



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.  
GENERAL

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2006/12  
5 January 2006

RUSSIAN  
Original: FRENCH

**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  
(Берн, 20-24 марта 2006 года)

**ПРЕДЛОЖЕНИЯ О ВНЕСЕНИИ ПОПРАВОК В МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ**

**Маркировка транспортных средств, перевозящих опасные грузы,**  
**упакованные в ограниченных количествах (глава 3.4)**

**Предложение правительства Франции\***

**РЕЗЮМЕ**

**Существо предложения:**

В настоящее время не существует какого-либо способа идентификации транспортных средств, перевозящих опасные грузы, упакованные в ограниченных количествах. Проведенное во Франции исследование, результаты которого были представлены Подкомитету экспертов ООН в 2002 году, показало, что перевозка таких грузов в значительных количествах представляет серьезную опасность.

**Предлагаемое решение:**

Внести изменения в главу 3.4, с тем чтобы предусмотреть обязательное требование в отношении соответствующей маркировки транспортных средств, перевозящих такие грузы в количестве, превышающем определенную массу. В этой связи необходима также минимальная документация для определения значений массы перевозимых грузов.

**Справочные документы:**

ST/SG/AC.10/C.3/2002/47 и UN/SCETDG/21/INF.28 (Подкомитет экспертов по перевозке опасных грузов, двадцать первая сессия, 1-10 июля 2002 года).

\* Распространено Центральным бюро международных железнодорожных перевозок (ЦБМЖП) в качестве документа OСТI/RID/GT-III/2006/12.

## **Введение**

Подкомитет экспертов ООН по перевозке опасных грузов неоднократно рассматривал вопрос о перевозках опасных грузов, упакованных в ограниченных количествах, с тем чтобы определить минимальные требования к обеспечению безопасности, согласованные между различными видами транспорта.

Несмотря на проводившуюся в течение многих лет работу, до сих пор еще не удалось достичь компромисса.

Франция испытывает обеспокоенность в связи с той опасностью, которую представляют транспортные средства, перевозящие значительные количества таких грузов. О существовании такой опасности свидетельствуют результаты исследований, проведенных в 2001 году (см. документ ST/SG/AC.10/C.3/2002/47 и его вариант на английском языке UN/SCETDG/21/INF.28).

Независимо от работы, проводимой Подкомитетом, Совместное совещание могло бы принять необходимые для МПОГ/ДОПОГ положения о маркировке транспортных единиц и вагонов, которые не препятствовали бы осуществлению мультимодальных перевозок.

Требование в отношении обязательной маркировки применялось бы только в случае превышения определенного порогового значения, установленного на уровне 12 тонн. Необходимость введения такого требования объясняется тем фактом, что опасность связана с общим количеством грузов, входящих в состав перевозимой партии. Кроме того, это позволяет исключить из сферы применения таких положений перевозки по доставке грузов на местном уровне, в ходе которых транспортируются различные виды грузов.

Предлагаемая маркировка основывается на существующей маркировке оранжевого цвета, к которой добавляются буквы "LQ", с тем чтобы отличить данные перевозки от других перевозок опасных грузов. Кроме того, это позволяет увязать новую маркировку с уже существующими основополагающими принципами.

Следует предусмотреть упрощенную документацию, позволяющую установить массу груза и определить, находится ли она в пределах, установленных данным предписанием.

Эта упрощенная документация совместима с документацией, требуемой правилами других видов транспорта.

## **Предложения**

Предлагаемый текст различается в зависимости от того, идет ли речь о МПОГ или ДОПОГ.

### МПОГ

Включить в главу 3.4 пункты следующего содержания:

"3.4.8 В случае каждой перевозки опасных грузов, упакованных в ограниченных количествах в соответствии с настоящей главой, в накладной должны быть указаны следующие сведения:

- запись "Опасные грузы, упакованные в ограниченных количествах";
- классы перевозимых грузов;
- масса брутто перевозимых грузов;
- название и адрес грузоотправителя;
- название и адрес грузополучателя.

3.4.9 На вагонах, в которых содержатся опасные грузы массой брутто более 12 тонн, упакованные в ограниченных количествах в соответствии с настоящей главой, должна иметься с каждой боковой стороны маркировочная табличка оранжевого цвета в соответствии с пунктом 5.3.2.2.1, на которой черным цветом должны быть указаны буквы "LQ" высотой не менее 20 см.

Эта маркировка не требуется для вагонов, уже маркированных в соответствии с пунктом 5.3.2.1.1".

### ДОПОГ

Включить в главу 3.4 пункты следующего содержания:

"3.4.8 В случае каждой перевозки опасных грузов, упакованных в ограниченных количествах в соответствии с настоящей главой, должен иметься транспортный документ со следующими записями:

- слова "Опасные грузы, упакованные в ограниченных количествах";
- классы перевозимых грузов;
- масса брутто перевозимых грузов;

- название и адрес грузоотправителя;
- название и адрес грузополучателя.

3.4.9 На транспортных единицах, в которых содержатся опасные грузы массой брутто более 12 тонн, упакованные в ограниченных количествах в соответствии с настоящей главой, должны иметься две расположенные в вертикальной плоскости таблички, соответствующие положениям пункта 5.3.2.2.1, на которых черным цветом должны быть указаны буквы "LQ" высотой не менее 20 см. Одна из этих табличек должна крепиться спереди, а другая сзади транспортной единицы, причем обе - перпендикулярно продольной оси транспортной единицы. Они должны быть хорошо видны.

Эта маркировка не требуется для транспортных единиц, уже маркированных в соответствии с пунктом 5.3.2.1.1".

### **Обоснование**

Что касается подробного исследования поведения опасных грузов, упакованных в ограниченных количествах, в аварийной ситуации, то Совместному совещанию предлагается ознакомиться с документом ST/SG/AC.10/C.3/2002/47 и его вариантом на английском языке UN/SCETDG/21/INF.28, о которых упоминалось выше.

В качестве резюме можно констатировать, что в том что касается поведения опасных грузов при пожаре в зависимости от типа используемой тары (более или менее горючие материалы), уменьшение размеров тары не ведет к пропорциональному снижению степени опасности. В некоторых случаях упаковки с ограниченными количествами реагируют на внешнее воздействие столь же бурно, как и упаковки с теми же грузами в количествах, подпадающих под действие правил.

Что касается последствий утечки загрязнителей, то малые количества токсичных продуктов могут причинить такой же ущерб окружающей среде, как и количества загрязнителей, подпадающие под действие правил.

Трудно утверждать, что транспортные средства и вагоны, представляющие такую же степень опасности, как и в случае перевозок, не подпадающих под изъятия, ни в малейшей степени не сопряжены с опасностью, дающей основания, с одной стороны, для осуществления контроля за ними и, с другой стороны, для определения мер реагирования в случае аварии.

---