



---

## **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, 15–25 сентября 2015 года

Пункт 2 предварительной повестки дня

**Согласование с Рекомендациями Организации**

**Объединенных Наций по перевозке опасных грузов**

### **Доклад Специальной рабочей группы по согласованию МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ с Рекомендациями Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов**

**Записка секретариата<sup>1, 2</sup>**

#### **I. Общие вопросы**

1. Специальная рабочая группа по согласованию МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ с Рекомендациями Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов провела свою сессию в Женеве 21–22 апреля 2015 года под председательством г-на К. Пфоваделя (Франция).

2. В работе сессии приняли участие представители Германии, Испании, Нидерландов, Соединенного Королевства, Франции, Швейцарии, Швеции, Центральной комиссии судоходства по Рейну (ЦКСР), Межправительственной организации по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ), Евро-

---

<sup>1</sup> В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2014–2015 годы (ECE/TRANS/240, пункт 100; ECE/TRANS/2014/23, направление деятельности 9, пункт 9.2).

<sup>2</sup> Распространено Межправительственной организацией по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) в качестве документа OTIF/RID/RC/2015/23.



пейского совета химической промышленности (ЕСФХП) и Федерации европейских ассоциаций производителей аэрозолей (ФЕА).

3. Сессия проводилась на английском языке без устного перевода. Подготовленная секретариатом нижеследующая документация, включая повестку дня, была опубликована в качестве неофициальных документов, размещенных на веб-сайте Отдела транспорта ЕЭК ООН:

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/HAR/2015/1/Rev.1	Согласование с Типовыми правилами Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов
---------------------------------------	--

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/HAR/2015/2	Комментарии Испании
---------------------------------	---------------------

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/HAR/2015/3	Записка секретариата
---------------------------------	----------------------

4. Базовыми документами были доклад Комитета экспертов по перевозке опасных грузов и Согласованной на глобальном уровне системе классификации опасности и маркировки химической продукции Экономического и Социального Совета Организации Объединенных Наций и приложения к нему, распространенные секретариатом в качестве документов ST/SG/AC.10/42 и Add.1–3.

5. Специальная рабочая группа утвердила подготовленную секретариатом предварительную повестку дня (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/HAR/7).

## **II. Согласование МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ с Рекомендациями Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов, Типовые правила**

6. Проекты поправок к МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ, предложенные Специальной рабочей группой, содержатся в добавлении к настоящему докладу (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2015/23/Add.1). Рабочая группа решила, что изложенные ниже замечания должны быть доведены до сведения Совместного совещания, и некоторые тексты были заключены в квадратные скобки в ожидании принятия решений по ним Совместным совещанием.

### **Новый пункт 2.1.2.8**

7. По мнению представителя Германии, новый пункт 2.1.2.8 должен применяться на основе не только результатов испытаний, но и опыта. Специальная рабочая группа сочла, что это мнение может быть доведено до сведения Совместного совещания, однако предлагаемые отступления от Типовых правил ООН следует сначала предложить вниманию Подкомитета экспертов Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов.

8. Что касается ссылки на компетентные органы, то Специальная рабочая группа согласилась добавить ПРИМЕЧАНИЕ 1, в котором будет четко указано, на какой компетентный орган сделана ссылка. Было отмечено, что ссылки на компетентный орган в многосторонних договорах, таких как ДОПОГ, вводят в заблуждение, так как они могут относиться к компетентному органу каждой страны, затрагиваемой перевозкой. Этот вопрос поднимался в прошлом, и секретариат подготовил в этой связи неофициальный документ (INF.48, представленный на осенней сессии 2011 года), но еще не успел подготовить более обстоятельный документ.

9. В связи с ПРИМЕЧАНИЕМ 1 к пункту 2.0.0.2 Типовых правил ООН (ПРИМЕЧАНИЕ 2 к пункту 2.1.2.8 МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ) Специальная рабочая группа отметила, что оно сформулировано так, что не носит обязательного характера (в английском тексте использована глагольная форма "should" вместо "shall"). Некоторые делегации сочли, что нецелесообразно включать требования, касающиеся компетентных органов, в правила, подобные содержащимся в МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ. Другие сочли, что в контексте многостороннего договора, регулирующего международную перевозку, каждая из Договаривающихся сторон обязана соблюдать положения договора и что поэтому вполне допустимо включать такие требования, как условия, при которых компетентным органам позволено в одностороннем порядке разрешать отступления от МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ. Совместное совещание, возможно, пожелает рассмотреть этот вопрос.

### **Изделия/приборы, которые в случае пожара могут выделять диоксины**

10. Специальная рабочая группа отметила некоторые различия между терминологией, используемой в Типовых правилах ООН и в МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ: иногда в Типовых правилах ООН используется слово "изделия", а в МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ в аналогичных случаях – слово "приборы". Совместное совещание, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о приведении терминологии МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ в соответствии с Типовыми правилами ООН. В результате слова "изделия" и "приборы" в описании кода "M2" в подразделе 2.2.9.3 были заключены в квадратные скобки, учитывая, что изменение терминологии вызовет также необходимость внесения последующих поправок в другие пункты, например 1.1.3.6.3, 2.2.9.1.2, 2.2.9.1.5, а также в P906 (2).

### **Двигатели внутреннего сгорания/машины с двигателем внутреннего сгорания**

11. В связи с введением № ООН 3528, 3529 и 3530 было отмечено, что уже имели место продолжительные обсуждения вопросов, касающихся соответствующей значимости изъятий в разделе 1.1.3 и в специальных положениях главы 3.3, таких как специальное положение 363. Специальная рабочая группа сочла, что дух Рекомендаций ООН будет соблюден лучше, если изъятия в отношении транспортных средств, двигателей и машин, передвигающихся самостоятельно по дороге, будут помещены в раздел 1.1.3, а изъятия, касающиеся транспортных средств, двигателей или машин, перевозимых в качестве груза, будут рассматриваться в специальных положениях главы 3.3. Председатель сообщил, что для решения всех этих вопросов об изъятиях правительство Франции намерено представить комплексное предложение.

### **Алюминия побочные продукты плавки**

12. На основе информации, представленной Испанией, Специальная рабочая группа решила, что № ООН 3170, группы упаковки II и III, не следует лишать кода "BK1", потому что в специальном положении 244 Типовых правил ООН указано, что крытые брезентом контейнеры для массовых грузов могут использоваться для внутренних перевозок. Группа согласилась также внести поправки в CV37/CW37, чтобы избежать дублирования со специальным положением 244. Группа решила согласовать формулировку CV37/CW37 с формулировкой СП244

с изменениями, внесенными в девятнадцатом пересмотренном издании Типовых правил ООН. Совместное совещание, возможно, пожелает рассмотреть возможность исключения также требования в отношении предупреждающего знака, предусмотренного в CV37/CW37, так как это требование отсутствует в Типовых правилах ООН.

### **Полимеризующиеся вещества**

13. В отношении новых позиций класса 4.1, предусмотренных для полимеризующихся веществ (№ ООН 3531, 3532, 3533, 3534), Специальная рабочая группа решила использовать ту же логику назначения условий перевозки, что и для самореактивных веществ типа F (№ ООН 3229, 3230, 3239 и 3240). Однако Совместному совещанию следует рассмотреть вопрос о том, приемлем ли этот подход с точки зрения транспортной категории, так как это приведет к использованию транспортной категории 1 или 2, тогда как легковоспламеняющиеся твердые вещества группы упаковки III относятся, как правило, к транспортной категории 3. Условия перевозки в цистернах МПОГ/ДОПОГ также должны быть проверены Рабочей группой по цистернам.

### **Пункт 2.2.9.1.7**

14. В связи с поправками к последнему примечанию к пункту 2.2.9.1.7 (соответствующему специальному положению 240 в Типовых правилах ООН) было отмечено, что по просьбе Совместного совещания, прозвучавшей в ходе его сессии в марте 2014 года, правительство Франции уже представило предложение о литиевых батареях, содержащихся в транспортных средствах и оборудовании, отнесенных к № ООН 3166 и 3171, которое отражено в документе ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2014/51 (см. также ECE/TRANS/WP.15/AC.1/134, пункт 27, и ECE/TRANS/WP.15/AC.1/136, пункт 33). Совместное совещание решило включить эти положения в специальное положение. Однако с учетом того, что Подкомитет экспертов Организации Объединенных Наций будет обсуждать эти вопросы в более общем контексте, это предложение необходимо будет рассмотреть вновь в свете рекомендаций Подкомитета. Данные поправки необходимо будет рассмотреть в свете предложения, которое будет представлено Францией, в котором будут глобально рассматриваться вопросы, касающиеся двигателей, машин, транспортных средств и специального положения 363 и которое будет обсуждаться на сентябрьской сессии Совместного совещания вместе с другими вопросами, касающимися согласования с Типовыми правилами ООН.

### **Грузовые транспортные единицы**

15. При обсуждении пункта 3 а) инструкции по упаковке P910 было отмечено, что в его тексте упоминается "перегрузка между грузовыми транспортными единицами", тогда как в аналогичном тексте, например в тексте пункта 4.1.1.1, упоминается "перегрузка между транспортными единицами". Было также отмечено, что в пункте 4.1.1.1 Типовых правил ООН используется термин "грузовая транспортная единица": это означает, что перегрузка осуществляется между различными транспортными единицами, такими как контейнеры, транспортные средства или вагоны, а не только между транспортными единицами, определенными в ДОПОГ. Тогда был задан вопрос о том, следует ли заменить термин "грузовая транспортная единица" на "транспортное средство/вагон или контейнер".

нер", но так как термин "грузовая транспортная единица" был определен в главе 1.2, Специальная рабочая группа решила, что текст должен быть таким же, как и в Типовых правилах ООН. Поскольку некоторые делегации сочли, что это может явиться основанием для более подробного обзора существующего текста с целью обеспечения согласованности, секретариат вызвался подготовить такой обзор, чтобы проверить, можно ли использовать термин "грузовая транспортная единица" в других местах. Было отмечено, что ПРИМЕЧАНИЕ к определению "грузовая транспортная единица" следует в таком случае исключить.

### **Специальное положение 363**

16. По мнению Специальной рабочей группы, это измененное специальное положение необходимо будет рассмотреть в свете предложения, которое должно быть представлено Францией (см. также пункт 11). В связи с подпунктом g) был задан вопрос о том, следует ли требовать маркировку в виде табличек оранжевого цвета, когда требуется информационное табло. Однако было отмечено, что такое требование не предусмотрено в Типовых правилах ООН. Был также задан вопрос о необходимости транспортного документа, так как в настоящее время он не требуется.

### **P200 (3) d), примечание**

17. Специальная рабочая группа сочла, что слова "при условии утверждения компетентным органом страны использования" должны быть заменены на "при условии утверждения компетентным органом или назначенным им органом, выдавшим официальное утверждение типа".

### **P200 (11), таблица**

18. Специальная рабочая группа согласилась поместить под заголовком некоторых стандартов ISO ПРИМЕЧАНИЕ, в котором будет заявлено, что вариант EN отвечает требованиям и может также использоваться. Это заявление было заключено в квадратные скобки в случае стандарта ISO 24431:2006, так как Группа не была уверена, существует ли эквивалентный стандарт EN.

### **Маркировка/маркировочный знак (marking/mark)**

19. Специальная рабочая группа отметила, что использование слов "marking" (маркировка) и "mark" (маркировочный знак) было рационализировано в Типовых правилах ООН. Секретариат соответственно отразил изменения в проекте предложения о согласовании, однако было отмечено, что рационализация должна также быть осуществлена в некоторых частях, относящихся к МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ. Секретариату было предложено подготовить соответствующее конкретное предложение.

### **Минимальные размеры маркировочных знаков на цистернах**

20. Что касается возможности уменьшения минимального размера боковых сторон маркировочных знаков веществ, перевозимых при повышенной температуре, и веществ, опасных для окружающей среды, с 250 мм до 100 мм, если

имеющаяся площадь поверхности не позволяет прикрепить предписанные знаки, то Специальная рабочая группа предположила, что то, что разрешено для переносных цистерн, должно быть разрешено и для контейнеров-цистерн, однако возник вопрос о том, должно ли это касаться всех типов цистерн, включая вагоны-цистерны и автоцистерны. Альтернативные варианты были заключены в квадратные скобки в разделе 5.3.3 и пункте 5.3.6.2.

#### **Пункт 6.2.2.7.4 q) и r); новые маркировочные знаки для композитных баллонов**

21. Специальная рабочая группа сочла, что новые маркировочные знаки, требуемые в пункте 6.2.2.7.4 q) и r), могут быть неактуальны для композитных баллонов, которые не соответствуют рекомендациям ООН, и что если это так, то в пункт 6.2.3.9.2 должны быть внесены изменения. Совместному совещанию предлагается уточнить этот вопрос.

#### **Указания в транспортном документе**

22. Что касается нового пункта 5.4.1.1.20, то Специальная рабочая группа сочла, что секретариат должен довести до сведения Подкомитета экспертов Организации Объединенных Наций проблему редакционного характера в соответствующем пункте Типовых правил ООН.

23. Что касается нового пункта 5.4.1.1.21, то возник вопрос о том, необходимо ли дублировать в разделе 5.4.1 положение специального положения 363, учитывая, что это дублирование, по-видимому, не является систематическим (например, отсутствие аналогичного пункта в указаниях в транспортном документе в случае применения специального положения 373 или 378).

### **III. Утверждение доклада**

24. Специальная рабочая группа заочно утвердила доклад о работе своей сессии на основе проекта, подготовленного секретариатом.

---