



---

## 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, 21–25 марта 2011 года  
Пункт 6 предварительной повестки дня  
Доклады неофициальных рабочих групп

### Доклад неофициальной рабочей группы по перевозке навалом/насыпью

Передано правительством Соединенного Королевства от имени  
рабочей группы<sup>1 2</sup>

#### *Резюме*

**Существо предложения:** В настоящем документе представлен доклад неофициальной рабочей группы по перевозке навалом/насыпью. В докладе кратко излагается обсуждение рабочей группой принципа пересмотра системы кодов перевозки грузов навалом/насыпью и приводится подробная информация о включении кодов VV/VW в систему кодов ВК. В нем также представлены выводы рабочей группы.

**Предлагаемое решение:** Отсутствует.

**Справочные документы:** ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/16 – Ориентировочный текст для пересмотра системы кодов перевозки навалом/насыпью в МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ

---

<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/2011/15.

## Доклад

1. Рабочая группа провела свое совещание в Лондоне 4–6 октября 2010 года под председательством Джеффа Харта (Соединенное Королевство). На нем присутствовали представители Бельгии, Германии, Испании, Нидерландов, Польши, Румынии, Соединенного Королевства, Франции, Швеции и следующих неправительственных организаций: Международного союза железных дорог (МСЖД) и Международной ассоциации по производству автомобильных кузовов и прицепов (ККПКП).

2. Рабочая группа приняла повестку дня и согласовала круг ведения. Повестка дня предусматривала обсуждение следующих документов:

а) ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2010/25 и неофициальные документы INF.3 и INF.14 (Соединенное Королевство), представленные на сессии Совместного совещания, состоявшейся в марте 2010 года;

б) неофициальный документ INF.20 (МСЖД), представленный на сессии Совместного совещания, состоявшейся в марте 2010 года;

с) неофициальный документ INF.33 (Португалия), представленный на сессии Совместного совещания, состоявшейся в марте 2010 года;

д) замечания Венгрии по документу ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2010/25;

е) замечания Румынии по документу ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2010/25;

ф) дискуссионный документ Соединенного Королевства.

3. Совещание рабочей группы началось с выступления Председателя, который кратко рассказал о применяемых в настоящее время двух системах – используемой в рамках МПОГ/ДОПОГ системе специальных положений VV/VW и системе на основе Типовых правил ООН, в которой используются коды ВК. Специальные положения VV/VW долгое время разрабатывались на разовой основе без какого-либо изложения намерений и принципов, лежащих в основе такой системы, при этом рациональный подход, как представляется, отсутствует. Система ООН была создана позже рабочей группой в рамках Подкомитета экспертов Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов с намерением придать ей мультимодальный характер. В настоящее время она распространяется на ограниченный круг веществ, но после первых лет существования возникла возможность включать в нее дополнительные вещества на индивидуальной основе.

4. В ходе обсуждения рабочей группой принципа согласования двух систем были высказаны аргументы за и против такого согласования. Были подняты следующие основные вопросы:

- Хотя некоторые участники посчитали, что согласование двух систем не является необходимым по соображениям безопасности, поскольку, по их мнению, нынешняя двойная система существует в течение многих лет без каких-либо проблем, другие придерживались того мнения, что система VV/VW не подходит для этих целей.
- Кроме того, Международный кодекс морской перевозки опасных грузов (МКМПОГ) не допускает использования кода ВК1 (крытые брезентом

контейнеры для массовых грузов), что, по мнению некоторых участников, делает подлинное согласование невозможным. Другие утверждали, что в будущем в МКМПОГ может быть включен код ВК1, и это не должно препятствовать использованию кодов ВК1 и ВК2, предусмотренных в Типовых правилах ООН. В настоящее время МКМПОГ предусматривает перевозку навалом/насыпью лишь очень ограниченного круга веществ. Этот вопрос может быть изучен в контексте возможного будущего пересмотра Типовых правил ООН.

- Так как коды ВК1 и ВК2 проработаны в меньшей степени, для того чтобы включить дополнительные положения, содержащиеся в системе VV/VW, например конкретные положения по веществам, необходимо пойти на определенный компромисс. Требуемая информация затем будет включена в качестве специального положения, однако не в форме нынешних кодов VV/VW.
- Было достигнуто общее понимание по поводу того, что основания для принятия некоторых позиций в рамках положений VV/VW не были широко известны. Вместе с тем предложения, содержащиеся в документе ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2010/25, нуждаются в доработке и изучении.
- Было решено, что рабочая группа не будет предлагать способы изменения существующей системы кодов ВК МПОГ/ДОПОГ, так как это необходимо делать на уровне Подкомитета экспертов Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов. Обсуждаться будут все несоответствия с положениями Типовых правил ООН, которые, как считается, имеют место; вместе с тем они будут переданы для рассмотрения Подкомитету экспертов Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов.
- Было отмечено, что некоторые вещества могут перевозиться навалом/насыпью только в рамках системы ВК и что некоторые части положений VV/VW идентичны положениям системы ВК.
- Было достигнуто общее согласие по поводу того, что положения о перевозке насыпью/навалом можно сделать более четкими, последовательными и более современными и удобными для пользователей.

#### **Контейнеры, не соответствующие положениям Международной конвенции по безопасным контейнерам**

5. Было признано, что в случае отказа от системы кодов VV/VW и ее включения определенным образом в систему кодов ВК при перевозке навалом/насыпью с использованием контейнера, который не отвечает требованиям Международной конвенции по безопасным контейнерам (КБК), потребуется его утверждение компетентным органом. Это вызвало озабоченность у некоторых участников, так как было сочтено, что в настоящее время такое требование отсутствует и его введение потребовало бы дополнительных расходов и ресурсов от компетентных органов. Вместе с тем некоторые участники настаивали на том, что процесс утверждения не должен быть обременительным для компетентного органа (Германия и Соединенное Королевство представили членам группы свои недавно разработанные системы утверждения для информации), или же, в качестве альтернативного варианта, в МПОГ/ДОПОГ мог бы быть предусмотрен единый процесс утверждения, что еще больше уменьшило бы бремя компетентных органов.

6. Рабочая группа считает, что в целях достижения прогресса в их дальнейшей работе необходимо достичь соглашения в отношении этого принципа. Таким образом, большинство участников рабочей группы выступило за разработку текста МПОГ/ДОПОГ, который будет включать критерии для процесса утверждения контейнеров ВК, что избавит все компетентные органы МПОГ/ДОПОГ от необходимости разрабатывать свои собственные критерии и порядок утверждения.

7. После того, как большинство участников достигли такого согласия, рабочая группа приступила к рассмотрению назначения каждого из кодов VV/VW со ссылкой на документ ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2010/25.

#### **Коды VV1/VW1**

8. Эти коды не имеют специальных требований и, как правило, назначаются веществам класса 4.1, группы упаковки III, за исключением следующих двух веществ: № ООН 1408 – ферросилиций (класс 4.3) и № ООН 3077 – вещество твердое, опасное для окружающей среды, н.у.к. (класс 9). Было отмечено, что крытые брезентом малые контейнеры в данном случае, как представляется, исключены, однако никто не смог это объяснить или доказать, почему их использование может быть небезопасным.

Вывод: 1) Участники, за исключением одного, решили применять коды ВК1 и ВК2 к веществам, которым в настоящий момент назначены коды VV1/VW1. Это положение будет распространяться также и на малые контейнеры.

#### **Коды VV1/VW1 и VV5/VW5**

9. Такое сочетание назначено только одному веществу – № ООН 3170, класс 4.3, группа упаковки III. Было отмечено, что коды ВК1 и ВК2 уже были назначены этой позиции, однако два положения VV/VW противоречат друг другу. Положение VV5/VW5 предусматривает необходимость использования "специально оборудованных" вагонов, при этом неизвестно, что это означает; кроме того, отверстия в них должны "закрываться герметично". Однако определение термина "закрываться герметично" не дается.

Вывод: 2) Термин "специально оборудованный" присутствует в ряде кодов VV/VW, однако нигде не дается его определение. В рамках рабочей группы отсутствует понимание того, что этот термин означает.

Вывод: 3) Рабочая группа, за исключением одного участника, решила сохранить существующие назначенные коды ВК.

#### **Коды VV2/VW2**

10. Эти коды были назначены только одной позиции – № ООН 1334, класс 4.1, группа упаковки III. Был задан вопрос, чем это вещество отличается от других веществ класса 4.1, группа упаковки III? Согласно этим положениям, должны использоваться крытые негорючим брезентом вагоны или контейнеры, которые имеют металлический кузов. Однако было отмечено, что в инструкциях по упаковке для этого продукта (P002, IBC08 и LP02) это требование не указано. Было также отмечено упоминание в МКМПОГ о том, что нафталин выделяет горючие пары.

Вывод: 4) Было решено сохранить назначение кодов ВК1 и ВК2 и добавить специальное положение о том, что поверхности, находящиеся в соприкосновении с этим веществом, должны быть металлическими.

**Коды VV3/VW3**

11. Эти коды назначены трем номерам ООН из различных классов и групп упаковки. Неясно, почему существуют различия между положениями, регулирующими автомобильные и железнодорожные перевозки. В положении VW3 дополнительно указывается, что должны приниматься надлежащие меры для предотвращения потери содержимого, особенно жидкостей. Оба положения предусматривают "достаточную вентиляцию", что, по мнению рабочей группы, является необходимым условием в дополнение к положениям BK1 и BK2, которые могут быть указаны для этих веществ в специальном положении.

Вывод: 5) Этим веществам должны быть назначены коды BK1 и BK2.

Вывод: 6) Этим веществам должно быть назначено специальное положение с указанием на необходимость вентиляции.

Вывод: 7) Подкомитету экспертов Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов будет предложено рассмотреть требование в отношении "достаточной вентиляции" для некоторых веществ и положение о том, что в случае № ООН 3175 вагоны и контейнеры должны быть "герметичными или герметизированными, например с помощью, соответствующей и достаточно прочной внутренней облицовки".

**Коды VV4/VW4**

12. Эти коды назначены веществам класса 4.2, группа упаковки III. В этом случае также существует требование использовать металлические контейнеры, однако эти положения разрешают перевозку некоторых веществ только в виде твердых отходов. Поскольку эти вещества относятся к категории самонагревающихся, было решено, что требование о перевозке в металлическом контейнере должно быть сохранено, при этом было достигнуто понимание, что вместо металлического контейнера может быть использована негорючая облицовка.

Вывод: 8) Этим веществам должны быть назначены коды BK1 и BK2.

Вывод: 9) Для этих веществ должно быть предусмотрено специальное положение, требующее использования металлического контейнера и негорючей облицовки.

Вывод: 10) Совместному совещанию предстоит принять решение о том, необходимо ли ограничить перевозку навалом/насыпью восьми перечисленных веществ только в виде твердых отходов.

**Коды VV5/VW5**

13. Эти коды, как правило, назначены веществам класса 4.3 группа упаковки III, за исключением двух веществ группы упаковки II. Было предложено назначить этим веществам код BK2. Председатель задал вопрос о том, что означает выражение "закрывать герметично", так как в МПОГ/ДОПОГ его определение отсутствует. Некоторые участники сочли, что данный термин является более строгим, чем термин "водонепроницаемый", и, так как рассматриваемые вещества при контакте с водой выделяют опасные газы, они сочли необходимым сохранить это положение. Было высказано мнение, что данный момент мог бы быть отражен в специальном положении.

Вывод: 11) Совместному совещанию предстоит рассмотреть вопрос о том, что понимается под словами "закрывать герметично", в частности в контексте перевозки навалом/насыпью.

Вывод: 12) Назначить код ВК2 веществам класса 4.3, группы упаковки II и III, и добавить в позиции веществ группы упаковки II и группы упаковки III специальное положение, уточняющее смысл выражения "закрывать герметично".

#### **Коды VV5/VW5 и VV7/VW7**

14. Эти коды назначены двум веществам класса 4.3, группа упаковки III (№ ООН 1405 и № ООН 2844). Рабочая группа поинтересовалась, почему код VV7/VW7 требует перевозки вещества в кусках и почему эти вещества регулируются иначе, чем другие вещества того же класса и той же группы упаковки? Было отмечено, что различие в положениях, действующих в отношении этих веществ, вызвано разной площадью поверхности вещества в виде кусков и порошка. Их классификация обусловлена их физическим состоянием.

Вывод: 13) Обоим веществам назначить коды ВК1 и ВК2, когда перевозка осуществляется в кусках; при перевозке в других видах им может быть назначен только код ВК2.

Вывод: 14) Назначить этим веществам для перевозки в ВК2 специальное положение, уточняющее смысл выражения "закрывать герметично".

#### **Коды VW6 и VV3**

15. Эти коды назначены одному веществу – № ООН 3170, класс 4.3, группа упаковки II. Был задан вопрос о том, почему для № ООН 3170 в варианте для группы упаковки II не предусматривается положение о герметичном закрытии отверстий, в то время как в варианте для группы упаковки III оно предусмотрено (см. пункт 9). В силу того, что VW6 и VV3 содержат противоположные по содержанию положения, было решено, что их нынешнее распределение не имеет смысла.

Вывод: 15) Как и в отношении других веществ класса 4.3, было решено, что этому веществу будут назначаться коды ВК1 и ВК2 при перевозке в кусках и код ВК2 при перевозке в другом виде.

#### **Коды VV7/VW7**

16. Этот код применяется к № ООН 1405 – силициду кальция, класс 4.3, группа упаковки II.

Вывод: 16) Предусмотреть такой же режим, как и для других веществ класса 4.3, при этом секретариату будет предложено найти первоначальные документы по этому вопросу, с тем чтобы обосновать назначение данных положений этому и другим веществам класса 4.3 при перевозке в кусках.

#### **Коды VW8/VV8**

17. Эти коды назначены веществам класса 5.1, группа упаковки II и группа упаковки III. В связи с этими положениями возникли два вопроса: во-первых, указанные на требования к конструкции; во-вторых, наличие требования о "полной загрузке" при перевозке автомобильным транспортом. Что касается первого вопроса, то в общих требованиях подразделов 7.3.2.5 и 7.3.1.6 уже отражены вопросы совместимости вещества и контейнера, что имеет смысл, аналогичный смыслу положений VW8/VV8. Вместе с тем было высказано мнение, что в текст подраздела 7.3.2.5 не помешает внести поправки, с тем чтобы указать, что соответствующее вещество не должно соприкасаться с любым горячим материалом. По поводу второго вопроса было признано, что, хотя понятие

"полная загрузка" и определено в разделе 1.2.1, этот текст устарел и, возможно, стал ненужным. Мнения членов рабочей группы разделились в отношении того, насколько существующий текст подраздела 7.3.1.12 при использовании в сочетании с текстом подраздела 7.3.1.7 делает положение о "полной загрузке" излишним.

Вывод: 17) Совещание будет рекомендовать коды ВК1 и ВК2 и предложит Подкомитету экспертов Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов внести изменения в подраздел 7.3.2.5.

Вывод: 18) Необходимо дать дополнительные пояснения по поводу того, с какой целью эти положения были приняты изначально.

### **Коды VW9 и VV3**

18. Эти коды назначены трем веществам класса 9, группы упаковки II и III. Рабочая группа не имела четкого представления о том, почему существуют различия между положениями, регулирующими автомобильные и железнодорожные перевозки, и почему второе предложение VW9 относится исключительно к веществам класса 8. Задавались также вопросы о требовании в отношении вентиляции.

Вывод: 19) Данным веществам следует назначить коды ВК1 и ВК2, и следует проверить, необходима ли при их перевозке вентиляция.

### **Коды VV9/VW9**

19. Эти коды назначены веществам класса 6.1, группа упаковки III, и класса 8, группа упаковки II (три позиции) и группа упаковки III. Внимание было обращено прежде всего на то, что согласно этим положениям контейнеры для веществ класса 8 должны иметь соответствующую и достаточно прочную внутреннюю облицовку для предотвращения долгосрочной коррозии (хотя это и не указано в тексте). Представитель Испании высказал мнение, что использование кода ВК1 не должно быть разрешено для мелкозернистых веществ класса 6.1, так как ветер может выдувать их из крытых брезентом контейнеров. Испания, возможно, представит на рассмотрение Совместного совещания документ с предложением исключить положения, разрешающие перевозку в крытых брезентом контейнерах.

Вывод: 20) Большинство участников согласилось назначить этим веществам коды ВК1 и ВК2.

Вывод: 21) Следует подготовить предложение о внесении поправок в подраздел 7.3.2.8 Типовых правил ООН, предусматривающее требование использовать соответствующую и достаточно прочную внутреннюю облицовку для веществ класса 8 в целях защиты как контейнера для массовых грузов, так и транспортной единицы от коррозии.

### **Коды VV10 и VW10**

20. Эти коды назначены двум номерам ООН – № ООН 3243 и 3244, для которых уже были предусмотрены коды ВК1 и ВК2. В данном случае основная проблема заключается в обеспечении герметичности контейнеров, так как в этих веществах содержатся жидкости.

Вывод: 22) Рабочая группа решила, что этим веществам должно быть назначено такое же специальное положение, как и веществам под № ООН 3175

(см. пункт 11) с указанием на то, что средство удержания должно быть герметичным или герметизированным.

#### **Коды VV11 и VW11**

21. Эти положения назначены веществом под № ООН 3291 – медицинские отходы, класс 6.2, группа упаковки II, которым уже назначен код ВК2. Председатель обратил внимание на замечания, направленные Венгрией, в отношении расходов в связи с использованием системы ВК вместо VV/VW для № ООН 3291, и другие участники положительно откликнулись на эти замечания. Вместе с тем было высказано мнение, что пункт 7.3.2.6.2 уже включает в себя всеобъемлющие требования в отношении № ООН 3291. Обеспокоенность вызывали прежде всего требование о герметичном закрывании отверстий в VW11 и требование о "герметичности соединений" в VV11. В ходе обсуждения стало ясно, что рабочей группе необходима дополнительная информации о том, как компетентные органы в настоящее время выполняют положения VV11 и VW11.

Вывод: 23) Было решено отложить обсуждение этого вопроса до проведения консультаций со специалистами-медиками в составе компетентных органов. Затем Совместному совещанию необходимо будет решить, каковы должны быть положения о перевозке навалом/насыпью для № ООН 3291.

#### **Коды VV12 и VW12**

22. Эти коды назначены одной позиции под № ООН 3257 – жидкость при повышенной температуре, н.у.к. Отсутствует намерение заменить их кодом ВК; вместо этого предполагается использовать существующий текст в качестве специального положения, основанного на тексте специального положения 232 Типовых правил ООН.

Вывод: 24) Содержание положений VV12 и VW12 будет сохранено, но включено в качестве специального положения в главу 3.3.

#### **Коды VV13/VW13**

23. Эти коды также назначены одной позиции под № ООН 3258 – вещество твердое при повышенной температуре, н.у.к. Обсуждение этих кодов велось в том же ключе, что и кодов VV12 и VW12 выше.

Вывод: 25) Содержание кодов VV12 и VW12 будет сохранено, но включено в качестве специального положения в главу 3.3.

#### **Коды VV14 и VW14**

24. Эти коды назначены четырем позициям класса 8 – отработавшие батареи. Для этих позиций не предлагалось назначить код ВК; вместе с тем было предложено ввести специальное положение по перевозке навалом/насыпью.

Вывод: 26) Содержание кодов VV14 и VW14 будет сохранено, но включено в качестве специального положения. Местоположение этого текста еще предстоит определить.

#### **Коды VV15 и VW15**

25. Эти коды назначены четырем позициям класса 9, группа упаковки II, к которым относятся полихлорированные дифенилы и т.д. Рабочая группа отметила, что часть текста недавно была обновлена Совместным совещанием и



должна вступить в силу в 2013 году. В принципе эти вещества аналогичны инертным твердым веществам, содержащим токсичные и коррозионные вещества (см. пункт 20), и им могут быть назначены коды ВК1 и ВК2.

Вывод: 27) Большинство участников согласилось с тем, что этим позициям могут быть назначены коды ВК1 и ВК2 при наличии специального положения, содержащего подробную информацию о требуемом верхнем пределе концентрации, и положения о том, что средства удержания должны быть "герметичными или быть герметизированы, например с помощью прочной внутренней облицовки".

#### **Коды VV16 и VW16, VV17 и VW17**

26. Все эти положения применяются к позициям класса 7. Так как нынешний текст этих положений уже содержит ссылку на другой раздел МПОГ/ДОПОГ (пункт 4.1.9.2.3), было сочтено, что они являются излишними.

Вывод: 28) Для этих позиций в таблицу А будет включено следующее указание: "См. 4.1.9.2.3".

#### **Место для новых специальных положений в МПОГ/ДОПОГ**

27. После длительного обсуждения наиболее подходящего места для новых специальных положений, с учетом их потенциальных пользователей и необходимости их нахождения в одном и том же месте, было решено, что новые специальные положения должны быть включены в главу 7.3 МПОГ/ДОПОГ, а ссылка на них должна содержаться соответственно в колонке 17 таблицы А. Рабочая группа не приняла решения о нумерации и ссылках для этих специальных положений, однако предложила следующие примеры таковых:

- ВКе 1, 2, 3 и т.д.
- К1, 2, 3 и т.д.
- ВКSP 1, 2, 3 и т.д.

#### **Место для кодов перевозки навалом/насыпью в МПОГ/ДОПОГ**

28. Так как коды ВК уже были включены в колонку 10 таблицы А для мультимодальных перевозок навалом/насыпью, которая также была приведена в соответствие с содержащимися на них ссылками в Типовых правилах ООН, идея исключения этих кодов из колонки 10 была встречена с сопротивлением в рамках рабочей группы. Рабочая группа решила, что необходимо проводить различие между перевозкой навалом/насыпью, которую разрешено осуществлять мультимодальным способом, и перевозкой, которую разрешено осуществлять только автомобильным и железнодорожным транспортом.

29. Рабочая группа пришла к выводу о том, что ссылки на мультимодальные перевозки навалом/насыпью будут по-прежнему содержаться в колонке 10 таблицы А, в то время как колонка 17 будет использоваться для ссылок на положения о перевозке навалом/насыпью, которую разрешено осуществлять только автомобильным/железнодорожным транспортом. Это будет гарантировать возможность найти всю информацию о положениях, касающихся перевозки навалом/насыпью автомобильным и железнодорожным транспортом, в одном месте в МПОГ/ДОПОГ.

**Контейнеры, не соответствующие положениям КБК, и порядок выдачи разрешения компетентным органом**

30. Участники рабочей группы выразили озабоченность по поводу того, что в случае замены в МПОГ/ДОПОГ системы VV/VW системой VK компетентному органу необходимо будет покрывать дополнительные расходы и выделять дополнительные ресурсы, с тем чтобы утверждать те контейнеры VK, которые не соответствуют положениям КБК. Согласно подразделу 6.11.4.4 эти контейнеры должны быть утверждены компетентным органом и утверждение должно включать назначение кода для обозначения типа контейнера (т.е. VK1 или VK2) и соответствующие требования в отношении проверки и испытаний. При использовании системы VV/VW такое утверждение компетентным органом не требуется.

31. Один из участников высказал мнение, что большинство "контейнеров, не отвечающих требованиям КБК", представляют собой грузовые отделения транспортных средств и вагонов. В силу того, что объектом утверждения станут только прочность и механическая устойчивость этих отделений и их вспомогательных приспособлений, было отмечено, что правила утверждения не будут касаться опасных свойств грузов (сопоставимо с положениями 6.11.3.1-3 для контейнеров КБК) и что МПОГ/ДОПОГ, таким образом, выйдут за рамки своей компетенции (которая ограничена правилами в области транспортных средств, находящимися в ведении Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29), и Конвенцией о международной перевозке грузов железнодорожным транспортом (КОТИФ)).

32. Рабочая группа обсудила вопрос об уменьшении бремени, которое ложится на компетентные органы, путем разработки в рамках МПОГ/ДОПОГ технических условий для утверждения контейнеров, не соответствующих положениям КБК. Некоторые участники сочли, что невозможно будет включить все необходимые технические данные для всех типов контейнеров. Общие требования в отношении контейнеров, не соответствующих положениям КБК, уже содержатся в подразделе 6.11.4.2, который, по мнению некоторых участников рабочей группы является недостаточным для утверждения таких контейнеров компетентным органом.

33. Было высказано мнение, что ничто не мешает применять текст, содержащийся в разделе 6.11.3 (требования к проектированию, изготовлению, проверке и испытаниям контейнеров, соответствующих положениям КБК), к контейнерам любого типа (в частности, речь идет о пунктах 6.11.3.1.3-6.11.3.2.3). Этот текст уже был согласован и в качестве такового мог бы стать технической спецификацией для контейнеров, не соответствующих положениям КБК. Было признано, что первоначально этот текст будет предназначен только для автомобильного и железнодорожного транспорта. В связи с вопросом о том, как ссылаться на критерии для контейнеров, с тем чтобы избежать необходимости утверждения компетентным органом, был разработан проект текста раздела 6.11.4 МПОГ/ДОПОГ. В нем указаны требования к конструкции этих контейнеров путем ссылки на такие существующие стандарты изготовления, как памятки Международного союза железных дорог (МСЖД). В случае отсутствия стандартов изготовления в качестве базовых требований будут использоваться общие положения подраздела 6.11.4.2 вместе с положениями пунктов 6.11.3.1.3-6.11.3.2.3.

34. Некоторые участники не согласились с этим и указали на то, что, прежде всего, эти базовые требования сочтены недостаточными и что соответствующие стандарты изготовления во многих случаях отсутствуют (например, для автотранспортных средств).

### **Переходные меры**

35. Первоначальное предложение Соединенного Королевства, изложенное в документе ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2010/25, было направлено на то, чтобы существующие контейнеры для массовых грузов могли использоваться до конца срока их эксплуатации в случае сохранения ими своей пригодности. Новые положения ВК будут включены в издание МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ 2013 года, но их соблюдение не будет обязательным до 1 июля 2015 года.

36. Большинство участников согласилось с этими переходными мерами, но при этом было сочтено, что существует необходимость в идентификации или соответствующей маркировке контейнеров для массовых грузов, которые используются в рамках старой системы. Чтобы избежать этой необходимости, было решено, что старые контейнеры для массовых грузов могут быть подвергнуты переоценке, например в течение пяти лет, после чего их можно будет использовать в соответствии с новыми положениями по перевозке навалом/насыпью. Если контейнер для массовых грузов не прошел переоценку в течение этого времени, то его нельзя будет больше использовать для перевозки опасных грузов навалом/насыпью.

### **Маркировка**

37. Контейнеры, соответствующие положениям КБК, должны быть снабжены табличкой о допущении по условиям безопасности. В настоящее время в разделе 6.11.4 не существует никаких требований к маркировке контейнеров, не соответствующих положениям КБК, или контейнеров, которые эксплуатируются на основании положений МПОГ/ДОПОГ о перевозке насыпью/навалом. Было отмечено, что может быть предусмотрено требование к изготовителям контейнеров для массовых грузов обращаться к компетентному органу при разработке нового типа конструкции контейнеров для массовых грузов с целью получения от него единого идентификационного номера. В таком случае о соответствии требованиям МПОГ/ДОПОГ заявляет изготовитель, а не компетентный орган.

38. Некоторые участники заявили, что для компетентного органа не будет сложной задачей разработать такой же порядок, как порядок, уже разработанный для перевозки фейерверочных изделий. Это также гарантирует, что компетентные органы могут участвовать в процессе уведомления в желательной для них степени.

39. Большинство участников рабочей группы согласилось с тем, что такая система может быть создана для маркировки контейнеров ВК.

### **Транспортный документ**

40. Рабочая группа пришла к тому мнению, что запись "Контейнер для массовых грузов ВК(х), утвержденный компетентным органом...", которая требуется в отношении контейнеров для массовых грузов на основании подраздела 6.11.4, не должна быть предусмотрена для перевозки навалом/насыпью в соответствии с подразделом 7.3.3, несмотря на то, что в результате этого возникнет расхождение с Типовыми правилами ООН.

### **Вывод, сделанный рабочей группой**

41. Настоящий доклад, включая нерешенные вопросы, будет представлен Совместному совещанию для рассмотрения в ходе его сессии в марте 2011 года.

42. Соединенное Королевство подготовит проект предложения о внесении поправок в правила по итогам обсуждения в рабочей группе, указав на места, зависящие от принципиальных решений, которые должны быть приняты Совместным совещанием. После получения замечаний по проекту текста, распространенного после совещания рабочей группы, один или несколько участников смогут представить этот текст сессии Совместного совещания в марте 2011 года в качестве официального предложения.

43. Этот проект текста представлен Совместному совещанию в документе ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/16.

---