

**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, 12–16 марта 2018 года

Пункт 5 b) предварительной повестки дня

Предложения о внесении поправок**в МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ: новые предложения****Маркировка вагонов и контейнеров, содержащих
опасные грузы в ограниченных количествах****Передано правительством Швеции****Резюме*

Существо предложения:	Вагоны и контейнеры, содержащие одновременно опасные грузы в ограниченных количествах и опасные грузы, к которым правила применяются в полном объеме, не обязаны нести маркировочный знак для ограниченных количеств. Это может не отражать реальную опасность и в случае аварии фактически вводить в заблуждение.
Предлагаемое решение:	Внести поправки в подразделы 3.4.13 а) и б) МПОГ и в подраздел 3.4.13 б) ДОПОГ.
Справочные документы:	OTIF/RID/CE/GTP/2017/9 (Швеция) Заключительный доклад о работе восьмой сессии постоянной рабочей группы Комиссии экспертов МПОГ (Утрехт, 20–24 ноября 2017 года)

* В соответствии с проектом программы работы Комитета по внутреннему транспорту на 2018–2019 годы (ECE/TRANS/WP.15/237, приложение V (9.2)).



Справочная информация

1. В ходе восьмой сессии постоянной рабочей группы сессии Комиссии экспертов МПОГ Швеция представила документ (2017/9) о маркировке вагонов, содержащих опасные грузы в ограниченных количествах. Однако рабочая группа сочла, что в данном случае необходимо рассматривать и контейнеры, в связи с чем этот вопрос следует передать Совместному совещанию.


Введение



2. Швеция придерживается того мнения, что существует проблема размещения больших знаков и маркировочных знаков на вагонах и контейнерах, содержащих как опасные грузы в ограниченных количествах, так и другие опасные грузы. Согласно подразделам 3.4.13 а) и б) МПОГ, на вагоне или контейнере могут быть размещены большие знаки только для опасных грузов, к которым правила применяются в полном объеме. В соответствии с подразделом 3.4.13 б) ДОПОГ такая же маркировка контейнера возможна и при дорожной перевозке. Это означает, что транспортная единица, в которую в основном погружены опасные грузы в ограниченных количествах, но при этом находятся и некоторые опасные грузы, к которым правила применяются в полном объеме, может нести только знак опасности для последней категории опасных грузов. В данном случае реальная опасность может быть и не отражена.

3. Ниже приводятся некоторые примеры разделения вагонов/контейнеров, содержащих опасные грузы.

Для иллюстрации проблемы, вызывающей нашу озабоченность, можно сравнить два примера из таблицы:

- В примере 2 в вагоне/контейнере перевозится 28 000 л этанола в ограниченном количестве. Этот вагон/контейнер должен нести маркировочный знак LQ.
- В примере 5 мы располагаем вагоном/контейнером с таким же грузом, как описано выше, т.е. 28 000 л этанола в ограниченном количестве. Однако в данном случае в тот же вагон/контейнер загружено 60 кг твердого вещества, опасного для окружающей среды. Следовательно, этот вагон/контейнер может нести только знак опасности № 9. С нашей точки зрения, это не отражает реальную опасность груза.

Контейнер или вагон		
	Груз	Размещение больших знаков/ маркировки
1	50 литров № ООН 1170 Этанол, 3, III, в 5 пластмассовых канистрах емкостью по 10 литров	Знак № 3 
2	28 000 литров № ООН 1170 Этанол, 3, III, в 5 600 пластмассовых канистрах емкостью по 5 литров (LQ)	LQ 
3	7 500 литров № ООН 1170 Этанол, 3, III, в 1 500 пластмассовых канистрах емкостью по 5 литров (LQ)	Не требуется

4	Контрейлер, 1 250 литров № ООН 1170 Этанол, 3, III, в 50 пластмассовых канистрах емкостью по 25 литров	Таблички оранжевого цвета 
5	60 кг № ООН 3077 Вещество, опасное для окружающей среды, твердое, н.у.к, 9, III, в барабане и 28 000 литров № ООН 1170 Этанол, 3, III, в 5 600 пластмассовых канистрах по 5 литров (LQ)	№ 9 

4. Как показано в таблице, преимущественную силу имеют положения, касающиеся грузов, к которым правила применяются в полном объеме. Именно от них зависит, какая информация должна быть размещена на вагоне, а отнюдь не от реальной и более насущной опасности, что создает определенную проблему. Опасность для людей и окружающей среды, например барабана с 60 кг вещества класса 9, как указано в примере выше, не может быть настолько серьезной, чтобы иметь преимущественную силу при определении того, как обозначать опасность на вагоне или контейнере.

5. По приведенным выше причинам мы предлагаем изменить положения, касающиеся маркировки ограниченных количеств, предусмотрев обязательный маркировочный знак LQ при перевозке более 8 т груза. И хотя данный вид опасности маркировочным знаком LQ не обозначается, его наличие покажет спасательным службам, что в данный вагон/контейнер погружены опасные грузы, представляющие несколько различных видов опасностей.

Предложения

6. Внести следующие поправки в подраздел 3.4.13 а) МПОГ (изменения подчеркнуты или вычеркнуты):

«Вагоны, в которых перевозятся упаковки с опасными грузами в ограниченных количествах, должны иметь на двух боковых сторонах маркировку в соответствии с разделом 3.4.15 ~~за исключением случая, к~~ Когда в вагоне содержатся другие опасные грузы, для которых требуется маркировка в виде больших знаков в соответствии с разделом 5.3.1, ~~В последнем случае~~ на нем ~~могут быть размещены~~ размещаются ~~только~~ требуемые большие знаки и маркировочные знаки в соответствии с разделом 3.4.15».

7. Внести следующие поправки в подраздел 3.4.13 b) МПОГ (изменения подчеркнуты или вычеркнуты):

«Большие контейнеры, в которых перевозятся упаковки с опасными грузами в ограниченных количествах, должны иметь на всех четырех боковых сторонах маркировочные знаки в соответствии с разделом 3.4.15, за исключением случая, когда в большом контейнере содержатся другие опасные грузы, для которых требуется размещение больших знаков в соответствии с разделом 5.3.1. В последнем случае на большом контейнере могут быть размещены только требуемые знаки опасности или одновременно знаки опасности в соответствии с разделом 5.3.1 и маркировочные знаки в соответствии с разделом 3.4.15.

Если маркировочные знаки, размещенные на больших контейнерах, не видны снаружи перевозящего их вагона, такие же маркировочные знаки должны быть размещены также на обеих боковых сторонах вагона.».

8. Внести следующие поправки в подраздел 3.4.13 b) ДОПОГ (изменения подчеркнуты или вычеркнуты):

«Контейнеры, в которых на транспортных единицах максимальной массой свыше 12 т перевозятся упаковки с опасными грузами в ограниченных количествах, должны иметь на всех четырех боковых сторонах маркировку в соответствии с разделом 3.4.15, ~~за исключением случая, к~~ Когда в контейнере содержатся другие опасные грузы, для которых требуется маркировка в виде больших знаков в соответствии с разделом 5.3.1, ~~В последнем случае~~ на этом контейнере ~~могут быть размещены только~~ размещаются требуемые большие знаки ~~или одновременно большие знаки~~ в соответствии с разделом 5.3.1 и маркировочные знаки в соответствии с разделом 3.4.15.

Перевозящая контейнеры транспортная единица необязательно должна иметь маркировочные знаки, за исключением случая, когда маркировочные знаки, размещенные на контейнерах, не видны снаружи перевозящей их транспортной единицы. В последнем случае такие же маркировочные знаки должны быть размещены спереди и сзади транспортной единицы.».

Обоснование

9. Аварийно-спасательные службы могли бы выиграть от более точного отображения потенциальных рисков.
