



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, 19–23 марта 2012 года

Пункт 5 b) предварительной повестки дня

**Предложения о внесении поправок в МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ:
новые предложения****Предложение о согласовании для целей морской
и автомобильной перевозки опасных грузов^{1, 2}****Передано правительством Испании****Введение**

1. В пункте 7.1.4 главы 7.1 (Общие положения) действующего издания МПОГ/ДОПОГ содержится определение термина "конструктивно пригодный" для большого контейнера. Такое же определение используется в пункте 7.4.6.4.2 Международного кодекса морской перевозки опасных грузов (МКМПОГ) для грузовых контейнеров. Однако эти определения отличаются друг от друга по сфере применения и по некоторым формулировкам, которые подчеркнуты в тексте.

Существующий пункт 7.4.6.4.2 МКМПОГ гласит следующее:

".2 Термин "конструктивно пригодный" означает, что грузовой контейнер или транспортное средство не имеет крупных дефектов в таких своих конструкционных компонентах, как верхние и нижние боковые балки, порог двери и ее стык, поперечные детали покрытия пола, угловые стойки и угловые фитинги грузового контейнера. Крупными дефектами

¹ В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2010-2014 годы (ECE/TRANS/208, пункт 106; ECE/TRANS/2010/8, подпрограмма 02.7 с)).

² Распространено Межправительственной организацией по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) в качестве документа OTIF/RID/RC/2012/5.

являются изгибы или выбоины глубиной более 19 мм в конструкционных деталях, независимо от их длины; трещины или разломы конструкционных деталей; более одного соединения или неправильное соединение (например, внахлестку) верхних или нижних торцевых балок или дверных стыков, либо более двух соединений в любой верхней или нижней боковой балке, либо любое соединение в дверном пороге или угловых стойках; дверные петли и другая металлическая гарнитура, которые заклинены, деформированы, поломаны, отсутствуют или являются в каком-либо ином отношении непригодными; негерметичные прокладки, изоляционные материалы и уплотнители; или – в случае грузовых контейнеров – какие-либо нарушения общей конфигурации, достаточно значительные, чтобы препятствовать надлежащему применению погрузочно-разгрузочных средств, установке и закреплению на шасси или транспортном средстве или помещению в судовые отсеки.

.3 Кроме того, недопустимо ухудшение состояния любой детали грузового контейнера или транспортного средства, независимо от конструкционного материала, будь то проржавевший металл стенок или разрушенный фиберглас. 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 погодных условий".

2. В МПОГ/ДОПОГ эти требования применяют к большим контейнерам, в которых перевозятся все виды опасных грузов, а в МКМПОГ они применяются к грузовым контейнерам и транспортным средствам, но только при перевозке грузов класса 1.

3. В обоих случаях – как в МПОГ/ДОПОГ (в случае всех классов опасных грузов), так и в МКМПОГ (в случае класса 1) – требуется, чтобы большой контейнер (МПОГ/ДОПОГ) или грузовой контейнер или транспортное средство (МКМПОГ) не передавались и не предъявлялись к перевозке или транспортировке, если они не являются "конструктивно пригодными".

Предложение

4. Предлагается включить в существующий пункт 7.1.4 МПОГ/ДОПОГ нынешнее определение термина "конструктивно пригодный", содержащееся в вышеупомянутом МКМПОГ, исключив при этом последние слова пункта "или помещению в судовые отсеки" и заменив слова "грузовой контейнер" словами "большой контейнер".

5. Предлагается также заменить во втором абзаце слова «"крупными дефектами" являются изгибы или выбоины глубиной более 19 мм в конструкционных деталях...» словами «"Крупными дефектами" являются изгибы или выбоины в конструкционных деталях глубиной более 35 мм в случае перевозки опасных грузов всех классов, кроме класса 1, и более 19 мм в случае перевозки опасных грузов класса 1 (...)».

Таким образом, этот новый пункт МПОГ/ДОПОГ будет гласить следующее (изменения подчеркнуты):

"7.1.4 Большой контейнер и транспортное средство/вагон могут предъявляться к перевозке только в том случае, если они являются конструктивно пригодными".

Термин "конструктивно пригодный" означает, что большой контейнер или транспортное средство/вагон не имеет крупных дефектов в таких своих конструкционных компонентах, как верхние и нижние боковые балки, порог двери и ее стык, поперечные детали покрытия пола, угловые стойки и угловые фитинги большого контейнера. "Крупными дефектами" являются изгибы или выбоины в конструкционных деталях глубиной более 35 мм в случае больших контейнеров для опасных грузов всех классов, кроме класса 1, и более 19 мм в случае больших контейнеров для грузов класса 1, независимо от их длины; трещины или разломы конструкционных деталей; более одного соединения или неправильное соединение (например, внахлестку) верхних или нижних торцевых балок или дверных стыков, либо более двух соединений в любой верхней или нижней боковой балке, либо любое соединение в дверном пороге или угловых стойках; дверные петли и другая металлическая гарнитура, которые заклинены, деформированы, поломаны, отсутствуют или являются в каком-либо ином отношении непригодными; негерметичные прокладки, изоляционные материалы и уплотнители; или – в случае больших контейнеров – какие-либо нарушения общей конфигурации, достаточно значительные, чтобы препятствовать надлежащему применению погрузочно-разгрузочных средств, установке и закреплению на шасси или транспортном средстве/вагоне." (два последних образца без изменений).

Обоснование

6. По нашему мнению, невозможно согласиться с различиями, которые могут отрицательно влиять на перевозку грузовых контейнеров или транспортных средств с опасными грузами, в зависимости от правил, используемых конкретным видом транспорта.

Потенциальные последствия предлагаемых изменений

7. Настоящая поправка позволит согласовать практику между автомобильным и морским транспортом.

Технические последствия

8. Предлагаемые правила позволят обеспечить одинаковый уровень безопасности для грузовых контейнеров и транспортных средств во время автомобильной и морской перевозки и предусматривают менее жесткие требования, которые в большей степени соответствуют реальному положению в сфере технического обслуживания грузовых контейнеров или транспортных средств.

9. Настоящая поправка предусматривает достаточный предел безопасности для всех видов возможных дефектов грузовых контейнеров и транспортных средств, благодаря чему их погрузка-разгрузка и перевозка не будут подвергаться опасности.

10. Были учтены технические правила и критерии в отношении дефектов, предусмотренные в соответствующих международных публикациях, таких как PCL-5 и др.

Экономические последствия

11. Данное положение приведет к повышению стоимости ремонта и технического обслуживания соответствующих грузовых контейнеров и транспортных средств, но при этом обеспечит работой сектор промышленного транспорта, в результате чего станет возможным более длительное и более рационализованное и безопасное использование этих единиц.
