



---

## **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**

Женева, 17–27 сентября 2013 года  
Пункт 7 предварительной повестки дня  
Доклады неофициальных рабочих групп

### **Доклад неофициальной рабочей группы по мягким контейнерам для массовых грузов (МКМГ)**

#### **Передано правительством Соединенного Королевства<sup>1, 2</sup>**

1. Совещание неофициальной рабочей группы по мягким контейнерам для массовых грузов (МКМГ) состоялось в Санкт-Петербурге, Российская Федерация, 28 мая 2013 года по приглашению Международной ассоциации по опасным грузам и контейнерам (АСПОГ). Совещание проводилось под председательством г-на Джеффа Харта (Соединенное Королевство).
2. В работе совещания участвовали следующие государства: Германия, Российская Федерация, Словакия, Соединенное Королевство и Франция. Также участвовали Международная ассоциация по опасным грузам и контейнерам (АСПОГ), Международный союз железных дорог (МСЖД) и представитель Отдела транспорта ЕЭК ООН.
3. Сотрудник секретариата ЕЭК ООН напомнил об истории разработки положений, касающихся МКМГ, которая осуществлялась Подкомитетом экспертов Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов в течение четырех лет, и таким образом у всех делегаций было достаточно времени, чтобы представить свои комментарии в отношении требований к изготовлению и испытаниям, которые были окончательно приняты Подкомитетом экспертов Организации Объединенных Наций в декабре 2010 года и включены в семнадцатое

---

<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/2013/59.

пересмотренное издание Рекомендаций Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов – Типовые правила. Тексты, предложенные Специальной рабочей группой по согласованию МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ с Рекомендациями Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/30/Add.1), были приняты Совместным совещанием (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/124, пункт 22), несмотря на предложение правительства Германии не допускать МКМГ для перевозки внутренним транспортом (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/124, пункты 25–27). Тем не менее WP.15 решила не включать эти тексты в поправки к ДОПОГ 2013 года и отложить обсуждение на следующий двухгодичный период, поскольку эти положения должны сопровождаться требованиями по отдельным видам транспорта, которые не были предложены (ECE/TRANS/WP.15/212, пункты 26–29), и такой же подход был позднее согласован для МПОГ и ДОПОГ. Для морских перевозок ИМО приняла решение допустить использование МКМГ с 1 января 2013 года и ввести положения, разработанные Подкомитетом экспертов Организации Объединенных Наций, в МКМПОГ (поправка 36-12), при условии, что МКМГ будут загружаться непосредственно в трюмы судов не более чем в три яруса по высоте и что МКМГ не должны размещаться внутри таких грузовых транспортных единиц, как грузовые контейнеры, транспортные средства или вагоны.

4. На своей осенней сессии 2012 года Совместное совещание вновь обсудило данный вопрос на основе документов, представленных АСПОГ (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2012/29 и неофициальный документ INF.7), и приняло решение создать неофициальную рабочую группу, организацию работы которой возьмет на себя АСПОГ, со следующим мандатом:

а) выявить проблемы, препятствующие принятию соответствующих положений для внутреннего транспорта [*в отношении мягких контейнеров для массовых грузов*];

б) изучить – на основе скоординированного подхода к требованиям трех видов наземного транспорта – операционные условия, которые можно было бы предусмотреть для осуществления эффективной перевозки этих контейнеров в автотранспортных средствах, в вагонах и судами внутреннего плавания, а также сформулировать на этот счет предложения для рассмотрения компетентными органами (см. также ECE/TRANS/WP.15/AC.1/128, пункты 48–50).

5. Рабочими документами неофициальной рабочей группы являлись документы, которые были представлены Подкомитету экспертов Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов при разработке предложений по мягким контейнерам для массовых грузов (МКМГ), а также документы, которые были представлены Совместному совещанию (документ ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2012/29, представленный АСПОГ, документы ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/30 и Add.1, представленные секретариатом, и неофициальный документ INF.7, представленный на осенней сессии 2012 года). Новые документы были представлены для рассмотрения Германией с комментариями АСПОГ (см. неофициальный документ INF.4). Обсуждение на совещании было основано на рассмотрении документа ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2012/29 и этих новых документов.

6. В своем документе Германия поставила ряд вопросов для обсуждения, на которые АСПОГ попыталась ответить в своем документе. Рабочая группа обсудила последовательно каждый из вопросов:

**а) Обоснован ли явно линейный подход к испытаниям, который вытекает из процедуры испытаний мягких контейнеров средней грузоподъемности для массовых грузов?**

7. Утверждалось, что Подкомитет Организации Объединенных Наций должным образом рассмотрел данный аспект и что любые предложения о внесении поправок в требования к испытаниям необходимо направлять обратно в этот орган. АСПОГ далее усовершенствовала конструкцию своих МКМГ по сравнению с той, которая была описана в протоколах испытаний, представленных в Подкомитет экспертов Организации Объединенных Наций. Была достигнута договоренность о том, что если эта новая конструкция успешно пройдет испытания в соответствии с существующими критериями Организации Объединенных Наций в испытательной лаборатории, имеющей соответствующие возможности для проведения испытаний, то Германия будет удовлетворена. АСПОГ сообщила, что она рассчитывает провести такие испытания в испытательной лаборатории в Астрахани. Если в ходе этого возникнут какие-либо сложности, Германия предложила помощь в проведении испытаний в лаборатории ВАМ.

**б) Существующее в Организации Объединенных Наций определение мягкого контейнера для массовых грузов, сформулированное только в терминах объемной вместимости, является недостаточным.**

8. Принимая во внимание, что МКМГ имеет мягкую конструкцию, заполнение его грузом объемом  $15 \text{ м}^3$  может привести к тому, что масса брутто может превысить допустимую для перевозки наземным транспортом, в особенности автомобильным транспортом. На основе расчетов, применяемых для определения максимально допустимой массы брутто для мягких КГСМГ, было предложено ограничить ее 14 т для автомобильного и железнодорожного транспорта. Это также соответствует текущей практике в Российской Федерации, где в один железнодорожный вагон допускается погрузка пяти 14-тонных МКМГ, что соответствует длине вагона и максимально допустимой массе 70 тонн. Для того чтобы обеспечить гармонизацию при мультимодальных перевозках, было решено внести поправку в раздел 6.11.1 и изложить его в следующей формулировке: "Мягкий контейнер для массовых грузов означает мягкий контейнер вместимостью, не превышающей  $15 \text{ м}^3$ , с максимально допустимой массой брутто 14 т и включает вкладыши и прикрепленные грузозахватные устройства и сервисное оборудование". В случае принятия этой формулировки Совместным совещанием следует внести предложение о включении такого же определения в Типовые правила (раздел 6.8.1).

**с) Была поставлена под вопрос устойчивость МКМГ к опрокидыванию при автомобильных и железнодорожных перевозках.**

9. Хотя этот вопрос уже был частично решен в требовании Организации Объединенных Наций о том, что транспортные единицы должны иметь жесткие боковые и торцевые стенки высотой, равной по меньшей мере двум третям высоты МКМГ, по-прежнему выражалась обеспокоенность по поводу того, что груз, находящийся выше этой высоты, может сдвигаться настолько, что это может повлиять на устойчивость транспортной единицы с учетом возможной скорости и поведения водителя. Поскольку обеспокоенность касалась в первую очередь автомобильного транспорта, была высказана мысль, что необоснованность этой обеспокоенности можно было бы продемонстрировать, если бы полностью загруженное дорожное транспортное средство успешно выдержало ис-

пытания на устойчивость к опрокидыванию согласно Правилам № 111 ООН<sup>3</sup> (т.е. отсутствие отрыва колеса при угле наклона 21,5°). АСПОГ согласилась провести такие испытания МКМГ новой конструкции в течение ближайших двух месяцев и представить результаты испытаний следующему совещанию WP.15. Кроме того, было отмечено, что данный вопрос также решается в положениях пункта 7.1.1.11.1 Типовых правил Организации Объединенных Наций, касающихся ограничения и предотвращения движения груза.

**d) Все еще сохранялась обеспокоенность относительно необходимости крепления груза.**

10. Подкомитетом Организации Объединенных Наций не было установлено требований к прочности жестких боковых и торцевых стенок. По мнению Германии, этот вопрос должен быть решен, возможно, посредством ссылки на положения раздела 9.7.3 ДОПОГ. Также может потребоваться ограничить диаметр (2,4 м?) и высоту (2,5 м?) МКМГ, учитывая ограничения размеров транспортных средств и высоты мостов в Западной Европе. Однако некоторые участники сочли эти ограничения излишне жесткими. Представляется возможным указать в правилах на необходимость принимать во внимание до начала перевозки национальные ограничения скорости, массы транспортных средств, высоты мостов и другие ограничения, однако большинство участников сочли, что данный вопрос достаточно четко отражен в статьях соответствующих соглашений. АСПОГ сообщила о том, что изготавливаемые в настоящее время МКМГ имеют диаметр 2,4 м с учетом ширины вагонов и высоту 2,8 м.

**e) Были сочтены необходимыми ограничения по сроку службы и осмотр перед началом перевозки.**

11. Участникам напомнили о том, что положения Организации Объединенных Наций ограничивают период эксплуатации МКМГ не более чем двумя годами (пункт 4.3.1.16.1) и что требуется осмотр МКМГ перед загрузкой для подтверждения неизменного соответствия требованиям правил (подраздел 4.3.1.16). Было подтверждено, что обсуждение данного вопроса следует перенести на Совместное совещание. АСПОГ заявила о том, что после каждого использования МКМГ всегда производится его осмотр на предмет наличия каких-либо повреждений, и только после этого он свертывается для хранения до следующего использования.

**f) Была выражена озабоченность по поводу возможного воздействия влаги на определенные грузы.**

12. Было подтверждено, что все МКМГ полностью закрыты в соответствии с требованием Организации Объединенных Наций и что все вентиляционные устройства, необходимые для определенных веществ, являются невозвратными и предотвращают возможное попадание влаги. Было подтверждено, что из веществ, предписанных на данный момент для перевозки в ВКЗ, этот вопрос актуален только для № ООН № 3378. Тем не менее было решено, что во второе предложение пункта 4.3.1.16.2 Типовых правил Организации Объединенных Наций следует внести изменение и изложить его в следующей формулировке: "Вентиляционное отверстие должно быть выполнено так, чтобы исключалась

<sup>3</sup> Соглашение 1958 года о принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний: Правила № 111 ООН: Обращение с транспортными средствами и их устойчивость к опрокидыванию.

возможность проникновения посторонних веществ или попадания воды при обычных условиях перевозки". В случае принятия Совместным совещанием это же предложение следует представить Подкомитету Организации Объединенных Наций.

13. Представитель Германии отметил, что на Совместном совещании он все еще хотел бы поднять вопрос о необходимости утверждения МКМГ компетентным органом (см. пункт 6.11.5.3.4 в документе 2012/29) и хотел бы лучше понять причину того, почему в Типовые правила не включены положения пунктов 6.5.5.2.4, 6.5.5.2.6 и 6.5.5.2.10, применяемые к мягким КСГМГ, которые представляются ему в равной степени подходящими для испытаний МКМГ.

14. Тем не менее неофициальная рабочая группа заключила, что на основе обсуждения и рекомендаций, изложенных выше, и полученных удовлетворительных результатов испытаний она может теперь рекомендовать Совместному совещанию принять положения, основанные на предложениях АСПОГ, изложенных в документе ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2012/29. Для перевозки по внутренним водным путям данные положения могут быть дополнены положениями, применимыми к морской перевозке (см. также неофициальный документ INF.35, представленный на двадцатой сессии Комитета по вопросам безопасности ВОПОГ). Представитель Соединенного Королевства согласился представить соответствующим образом измененный текст для его принятия Совместным совещанием (см. ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2013/37).

15. Представитель Германии выразил мнение о том, что данные положения могут быть приняты WP.15 и Комиссией экспертов МПОГ на их сессиях в мае 2014 года после проверки результатов испытаний. Представитель секретариата ЕЭК ООН указал, что, в принципе, все поправки, вступающие в силу с 1 января 2015 года, должны быть приняты к концу 2013 года для МПОГ и ДОПОГ и в январе 2014 года – для ВОПОГ. Только незначительные поправки или исправления могут быть приняты в мае 2014 года, иначе невозможно будет вовремя подготовить юридические документы, и любая перестановка текстов в последнюю минуту неизбежно повлечет за собой значительные задержки с выпуском свободного издания ДОПОГ 2015 года. Он также отметил, что секретариат должен не позднее весенней сессии Совместного совещания 2014 года точно знать, достигнуто ли соглашение о включении данных положений.