



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.15/AC.1/2005/68
29 June 2005

RUSSIAN
Original: ENGLISH

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
(Женева, 13-23 сентября 2005 года)

ТОЛКОВАНИЕ МПОГ/ДОПОГ 2005 ГОДА

Перевозка, предшествующая морской или воздушной перевозке
или осуществляемая после нее

Подраздел 1.1.4.2

Записка, подготовленная секретариатами ЕЭК ООН и ОТИФ*

Ниже секретариат приводит замечания относительно толкования подраздела 1.1.4.2, которые были представлены на сессии Совместного совещания МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ в сентябре 2004 года (INF.18), но не были рассмотрены из-за нехватки времени. Эти замечания были затем представлены Рабочей группе по перевозкам опасных грузов на ее семьдесят седьмой сессии (Женева, 25-28 октября 2004 года) и Комиссии экспертов МПОГ на ее сорок первой сессии (Менинген, 15-18 ноября 2004 года). Выводы, сделанные участниками этих совещаний, также приводятся ниже и выделены курсивом (см. также доклад Рабочей группы о работе ее семьдесят седьмой сессии *TRANS/WP.15/181*, пункты 12-29, и неофициальный документ INF.9, представленный на

* Распространена Центральным бюро международных железнодорожных перевозок (ЦБМЖП) в качестве документа OSTI/RID/GT-III/2005/68.

сессии Совместного совещания МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ в марте 2005 года и содержащий выдержки из доклада Комиссии экспертов МПОГ о работе ее сорок первой сессии; *циркулярное письмо 81-03/511.2004*).

Хотя затронутые вопросы в большинстве своем актуальны для МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ, в основном они касаются стыковки между автомобильными перевозками и морскими или воздушными перевозками в портах и аэропортах. Кроме того, что касается документации, то в МПОГ пункт 1.1.4.2.2 отсутствует, поэтому вопросы, затронутые секретариатом в связи с пунктом 1.1.4.2.2, очевидно, актуальны только для ДОПОГ и ВОПОГ.

Общие сведения

Вопросы, затронутые секретариатом ЕЭК ООН (Рабочая группа WP.15, семьдесят седьмая сессия, неофициальный документ INF.9)

"1. Секретариат ЕЭК ООН получил несколько запросов относительно толкования подраздела 1.1.4.2 МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ (с поправками, внесенными в 2005 году). При их рассмотрении был затронут ряд основополагающих вопросов, касающихся обоснования данного подраздела и его толкования.

2. Секретариат ЕЭК ООН отмечает, что этот подраздел (ранее являвшийся маргинальным номером 2007 согласно четырнадцатому изданию МПОГ/ДОПОГ) изначально был предназначен для урегулирования различий в требованиях к знакам опасности, предусмотренных в МКМПОГ/Технических инструкциях ИКАО (разработаны на основе Рекомендаций ООН) и в МПОГ/ДОПОГ (соответствующие положения не были полностью согласованы с Рекомендациями ООН). При этом считалось, что требования к упаковке, предусмотренные МКМПОГ и Техническими инструкциями ИКАО, обеспечивают по меньшей мере эквивалентный уровень безопасности.

3. С появлением в МПОГ/ДОПОГ требований к маркировке упаковок и положений об ограниченном количестве, которые не во всем соответствовали МКМПОГ и Техническим инструкциям ИКАО (ТИ ИКАО), сфера охвата маргинального номера 2007 была расширена в соответствии с предложениями, представленными в 1995 году Германией и ЕСФХП (TRANS/WP.15/AC.1/R.841, -/R.924 и -/R.934), за счет включения упаковок, не удовлетворяющих требованиям МПОГ/ДОПОГ в отношении упаковки/маркировки/размещения знаков опасности, но отвечающих требованиям либо ТИ ИКАО, либо МКМПОГ, а также за счет включения контейнеров и контейнеров-цистерн, не

отвечающих требованиям МПОГ/ДОПОГ в том, что касается размещения информационных табло.

4. Позднее в МПОГ/ДОПОГ было включено новое положение (1.1.4.2.2), позволяющее использовать документы, отвечающие требованиям Технических инструкций ИКАО либо МКМПОГ, при условии, что начиная с 1 января 2005 года в эти документы будет заноситься любая дополнительная информация, если таковая предусмотрена в МПОГ/ДОПОГ.

5. Вопросы, полученные секретариатом ЕЭК ООН, показывают, что подраздел 1.1.4.2 не всегда удается четко истолковать. Ниже в виде примеров приводятся резюме затронутых вопросов и предложенное секретариатом толкование, Совместное совещание, возможно, пожелает подтвердить либо изменить, если это будет сочтено необходимым".

Замечания Рабочей группы WP.15 (исходный документ TRANS/WP.15/181, пункты 12-14)

"12. Участникам напомнили о том, что подраздел 1.1.4.2 первоначально был предусмотрен для того, чтобы облегчить мультимодальную перевозку, разрешив перевозить опасные грузы в транспортной цепи, включающей морскую или воздушную перевозку, с соблюдением условий в отношении упаковки, маркировки, знаков опасности и информационных табло, применяемых в соответствии с МКМПОГ или Техническими инструкциями ИКАО, когда эти условия отличаются от требований МПОГ и ДОПОГ. Условия морской или воздушной перевозки, приведенные в соответствии с условиями Типовых правил ООН, считались более жесткими, и данное отступление не сказывалось на уровне безопасности, который рассматривался по крайней мере как эквивалентный.

13. Однако нынешние расхождения между правилами различных видов транспорта, в частности воздушного транспорта, создают проблемы с толкованием этих правил на практике, особенно тогда, когда речь идет о классификации и когда условия морской или воздушной перевозки не соответствуют требованиям безопасности МПОГ и ДОПОГ.

14. Ряд делегаций предпочли бы обсудить этот документ в рамках Совместного совещания МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ. Однако данный документ уже был представлен Совместному совещанию в сентябре 2004 года, но из-за отсутствия времени не был рассмотрен. С другой стороны, затронутые проблемы в основном касаются стыковки между автомобильными перевозками и морскими или воздушными перевозками в портах и аэропортах. Поэтому Рабочая группа решила рассмотреть предложения, касающиеся толкования, и пришла к следующим выводам".

Маркировка упаковок

Вопрос, затронутый секретариатом ЕЭК ООН (WP.15, 77-я сессия, неофициальный документ INF.9)

"8. В отдельных специальных положениях МПОГ/ДОПОГ (например, 633) предусмотрена дополнительная маркировка упаковок, которая не требуется для других видов транспорта. Был задан вопрос о том, требуется ли такая маркировка до или после морской/воздушной перевозки.

Предложенное толкование:

Нет, поскольку эта дополнительная маркировка не предусмотрена МКМПОГ и Техническими инструкциями ИКАО, а упаковки, маркированные согласно МКМПОГ или ТИ ИКАО и перевозимые до либо после воздушной/морской перевозки по правилам МПОГ/ДОПОГ, принимаются".

Замечания Рабочей группы WP.15 (TRANS/WP.15/181, пункт 17)

"17. Дополнительная маркировка, требуемая МПОГ или ДОПОГ (например, в соответствии со специальным положением 633) не требуется, если упаковка маркирована в соответствии с МКМПОГ или Техническими инструкциями ИКАО".

Замечания Комиссии экспертов МПОГ (81-03/511.2004, пункт 77, приведенный в неофициальном документе INF.9 (март 2005 года))

"77. Комиссия экспертов МПОГ присоединилась к мнению Рабочей группы WP.15 и пояснила, что нанесение дополнительной маркировки в соответствии с МПОГ/ДОПОГ не запрещается, но не является обязательным."

Ограниченные количества

Вопрос, затронутый секретариатом ЕЭК ООН (WP.15, 77-я сессия, неофициальный документ INF.9)

"9. В связи с опасными грузами, перевозка которых осуществляется в соответствии с положениями МКМПОГ или Технических инструкций ИКАО относительно ограниченных количеств, был задан вопрос о том, принимаются ли такие грузы по

правилам МПОГ/ДОПОГ в качестве ограниченных количеств (т.е. будучи полностью освобожденными от действия других положений МПОГ/ДОПОГ) при перевозке до и после морской/воздушной перевозки.

Предложенное толкование

Да, в случае воздушной перевозки при условии, что упаковки маркированы в соответствии с главой 4 (раздел 4.5) части 3 Технических инструкций ИКАО.

Да, в случае морской перевозки при условии, что упаковки маркированы в соответствии с подразделом 3.4.5.1 МКМПОГ.

Нет, в случае морской перевозки, если в соответствии с разделом 3.4.7 МКМПОГ упаковки не маркированы (разумеется, если только перевозка таких грузов не освобождена полностью от действия МПОГ/ДОПОГ в соответствии с положениями подразделов 1.1.3.1, 1.1.3.2 или 1.1.3.3 МПОГ/ДОПОГ). В этом случае не соблюдались бы требования подпункта 1.1.4.2.1 а)".

Замечания Рабочей группы WP.15 (TRANS/WP.15/181, пункты 18-21)

"18. Маркировка согласно ДОПОГ на упаковках, содержащих опасные грузы в ограниченных количествах, не требуется, если на эти упаковки нанесена маркировка, предусмотренная МКМПОГ или Техническими инструкциями ИКАО для ограниченных количеств.

19. Однако возникает проблема, когда эти ограниченные количества в соответствии с МКМПОГ или Техническими инструкциями ИКАО полностью освобождаются от применения требований в отношении маркировки и транспортного документа, поскольку такие изъятия не предусмотрены в ДОПОГ. Кроме того, отступление, предусмотренное в пункте 1.1.4.2.1, не применяется к веществам классов 1-8, которые рассматриваются как неопасные в МКМПОГ или Технических инструкциях ИКАО.

20. Представитель МАПМ указал, что при морской перевозке контейнер в любом случае должен быть снабжен маркировкой "ОГРАНИЧЕННЫЕ КОЛИЧЕСТВА". Поэтому он предложил, чтобы эти немаркированные упаковки допускались к автомобильной перевозке согласно ДОПОГ, когда такая маркировка нанесена на контейнеры или транспортные средства.

21. Рабочая группа не пришла к единому мнению по этому вопросу, который можно будет решить только на основе письменного предложения".

Замечания Комиссии экспертов МПОГ (81-03/511.2004, пункты 78-79, приведенные в неофициальном документе INF.9(март 2005 года))

"78. Председатель отметил, что в данном случае речь идет о замене маркировки МПОГ/ДОПОГ (в форме ромба) маркировкой, предусмотренной в МКМПОГ или Технических инструкциях ИКАО ("ОГРАНИЧЕННЫЕ КОЛИЧЕСТВА").

79. По мнению Комиссии экспертов МПОГ, эти вопросы толкования должны рассматриваться Совместным совещанием одновременно в отношении всех видов внутреннего транспорта на основе письменного предложения. При обсуждении были, в частности, затронуты следующие моменты:

- если перевозка вещества осуществляется в ограниченных количествах в соответствии с МКМПОГ или Техническими инструкциями ИКАО, то предшествующая ей или следующая за ней перевозка также могут осуществляться автомобильным или железнодорожным транспортом в соответствии с положениями об ограниченных количествах;
- отсутствует ясность в вопросе о том, соответствуют ли освобождения, предусмотренные МКМПОГ и Техническими инструкциями ИКАО, освобождениям согласно главе 3.4 МПОГ/ДОПОГ и в какой мере упаковки должны отвечать требованиям главы 3.4 МПОГ/ДОПОГ;
- если согласно положениям МКМПОГ или Технических инструкций имеется возможность полного освобождения веществ классов 1-8, которые тем не менее, согласно МПОГ/ДОПОГ, классифицируются как опасные, то освобождение, предусмотренное пунктом 1.1.4.2.1, не применяется и должны соблюдаться правила МПОГ/ДОПОГ;
- из указанных в транспортном документе сведений невозможно определить, перевозятся ли вещества в ограниченных количествах".

Освобожденные количества и предметы потребления (ИКАО)

Вопрос, затронутый секретариатом ЕЭК ООН (WP.15, семьдесят седьмая сессия, неофициальный документ INF.9)

"10. Был задан вопрос о том, допускаются ли опасные грузы, перевозимые в соответствии с положениями Технических инструкций ИКАО об освобожденных количествах (часть 1, глава 2, раздел 2.4), к перевозке по правилам МПОГ/ДОПОГ до или после воздушной перевозки.

Предложенное толкование:

Да, на основании пункта 1.1.4.2.1 МПОГ/ДОПОГ, т.е. при условии, что опасные грузы упакованы с соблюдением соответствующих требований ТИ ИКАО и упаковки снабжены маркировкой "Опасные грузы в освобожденных количествах", а также с соблюдением других требований, предусмотренных в разделе 2.4.6 главы 2 указанной части 1 Технических инструкций ИКАО.

При этом в транспортном документе опасные грузы следует декларировать согласно главе 5.4 МПОГ/ДОПОГ (т.е. с указанием № ООН, надлежащего отгрузочного наименования, класса и т.д.) и при соблюдении других соответствующих положений МПОГ/ДОПОГ, за исключением требований к упаковке, маркировке и знакам опасности.

11. В связи с опасными грузами, которые для целей воздушной перевозки классифицируются как "Предметы потребления, идентификационный № 8000, класс 9", хотя обычно им должен присваиваться № ООН в классах 1-9 МПОГ/ДОПОГ, был задан вопрос о том, допускаются ли эти опасные грузы к перевозке на таких же условиях до или после воздушной перевозки.

Предложенное толкование:

Да, при соблюдении пункта 1.1.4.2.1 МПОГ/ДОПОГ, т.е. при условии, что они упакованы согласно соответствующим положениям ТИ ИКАО и что упаковка снабжена маркировкой "Предметы потребления, идентификационный № 8000" и знаком опасности класса 9.

При этом соблюдаются все другие положения МПОГ/ДОПОГ, за исключением положений, касающихся упаковки маркировки/знаков опасности, а указанные грузы

подлежат декларированию в транспортном документе в соответствии с главой 5.4, т.е. с указанием № ООН, надлежащего отгрузочного наименования и класса.

12. Это касается и тех случаев, когда классификация опасных грузов согласно МКМПОГ или ТИ ИКАО отличается от классификации по МПОГ/ДОПОГ".

Замечания Рабочей группы WP.15 (TRANS/WP.15/181, пункты 22-24)

"22. Маркировка/знаки, размещаемые на упаковках в соответствии с положениями Технических инструкций ИКАО при перевозке освобожденных количеств или предметов потребления, могут заменять собой маркировку/знаки, предусмотренные ДОПОГ, однако это отступление не применимо к классификации, и транспортный документ должен содержать информацию, предписанную ДОПОГ для соответствующих веществ.

23. Представители Норвегии и Дании высказали оговорку в отношении принятия к автомобильной перевозке в их странах упаковок со знаком опасности образца № 9 в соответствии с положениями Технических инструкций ИКАО, применимыми к предметам потребления, так как в случае аварии этот знак сообщает аварийно-спасательным службам ошибочную информацию о действительных свойствах перевозимого груза.

24. Представитель Нидерландов высказала оговорку в отношении принятия какого-либо толкования, касающегося освобожденных количеств и предметов потребления, так как обсуждение этого вопроса ведется в Подкомитете экспертов по перевозке опасных грузов ООН. Было, однако, отмечено, что эта работа продолжится в 2005 и 2006 годах и что, следовательно, ни одно положение, отражающее выводы Подкомитета, невозможно будет включить в ДОПОГ до 1 января 2009 года".

Замечания Комиссии экспертов МПОГ (81-03/511.2004, пункты 80-81, приведенные в неофициальном документе INF.9 (март 2005 года))

"80. Представитель Австрии отметил, что понятие предметов потребления в МПОГ/ДОПОГ не отражено, поскольку в контексте этих соглашений оно не является признанным правовым понятием.

81. По мнению Комиссии экспертов МПОГ, этот вопрос требует дополнительных разъяснений и должен быть рассмотрен на Совместном совещании. Речь идет о совершенно иных системах, которые не охватываются пунктом 1.1.4.2.1".

Опасные грузы, подпадающие под действие МПОГ/ДОПОГ, но не подпадающие под действие МКМПОГ и Технических инструкций ИКАО (загрязнители водной и морской среды)

Вопрос, затронутый секретариатом ЕЭК ООН (WP.15, семьдесят седьмая сессия, неофициальный документ INF.9)

"13. Последнее предложение пункта 1.1.4.2.1 гласит: "Это отступление не применяется к грузам, отнесенным в качестве опасных к классам 1-8 ДОПОГ и считающимся неопасными в соответствии с применимыми требованиями МКМПОГ или Технических инструкций ИКАО".

14. По мнению секретариата, это предложение ведет к неверному толкованию, так как, если согласно МКМПОГ или Техническим инструкциям ИКАО грузы не являются опасными, то не могут соблюдаться и условия подпунктов а), b) и с), а это означает, что указанное отступление применяться не может. Возможно, оно позволяет разъяснить ситуацию в отношении грузов классов 1-8, однако может привести к расхождениям в толковании правил для грузов класса 9, в частности в случае перевозки загрязнителей водной среды до или после воздушной перевозки.

15. Секретариат отмечает, что все номера ООН класса 9 МПОГ/ДОПОГ подпадают под действие МКМПОГ и Технических инструкций ИКАО, поэтому опасные грузы класса 9 МПОГ/ДОПОГ также подпадают под действие МКМПОГ и Технических инструкций ИКАО.

16. Возникает вопрос, можно ли, руководствуясь указанным предложением, считать, что то или иное вещество, удовлетворяющее критериям МПОГ/ДОПОГ в отношении загрязнителей водной среды, но не зарегистрированное в МКМПОГ в качестве загрязнителя морской среды, освобождается от действия МПОГ/ДОПОГ до или после морской перевозки.

Предложенное толкование:

Нет, поскольку критерии определения загрязнителей морской среды, содержащиеся в приложении III к Конвенции МАРПОЛ/МКМПОГ, те же, что и в подразделе 2.3.5.6 МПОГ/ДОПОГ, а отсутствие того или иного наименования морского загрязнителя в МКМПОГ недостаточно для исключения его из сферы охвата МКМПОГ, если известно, что это вещество удовлетворяет указанным критериям или если даже предполагается, что оно удовлетворяет этим критериям (см. подраздел 2.10.2.6 МКМПОГ). Что касается

перевозки до или после воздушной перевозки, то несмотря на отсутствие в Технических инструкциях ИКАО критериев в отношении веществ, опасных для окружающей среды, в специальном положении А97 Технических инструкций ИКАО оговаривается, что вещества, которым, согласно правилам для других видов транспорта, присвоен № ООН 3017 или № ООН 3082, могут перевозиться воздушным транспортом под этими номерами. Другими словами, такие вещества, если они отвечают критериям МПОГ/ДОПОГ, до или после воздушной перевозки должны перевозиться как вещества под № ООН 3077 или № ООН 3082.

17. Предложение секретариата: С учетом вышесказанного секретариат предлагает внести поправку в последнее предложение пункта 1.1.4.2.1, заменив слова "классам 1-8" словами "классам 1-9".

Замечания Рабочей группы WP.15 (TRANS/WP.15/181, пункты 25-29)

"25. Вещества, о которых известно, что они отвечают критериям раздела 2.3.5, должны перевозиться согласно условиям, применимым к веществам под номерами ООН 3077 или 3082, до или после воздушной перевозки. Это не противоречит Техническим инструкциям ИКАО, которые предусматривают такую ситуацию.

26. Упаковки, контейнеры и контейнеры-цистерны, на которых до или после морской перевозки имеется маркировка "загрязнители морской среды" в соответствии с МКМПОГ, к автомобильной перевозке принимаются.

27. Сотрудник секретариата указал, что вещества, о которых известно, что они отвечают критериям загрязнителей водной среды согласно разделу 2.3.5, должны до или после морской перевозки перевозиться либо в соответствии с условиями ДОПОГ для веществ под номерами ООН 3077 или 3082, либо в соответствии с требованиями МКМПОГ для этих же позиций. По его мнению, вещество, отвечающее нынешним критериям раздела 2.3.5, по существу отвечает также критериям приложения III к Конвенции МАРПОЛ и МКМПОГ для загрязнителей морской среды, даже если это вещество не указано в МКМПОГ по наименованию как загрязнитель морской среды, и пункт 2.10.2.6 МКМПОГ позволяет в этом случае идентифицировать данное вещество как загрязнитель морской среды.

28. Секретариат отметил, что последнее предложение пункта 1.1.4.2.1 должно быть упрощено, с тем чтобы оно применялось ко всем веществам классов 1-9, так как, по его мнению, не существует примера веществ класса 9, которые считались бы опасными согласно ДОПОГ и не считались бы опасными для воздушной или морской перевозки. Тем не менее консенсуса по этому вопросу не было достигнуто.

29. Учитывая большое число проблем, связанных с толкованием, представитель Германии рекомендовал вновь учредить неофициальную рабочую группу, которая в прошлом, по поручению Совместного совещания МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ, занималась рассмотрением проблем документации в цепи мультимодальной перевозки. Эту рекомендацию поддержали представители промышленности."

Замечания Комиссии экспертов МПОГ (81-03/511.2004, пункт 82, приведенный в неофициальном документе INF.9 (март 2005 года))

"82. По мнению представителя Германии, различия между загрязнителями водной среды и загрязнителями морской среды будут сохраняться до тех пор, пока для всех видов транспорта не начнут применяться критерии СГС (Согласованная на глобальном уровне система классификации и маркировки химических веществ). В 2007 году эти критерии будут включены в МКМПОГ, а при этом предусматривается переходный период до 2008 года. Пока же придется смириться с этим неудовлетворительным положением".
