b) любое нарушение общей конфигурации или любое повреждение подъемных приспособлений или стыковочных устройств погрузочно-разгрузочного оборудования, являющееся достаточно значительными, чтобы препятствовать надлежащему применению* *погрузочно-разгрузочного оборудования, установке и закреплению на шасси, транспортном средстве или вагоне или установке в контейнерные ячейки на судне; и, когда это применимо,*

*c) дверные петли, дверные пороги и другая металлическая гарнитура, которые заклинены, деформированы, поломаны, отсутствуют или являются в том или ином отношении непригодными.*

***ПРИМЕЧАНИЕ:*** *В отношении наполнения переносных цистерн и многоэлементных газовых контейнеров (МЭГК) "UN" см. главу 4.2; в отношении наполнения встроенных цистерн (автоцистерн)  
[вагонов-цистерн], съемных цистерн, контейнеров-цистерн и съемных кузовов-цистерн, корпуса которых изготовлены из металлических материалов, а также транспортных средств-батарей [вагонов-батарей] и многоэлементных газовых контейнеров (МЭГК) см. главу 4.3; в отношении наполнения цистерн из армированных волокном пластмасс [пластмассовых контейнеров-цистерн] см. главу 4.4; в отношении вакуумных цистерн для отходов см. главу 4.5; в отношении наполнения контейнеров для массовых грузов см. главу 7.3.*».

7. Предлагается изменить пункт 7.3.1.13 ДОПОГ следующим образом, при этом текст, относящийся только к МПОГ, заключен в [квадратные скобки] (исключенный текст выделен ~~зачеркиванием~~; новый текст подчеркнут):

«*7.3.1.13* *Перед наполнением контейнер для массовых грузов, контейнер или транспортное средство [или вагон] должны подвергаться осмотру, с тем чтобы убедиться в том, что они конструктивно пригодны, что на их внутренних стенках, потолке и полу отсутствуют выступы или повреждения, способные повлиять на груз, и что на внутренних вкладышах или на оборудовании для удержания вещества не имеется разрезов, разрывов или любых повреждений, которые могут поставить под угрозу их способность удерживать груз.* *Термин "конструктивно пригодный" означает, что контейнер для массовых грузов, контейнер или транспортное средство [или вагон] не имеет крупных дефектов в таких своих конструкционных компонентах, как верхние и нижние боковые балки, верхние и нижние торцевые поперечные элементы, порог двери и верхний брус дверной рамы, поперечные детали покрытия пола, угловые стойки и угловые фитинги контейнера для массовых грузов или контейнера.* *Крупными дефектами [~~, когда это имеет отношение к соответствующим транспортным средствам,~~] являются:*

*а) изгибы, трещины или разрывы в конструкционных или опорных элементах и любое повреждение сервисного или эксплуатационного оборудования, котор~~ые~~ое наруша~~ют~~ет целостность контейнера для массовых грузов, контейнера или кузова транспортного средства [или вагона];*

*b)* *~~более одного соединения или неправильное соединение (например, внахлест) в верхних или нижних торцевых поперечных элементах или в верхнем брусе дверной рамы;~~* *любое нарушение общей конфигурации или любое повреждение подъемных приспособлений или стыковочных устройств погрузочно-разгрузочного оборудования, являющееся достаточно значительными, чтобы препятствовать надлежащему применению погрузочно-разгрузочного оборудования, установке и закреплению на шасси, транспортном средстве или вагоне или установке в контейнерные ячейки на судне;* *и, когда это применимо,*

*~~c)~~**~~более двух соединений в любой верхней или нижней боковой балке;~~*

*~~d)~~**~~любое соединение в дверном пороге или угловых стойках;~~*

*~~е~~с)* *дверные петли, дверные пороги и другая металлическая гарнитура, которые заклинены, деформированы, поломаны, отсутствуют или являются в том или ином отношении непригодными;*

*~~f)~~**~~негерметичные прокладки, изоляционные материалы и уплотнители;~~*

*~~g)~~**~~любое нарушение общей конфигурации контейнера для массовых грузов или контейнера или любое повреждение в подъемных приспособлениях или в соединительных устройствах погрузочно-разгрузочного оборудования, являющиеся достаточно значительными, чтобы препятствовать надлежащему применению погрузочно-разгрузочных средств, установке и закреплению на шасси,[или вагоне] или транспортном средстве [или установке в контейнерные ячейки на судне];~~*

*~~h)~~**~~любое повреждение в подъемных приспособлениях или в соединительных устройствах погрузочно-разгрузочного оборудования;~~* *~~или~~*

*~~i)~~**~~любое повреждение сервисного или эксплуатационного оборудования.~~*».

1. \* 2020 год (A/74/6 (Раздел 20) и дополнительная информация, Подпрограмма 2). [↑](#footnote-ref-1)
2. \*\* Распространено Межправительственной организацией по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) под условным обозначением OTIF/RID/RC/2020/24. [↑](#footnote-ref-2)
3. 1 <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2017/dgwp15a1/INF15e.pdf>. [↑](#footnote-ref-3)
4. 2 <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2019/dgac10c3/2019-40e.pdf>. [↑](#footnote-ref-4)