



---

## 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, 14–18 марта 2016 года

Пункт 5 а) предварительной повестки дня

##### Предложения о внесении поправок

в МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ:

нерассмотренные вопросы

## Принятые тексты на 2017 год – подразделы 1.1.3.2 и 1.1.3.3 и специальные положения 363 и 666

Представлено правительством Швейцарии<sup>1, 2</sup>

### *Резюме*

- |                              |   |
|------------------------------|---|
| <b>Существо предложения:</b> | Необходимо разъяснить взаимосвязь между различными изъятиями в соответствии с разделом 1.1.3 и специальными положениями 363 и 666, применимыми к оборудованию транспортных средств.   |
| <b>Предлагаемое решение:</b> | Внести изменения в специальные положения 363 и 666. Внести новое специальное положение, применимое к № ООН 3166 и № ООН 3171.   |
| <b>Справочные документы:</b> | ECE/TRANS/WP.15/AC.1/140/Add.1, ECE/TRANS/WP.15/230, неофициальные документы INF.16 и INF.18 девяносто девятой сессии Рабочей группы по перевозкам опасных грузов и INF.35 Совместного совещания, состоявшегося в сентябре 2015 года. |

<sup>1</sup> В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2016–2017 годы (ECE/TRANS/WP.15/2015/19 (9.2)).

<sup>2</sup> Распространено Межправительственной организацией по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) под условным обозначением OTIF/RID/RC/2016/16.



## Введение

1. В ходе состоявшегося в сентябре 2015 года Совместного совещания в неофициальном документе INF.35 были освещены некоторые сложности, связанные с толкованием и применением новых положений, предложенных в неофициальном документе INF.12 той же сессии. Среди таких сложностей Рабочая группа по перевозкам опасных грузов (WP.15) на своей ноябрьской сессии 2015 года (пункты 21–24 доклада ECE/TRANS/WP.15/230) отметила следующие:

- возможные противоречия между изъятиями, по-прежнему применимыми в соответствии с подразделами 1.1.3.2 и 1.1.3.7, и включенными новыми специальными положениями;
- трудности с применением критериев изъятия в пункте g) vi) специального положения 363.

Поскольку эти вопросы касаются и других видов транспорта, Совместному совещанию предлагается принять по ним решение.

## Сфера применения специальных положений 363 и 666 и изъятий в соответствии с подразделами 1.1.3.3, 1.1.3.2 и 1.1.3.7

2. В целях четкого разграничения сферы применения специального положения 363 и сферы применения изъятия в отношении оборудования транспортных средств, которое «предназначено для использования в ходе перевозки», Совместное совещание приняло решение добавить в текст специального положения 363 после первого пункта пояснительное ПРИМЕЧАНИЕ:

*«ПРИМЕЧАНИЕ: Эта позиция не применяется к оборудованию, упомянутому в подразделе 1.1.3.3».*

3. Поскольку в текстах на 2017 год специальное положение 363 больше не привязано конкретно к жидкому топливу № ООН 1202, 1203, 1223, 1268, 1863 и 3475, а отнесено к номерам ООН более общего характера (3528, 3529 и 3530), касающимся ДВИГАТЕЛЕЙ ВНУТРЕННЕГО СГОРАНИЯ или МАШИН С ДВИГАТЕЛЕМ ВНУТРЕННЕГО СГОРАНИЯ, которые содержат различные виды топлива (легковоспламеняющиеся жидкости, газы и вещества, опасные для окружающей среды), то представляется необходимым уточнить в данном ПРИМЕЧАНИИ также связь между специальным положением 363 и изъятиями для работающего на газе оборудования транспортных средств, предусмотренными в пунктах 1.1.3.2 a), d) и e) (примечание: в текстах, принятых на 2017 год пункт 1.1.3.2 b) перенесен в пункт b) специального положения 666).

4. В пункте f) специального положения 363 на 2017 год предусмотрено, что «литиевые батареи должны отвечать требованиям пункта 2.2.9.1.7». Следует также уточнить, что это требование не применимо к оборудованию, которое предназначено для использования в ходе перевозки, а именно оборудованию, в отношении которого предусмотрены изъятия в соответствии с подразделом 1.1.3.7. Поэтому в упомянутое выше ПРИМЕЧАНИЕ следует включить также ссылку на подраздел 1.1.3.7.

## Предложение 1

В ПРИМЕЧАНИИ после первого пункта специального положения 363 заменить «1.1.3.3» на «1.1.3.2 а), d) и e), 1.1.3.3 и 1.1.3.7».

5. Вводный текст специального положения 666 на 2017 год изложен в следующей редакции:

«666 На транспортные средства, отнесенные к № ООН 3166 или № ООН 3171, и оборудование, работающее на аккумуляторных батареях, отнесенное к № ООН 3171, в соответствии со специальными положениями 240, 312 и 385, а также любые содержащиеся в них опасные грузы, необходимые для их функционирования или эксплуатации их оборудования, когда они перевозятся в качестве груза, не распространяются какие-либо другие положения ДОПОГ, если соблюдены следующие условия: ...».

Мы считаем, что в новых положениях следует более четко разграничить оборудование транспортного средства, которое «предназначено для использования в ходе перевозки» и к которому применимо специальное положение 666, и оборудование, не предназначенное для использования в ходе перевозки, предусмотренное в специальном положении 363.

6. В приложении к настоящему документу приводятся пять примеров прицепов, в отношении которых трудно определить, будет ли к ним с 2017 года применимо специальное положение 363 или специальное положение 666. В соответствии с действующими до 31 декабря 2016 года текстами примеры 1–3 не подпадают под действие изъятия в соответствии с подразделом 1.1.3.3, поскольку это оборудование ни в каких случаях не предназначено для использования в ходе перевозки и, соответственно, могут быть освобождены от действия правил только в силу специального положения 363. С другой стороны, примеры 4 и 5 могут быть освобождены от действия правил только в силу подраздела 1.1.3.3, поскольку указанное в них оборудование предназначено для использования в ходе перевозки. В текстах, принятых на 2017 год, это различие частично проводится благодаря ПРИМЕЧАНИЮ, однако разница между оборудованием, указанным в специальном положении 666, и тем, которое указано в специальном положении 363, обозначена недостаточно четко. Соответственно, примеры 1–3 можно толковать как подпадающие также под действие специального положения 666, а не только специального положения 363. С другой стороны, примеры 4 и 5 могут быть ошибочно отнесены к сфере действия специального положения 363 в случае, когда в тот или иной момент рейса оборудование не работает, как например в ходе ремонта или перегрузки на железнодорожный транспорт для проезда через туннели.

7. Одновременно с этим следует найти решение проблемы, выявленной в ходе Совместного совещания в сентябре 2015 года и касающейся изъятия в отношении прицепов в силу специального положения 666; эта проблема проистекает из текстов Типовых правил и привела к принятию следующей поправки к подразделу 1.1.3.3 а):

«1.1.3.3 В конце первого предложения третьего абзаца вставить: "независимо от того, буксируется ли этот прицеп или перевозится на другом прицепе"» (редакция, выработанная на ноябрьской сессии WP.15).

Это добавление было необходимо, потому что в противном случае такие прицепы не освобождались бы от действия МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ, поскольку в соответствии с определением транспортного средства, содержащимся в новом специальном положении 385, специальное положение 666 касается транспортных средств позиции № ООН 3166, являющихся самоходными устройствами. Что, разумеется, не относится к случаю прицепов.

8. Те же проблемы возникают и в отношении прицепов, работающих на электрических моторах, и специальных положений 240 и 666.

9. Во избежание подобного рода смешения понятий и для устранения вышеупомянутой проблемы определения сферы применения специального положения 666 в отношении прицепов предлагаем включить в первое предложение специального положения 666 ссылку на использование в ходе перевозки:

## Предложение 2

Первый абзац специального положения 666 изложить в следующей редакции (новый текст выделен жирным шрифтом и подчеркиванием):

«На транспортные средства, отнесенные к № ООН 3166 или № ООН 3171, и оборудование, работающее на аккумуляторных батареях, отнесенное к № ООН 3171, в соответствии со специальными положениями 240, 312 и 385, а также любые содержащиеся в них опасные грузы, необходимые для их функционирования или эксплуатации их оборудования, **которое предназначено для использования в ходе перевозки согласно подразделам 1.1.3.3, 1.1.3.2 а), d) и e) и 1.1.3.7**, когда они перевозятся в качестве груза, не распространяются какие-либо другие положения ДОПОГ, если соблюдены следующие условия: ...».

## Обоснование

10. В таком случае становится очевидно, что специальное положение 666 касается оборудования, которое предназначено для использования в ходе перевозки (примеры 4 «Устройство для обогрева тента» и 5 «Холодильное оборудование» в приложении), в то время как специальное положение 363 касается оборудования, не предназначенного для использования в ходе перевозки, не подпадающего под действие специального положения 666 (примеры 1–3). Кроме того, ссылка на подраздел 1.1.3.3 позволяет включить в сферу применения специального положения 666 прицепы, которые, как указано выше, были отнесены к сфере применения подраздела 1.1.3.3, равно как и транспортные средства, определяемые в специальном положении 385 как самоходные устройства и упомянутые в начале этого текста.

## Возможность использования транспортных средств, перевозимых в качестве груза

11. Тексты пунктов 1.1.3.2 b) и 1.1.3.3 b) и c) были перенесены в пункт b) специального положения 666 и, соответственно, в пункт a) специального положения 666. В случае жидкого топлива возможность использования в ходе перевозки в качестве груза, которая до настоящего времени была предусмотрена в пункте 1.1.3.3 b), была вынесена в пункт a) специального положения 666. Однако та же возможность для газов, которая все еще упомянута в пункте 1.1.3.2 e), в пункт b) специального положения 666 не включена. Учитывая тот факт, что в соответствии с первым предложением специального положения 666 это специ-

альное положение применяется также к опасным грузам, необходимым для работы оборудования транспортных средств, когда они перевозятся в качестве груза, существуют две возможности изъятия в отношении такого оборудования, работающего на газообразном топливе: первая – в силу пункта 1.1.3.2 е) и вторая – в силу пункта б) специального положения 666. Эти два положения не совместимы, поскольку в одном случае (1.1.3.2 е)) использование этого оборудования в ходе перевозки разрешено, а во втором случае (пункт б) специального положения 666) такой возможности не предусмотрено.

12. Существуют три возможности продолжать перевозить оборудование транспортного средства в соответствии с пунктом 1.1.3.2 б):

- а) этот текст исключается из пункта б) специального положения 666, но сохраняется в пункте 1.1.3.2 б);
- б) по аналогии с решением, принятым в отношении пунктов 1.1.3.3 б) и с), пункт 1.1.3.2 е) исключается, а в конце предложения пункта б) специального положения 666 добавляется та же фраза, что и в пункте а) специального положения 666: «кроме случаев, когда кран должен быть открыт для обеспечения функционирования оборудования»;
- с) сохраняется существующая структура, а в специальном положении 666 делается отсылка к текстам, содержащимся в подразделе 1.1.3.

13. Мы считаем, что подобной путаницы и несоответствий между одинаковым текстом, содержащимся в различных частях правил, можно было бы избежать, если вместо их переноса в другое место была бы сохранена существующая структура, а в специальное положение 666 была бы включена отсылка к соответствующим текстам подраздела 1.1.3. Соответствующий текст мог бы быть изложен в нижеследующей редакции (добавления выделены жирным шрифтом и подчеркиванием, исключения – зачеркнуты).

### Предложение 3

«666 На транспортные средства, отнесенные к № ООН 3166 или ООН 3171, и оборудование, работающее на аккумуляторных батареях, отнесенное к № ООН 3171, в соответствии со специальными положениями 240, 312 и 385, а также любые содержащиеся в них опасные грузы, необходимые для их функционирования или эксплуатации их оборудования, **которое предназначено для использования в ходе перевозки согласно подразделам 1.1.3.3, 1.1.3.2 а), d) и e) и 1.1.3.7**, когда они перевозятся в качестве груза, не распространяются какие-либо другие положения ДОПОГ, если соблюдены следующие условия:

- а) в случае жидкого топлива\* **применяются положения пункта 1.1.3.3 б); все краны между двигателем или оборудованием и топливным баком должны быть закрыты, кроме случаев, когда кран должен быть открыт для обеспечения функционирования оборудования. Когда это необходимо, транспортные средства должны грузиться стоймя и закрепляться во избежание опрокидывания;**
- б) в случае газообразного топлива **применяются положения пунктов 1.1.3.2 б), d) и e); кран между резервуаром для газообразного топлива и двигателем должен быть закрыт, а электрический контакт разомкнут;**
- с) системы хранения на основе металлгидридов должны быть утверждены компетентным органом страны изготовления; если страна изготовления не является договаривающейся стороной МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ, утверждение должно быть признано компетентным органом договаривающейся стороны МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ;

d) положения пунктов а) и b) не применяются к транспортным средствам, опорожненным от жидкого или газообразного топлива.

*ПРИМЕЧАНИЕ 1: Транспортное средство считается опорожненным от жидкого топлива, когда жидкое топливо слито из бака и транспортное средство не может функционировать ввиду отсутствия топлива. Компоненты транспортного средства, например топливопроводы, топливные фильтры и инжекторы, необязательно прочищать, осушать или продувать для того, чтобы их можно было считать опорожненными от жидкого топлива. Кроме того, нет необходимости прочищать или продувать бак для жидкого топлива.*

*ПРИМЕЧАНИЕ 2: Транспортное средство считается опорожненным от газообразного топлива, когда резервуары для газообразного топлива опорожнены от жидкости (в случае сжиженных газов), положительное давление в резервуарах не превышает 2 бар и топливный отсечный или стопорный клапан закрыт и зафиксирован».*

Текст подстрочного примечания \* излагается в следующей редакции: «\* Данное примечание не касается текста на русском языке».

14. При таком решении пункты 1.1.3.2 b) и 1.1.3.3 b) сохраняются в существующей редакции, а пункт 1.1.3.3 c), который не имеет конкретной практической пользы, исключается.

## **Обоснование**

15. Прямая отсылка в специальном положении 666 к соответствующим частям текста раздела 1.1.3 позволяет выделить применимые положения без риска внести противоречия между различными изъятиями раздела 1.1.3 и теми, которые могут быть параллельно включены в специальное положение 666. Совершенно очевидно, что специальное положение 666 не преследует цель ввести полное изъятие из МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ в соответствии с подразделами 1.1.3.2 и 1.1.3.3, а направлено только на условия, описанные в различных пунктах раздела 1.1.3.

Преимущество такого решения заключается в том, что в разделе 1.1.3 сохраняется общее представление об изъятиях, применимых к транспортным средствам и оборудованию, используемому в ходе перевозки, и одновременно с этим решаются некоторые вопросы унификации со структурой Типовых правил.

## **Трудности с применением критериев освобождения по пункту g) vi) специального положения 363**

### **Двигатели внутреннего сгорания жидкого (и газового) топлива, перенесенные из позиции № ООН 3166 в позиции № ООН 3528, 3529 и 3530**

16. Они подпадают под действие специального положения 363. Если они опорожнены, то в соответствии с ПРИМЕЧАНИЕМ 1 пункта b) специального положения 363 под действие правил не подпадают. Если они заполнены, то в их отношении могут применяться изъятия в соответствии с пунктом g) специального положения 363. В этом случае двигатель, содержащий более 60 л топлива вместимостью более 450 л, должен иметь знаки опасности на двух противоположных боковых сторонах, а если его вместимость превышает 3 000 л, то должен быть снабжен информационными табло на двух противоположных боковых сто-

ронах. Для двигателей, работающих на газовом топливе, такая вместимость составляет 450 л и 1 000 л, а нижнего предела объема топлива не установлено.

Кроме того, для объемов, превышающих 1 000 л жидкого топлива, требуется транспортный документ. Помимо того, что от фактической «вместимости» в 1 500 л совершается переход к «содержанию» объемом в 1 000 л, непонятно, каким образом этот объем может быть проверен на практике.

Что касается газа, то транспортный документ требуется для вместимости более 1 000 л, преимуществом чего является возможность легко это проверить.

17. Из вышесказанного можно сделать вывод о том, что автомастерским, которые перевозят только двигатели, следует избегать их перевозки вместе с топливным баком, в противном случае им придется применять специальное положение 363, как указано выше. Кроме того, если бак не опорожнен, а его вместимость превышает 1 000 л, то им будет необходимо уточнить, сколько именно топлива в нем содержится, чтобы определить тип информационных знаков, которые они должны разместить на грузе, и установить, есть ли необходимость заполнения транспортного документа в соответствии с разделом 5.4.1.

18. Как представляется, эти положения не целесообразно применять к наземному транспорту. Совместному совещанию следует решить, целесообразно ли включить двигатели внутреннего сгорания в позиции № ООН 3528, 3529 и 3530 или же, напротив, их следует освободить от действия положений МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ, как это происходило до сих пор. Такое решение может стать предметом особого специального положения.

### **Сфера применения специального положения 363 и пункта 1.1.3.1 b)**

19. Этот вопрос не был представлен на рассмотрение Подкомитета экспертов по перевозке опасных грузов, поскольку он касается конкретно наземного транспорта и изъятия в соответствии с пунктом 1.1.3.1 b).

20. В настоящее время в специальном положении 363 содержится точно такая же формулировка, что и в пункте 1.1.3.1 b) – «машин или механизмов», – и таким образом специальное положение 363 в отношении жидкого топлива заменяет изъятие в соответствии с пунктом 1.1.3.1 b) в отношении машин и механизмов. В новых положениях эта связь с пунктом 1.1.3.1 b) будет потеряна, поскольку в специальном положении 363 и позициях № ООН 3528, 3529 и 3530 механизмы уже не упоминаются, а указаны только машины. Однако вопросы возникнут в том случае, когда изделие будет определено его владельцем как механизмы, а не как машины. Имеет ли такое лицо право воспользоваться изъятием в отношении этих механизмов в силу пункта 1.1.3.1 b), как это было возможно до введения специального положения 363?

21. По нашему мнению, в специальном положении 363 на 2017 год следует использовать слова «машины и механизмы», что позволит охватить те же изделия, что и ранее.

### **Предложение 4**

За исключением наименований по позициям № ООН 3528, 3529 и 3530 заменить в специальном положении 363 слова «машины» на «машины и механизмы».

## **Взаимосвязь между подразделом 1.1.3.7 и специальными положениями 312, 240, 385, 666 и 667**

22. В каждом из специальных положений 312, 240, 385, 666 и 667 о перевозимых транспортных средствах содержится ссылка на требования к литиевым батареям по подразделу 2.2.9.1.7. Вместе с тем в подразделе 1.1.3.7 изъятие в отношении тех же транспортных средств и их оборудования не было изменено, и соответственно любое транспортное средство и его оборудование можно продолжать использовать в ходе перевозки без проверки его соответствия требованиям, изложенным в подразделе 2.2.9.1.7. Однако с того момента, как они перевозятся в качестве груза, необходимо проверять соответствие литиевых батарей требованиям подраздела 2.2.9.1.7. Неясно, как владелец сможет доказать это соответствие, например для целей перегрузки на железнодорожный транспорт, в момент буксировки в автомастерскую или в процессе перемещения нового или подержанного транспортного средства.

23. По нашему мнению, действие специальных положений 312, 240, 385, 666 и 667 не следует распространять на транспортные средства, используемые в случае наземной перевозки, когда они перевозятся в качестве груза наземными рейсами.

### **Предложение 5**

Дополнить таблицу А главы 3.2 в части позиций № ООН 3166 и 3171 новым специальным положением следующего содержания:

«СПХХХ Действие специальных положений 312, 240, 385, 666 и 667 не распространяется на транспортные средства, используемые в качестве наземного транспорта, когда они перевозятся в качестве груза наземными рейсами, подпадающими под действие МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ. В таком случае по-прежнему применяются положения 1.1.3.2, 1.1.3.3 и 1.1.3.7».

## Приложение

1		<p><b>Компрессор</b>          Транспортное средство, прицеп          Жидкое топливо, № ООН 1202/1203          Объем: 2 000 л</p>
2		<p><b>Передвижная генераторная установка</b>          Транспортное средство, трехосный прицеп          Жидкое топливо, № ООН 1202          Объем: 1 900 л</p>
3		<p><b>Отопительное оборудование</b>          Транспортное средство, прицеп          Жидкое топливо          Печное топливо № ООН 1202          Объем: 100–300 л</p>
4	<p><b>Пример устройства для обогрева тента транспортного средства</b></p>  <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Топливо тягача:             <ul style="list-style-type: none"> <li>• без внешнего использования, использование только в ходе перевозки;</li> <li>• бак транспортного средства для тяги и использование получаемого тепла для обогрева;</li> <li>• в ДОПОГ такого сочетания видов использования не предусмотрено.</li> </ul> </li> <li>2. Бак системы отопления прицепа:             <ul style="list-style-type: none"> <li>• без внешнего использования, использование только в ходе перевозки;</li> <li>• хотя речь идет о дизельном топливе, оно используется только как горючее для отопления, а не как моторное топливо;</li> <li>• бак 25 л.</li> </ul> </li> <li>3. Обогреватель</li> </ol>	<p><b>Устройство для обогрева тента транспортного средства</b>          Бак прицепа 25 л</p>
		<p><b>Прицеп-рефрижератор</b></p>