



## 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 8 предварительной повестки дня

##### Прочие вопросы

## Согласование с Типовыми правилами ООН

### Передано правительством Швейцарии<sup>1, 2</sup>

#### *Резюме*

- Существо предложения:** Группе экспертов по опасным грузам (DGP) ИКАО следует учесть те трудности, которые могут возникнуть при перевозке изделий подкласса 1.4S в соответствии с главой 3.4 на наземном участке перевозки.
- Предлагаемое решение:** Предложить DGP ИКАО пересмотреть ее решение не применять положения главы 3.4 к изделиям подкласса 1.4S.
- Справочные документы:** Неофициальный документ INF.40, представленный на сороковой сессии Подкомитета экспертов ООН по перевозке опасных грузов.

<sup>1</sup> 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)).

<sup>2</sup> Распространено Межправительственной организацией по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) в качестве документа OTIF/RID/RC/2012/8.

1. В ходе своей сороковой сессии Подкомитет экспертов ООН по перевозке опасных грузов был проинформирован в неофициальном документе INF.40 о решениях, принятых DGP ИКАО. К их числу относится изложенное в пункте 5 решение, согласно которому DGP решила не принимать положения главы 3.4 для изделий подкласса 1.4S. Причина состояла в том, что в случае воздушной перевозки требования, которые применяются к упаковкам, содержащим ограниченные количества, не отличаются от требований, предъявляемых при перевозках, осуществляемых не в соответствии с главой 3.4.
2. Это решение может создать проблемы в ходе перевозок в транспортной цепи, включающей наземную перевозку на одном из участков. Действительно, эти грузы будут перевозиться в таре, на которой будут размещены знаки опасности, и будут сопровождаться "Декларацией на опасные грузы", как в случае любой перевозки опасных грузов, при которой не применяются освобождения, предусмотренные в главе 3.4. Таким образом, на наземных участках перевозки на них не смогут распространяться облегченные требования, предусмотренные в главе 3.4. Следовательно, на них будут распространяться все положения МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ. Транспортный документ должен будет дополняться сведениями, необходимыми для наземной перевозки (например, код ограничения проезда через туннели, инструкции для водителя, подготовка водителя и т.д.).
3. В том же пункте 5 неофициального документа INF.40 указано, что воздушный транспорт будет принимать к перевозке без каких-либо формальностей упаковки, маркированные в соответствии с главой 3.4 согласно правилам других видов транспорта. Однако в отличие от воздушных перевозок глава 3.4 не требует нанесения знаков опасности вместе с маркировочным знаком, предусмотренном в пункте 3.4.7, так что упаковка, перевозимая только с нанесенным на нее маркировочным знаком, предусмотренным в пункте 3.4.7, в соответствии с положениями главы 3.4 МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ, не отвечает автоматически требованиям воздушного транспорта в отношении нанесения знаков опасности. На этой упаковке отсутствуют знаки опасности. Таким образом, на ней необходимо было бы разместить одновременно маркировочный знак согласно пункту 3.4.7 и знаки опасности. С другой стороны, маркировочный знак, предусмотренный в пункте 3.4.8, не будет приниматься воздушным транспортом в случае изделий подкласса 1.4S, так что грузоотправитель, который пожелает воспользоваться освобождением в соответствии с главой 3.4, должен будет в обязательном порядке нанести на упаковку маркировочный знак, предусмотренный в пункте 3.4.7, не забыв при этом нанести также и знаки опасности и маркировку, требуемые в главе 4 части 3 Технических инструкций ИКАО. Однако, даже если это не указано в правилах, присутствие знаков опасности часто интерпретируется как несовместимое с присутствием маркировочного знака LQ, поэтому маркировочный знак, предусмотренный в пункте 3.4.7, в присутствии знаков опасности вполне может создавать трудности при осуществлении наземных перевозок, если в текстах правил не будет дано четкого разъяснения на этот счет.
4. Проблема состоит в том, что ни грузоотправитель, ни проверяющие органы не информируются об этих обстоятельствах в положениях главы 3.4. Самым простым решением было бы принятие DGP маркировочного знака, предусмотренного в пункте 3.4.8, для рассматриваемых грузов. Совместному совещанию следовало бы обратить на этот факт внимание DGP и Подкомитета экспертов по перевозке опасных грузов.
5. Если это решение не окажется приемлемым для DGP, необходимо будет рассмотреть возможность дополнения главы 3.4 специальной информацией, ка-

сающейсЯ случая перевозки изделий подкласса 1.4S. Например, в пункте 3.4.8 необходимо будет уточнить, что этот маркировочный знак не разрешается использовать в случае веществ подкласса 1.4S, а в пункте 3.4.7 уточнить, что для изделий подкласса 1.4S, предназначенных для воздушной перевозки, маркировочный знак, предусмотренный в пункте 3.4.7, должен быть размещен помимо соответствующей маркировки, требуемой в главе 4 части 3 Технических инструкций ИКАО. Однако это последнее решение представляется нам весьма сложным, и его следовало бы предложить только в том случае, если DGP не пересмотрит своего решения не применять положения главы 3.4 в отношении рассматриваемых изделий.

---