

**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 2019 года

Пункт 5 а) предварительной повестки дня

**Предложения о внесении поправок в МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ:
нерассмотренные вопросы****Маркировка вагонов и контейнеров, содержащих
опасные грузы в ограниченных количествах****Передано правительствами Швейцарии и Швеции* *****Резюме*

Существо предложения: Вагоны и контейнеры, загруженные одновременно опасными грузами в ограниченных количествах и опасными грузами, к которым правила применяются в полном объеме, не обязаны нести маркировочный знак для ограниченных количеств. Это может привести к тому, что маркировка на вагоне или контейнере не будет отражать действительную опасность, которая может привести к серьезным проблемам безопасности в случае аварии.

Предлагаемое решение: Внести поправки в пункт 3.4.13 б) ДОПОГ и пункты 3.4.13 а) и б) МПОГ.

Справочные документы: OTIF/RID/CE/GTP/2017/9 (Швеция)
OTIF/RID/CE/GTP/2017-A
TRANS/WP.15/AC.1/2018/14
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/150
ECE/TRANS/WP.15/2019/7
Неофициальный документ INF.7 –
Замечания по документу 2019/7

* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2018–2019 годы (ECE/TRANS/2018/21/Add.1, направление деятельности 9 (9.2)).

** Распространено Межправительственной организацией по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) под условным обозначением OTIF/RID/RC/2019/38.



Справочная информация



1. В ходе восьмой сессии постоянной рабочей группы Комиссии экспертов МПОГ Швеция представила документ (2017/9) о маркировке вагонов, содержащих опасные грузы в ограниченных количествах. Однако рабочая группа сочла, что следует также учесть контейнеры и что поэтому данный вопрос должен быть рассмотрен Совместным совещанием в марте 2018 года. На Совместном совещании мнения разделились. Швеция согласилась дополнительно изучить высказанные замечания и вернуться к этому вопросу на одной из будущих сессий.
2. В связи с предложением Швейцарии (2019/7), за которым последовал неофициальный документ Швеции (INF.7), этот вопрос был также обсужден Рабочей группой по перевозкам опасных грузов (WP.15) в мае 2019 года. Предложение, содержащееся в документе INF.7, получило определенную поддержку, однако вновь было передано Совместному совещанию для рассмотрения с точки зрения как железнодорожного, так и автомобильного транспорта.

Введение

3. Согласно докладу Совместного совещания, состоявшегося в марте прошлого года, большинство выступивших делегаций отметили, что опасные грузы, разрешенные к перевозке в ограниченных количествах, – это грузы, представляющие низкую степень опасности во время перевозки. Поэтому они сочли, что размещение маркировочного знака LQ не приведет к повышению безопасности, так как данный маркировочный знак не сообщает никакой информации о характере опасности перевозимых грузов.
4. Швеция и Швейцария не согласны с тем, что маркировочный знак LQ не позволит повысить безопасность, на том основании, что при количестве свыше 8 т маркировочный знак LQ требуется. Насколько мы понимаем, обоснованность требования о наличии маркировочного знака LQ при количестве свыше 8 т заключается в том, что разрешенное количество груза считается настолько большим, что информирование аварийно-спасательных служб о его существовании действительно *имеет* значение. Верно то, что этот знак не дает никаких указаний на характер опасности, однако он информирует аварийно-спасательные службы о том, что существует опасность, которая может варьироваться, т. е. сообщает информацию, которая имеет весьма важное значение, например, при пожаротушении. Такая же информация указана на табличке оранжевого цвета.
5. Однако без использования табличек оранжевого цвета невозможно обойтись ни при каких обстоятельствах, в то время как маркировочным знаком LQ можно пренебречь в соответствии с пунктом 3.4.13. Это означает, что в случае, если вагон или контейнер, загруженный ограниченным количеством, также содержит опасные грузы, требующие размещения большого знака опасности, маркировочный знак LQ может быть удален. Это приводит к потере информации о типе перевозимых грузов и риску того, что большой знак опасности будет восприниматься как представляющий весь груз. Исходя из соображений безопасности, мы считаем это весьма печальным обстоятельством.
6. В докладе Совместного совещания также говорится следующее:
«Другие делегации сочли, что такой же аргумент (не сообщается информация о характере опасности) можно использовать для того, чтобы поставить под вопрос полезность табличек оранжевого цвета. Вместе с тем было отмечено, что, когда требуются таблички оранжевого цвета, информация о характере перевозимых грузов должна указываться в транспортном документе, в то время как этого не требуется делать в случае опасных грузов, перевозимых в ограниченных количествах.»
7. На наш взгляд, это доказывает еще большую важность нанесения маркировочного знака LQ, поскольку это единственное указание на то, что

транспортная единица содержит опасные грузы, которые могут представлять различные виды опасности.

Сценарии:

Контейнер или вагон		
	Груз	Требуется размещение больших знаков/ маркировочных знаков
1	<ul style="list-style-type: none"> 28 000 литров № ООН 1170 Этанол, 3, III, в 5 600 пластмассовых канистрах емкостью 5 литров каждая (LQ) 	LQ 
2	<ul style="list-style-type: none"> 28 000 литров № ООН 1170 Этанол, 3, III, в 5 600 пластмассовых канистрах емкостью 5 литров каждая (LQ) и 60 кг № ООН 3077 Вещество, опасное для окружающей среды, твердое, н.у.к., 9, III, в барабане 	№ 9 

8. Как показано в приведенных выше примерах, преимущественную силу имеют положения, касающиеся грузов, к которым правила применяются в полном объеме. Именно от них зависит, какая информация должна быть размещена на контейнере (сценарий 2), а отнюдь не от реальной и более насыщенной опасности, что создает определенную проблему. Опасность для людей и окружающей среды, например, барабана, содержащего 60 кг опасного для окружающей среды вещества класса 9 (перевозимого в качестве опасного груза, к которому правила применяются в полном объеме, а не в качестве LQ), не может быть настолько серьезной, чтобы иметь преимущественную силу при определении того, как обозначать опасность на вагоне/контейнере, в котором также содержится более 8 т, например, этанола, упакованного в ограниченных количествах.

9. Однако в случае транспортных единиц, содержащих опасные грузы, упакованные в ограниченных количествах, складывается несколько иная ситуация. В этом случае маркировочные знаки LQ можно не наносить, если в транспортной единице также содержатся опасные грузы, для которых требуется маркировка в виде табличек оранжевого цвета в соответствии с разделом 5.3.2. Однако, поскольку таблички оранжевого цвета содержат ту же информацию об опасностях опасных грузов (т. е. опасности могут варьироваться, поскольку груз может состоять из различных видов опасных грузов), необходимость нанесения маркировки LQ, по нашему мнению, была бы излишней.

10. По приведенным выше причинам мы предлагаем изменить положения, касающиеся маркировки ограниченных количеств, с тем чтобы во всех случаях требовать размещения маркировочного знака LQ при перевозке более 8 т груза.

Предложения

11. ДОПОГ

Внести следующие поправки в пункт 3.4.13 b) ДОПОГ (изменения подчеркнуты или зачеркнуты):

«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 маркировочные знаки в соответствии с ~~разделом~~ пунктом 3.4.15, ~~за исключением случая, к~~ Когда в контейнере содержатся

другие опасные грузы, для которых требуется размещение больших знаков опасности в соответствии с разделом 5.3.1. ~~В последнем случае,~~ на контейнере ~~могут~~ должны быть размещены ~~только~~ требуемые большие знаки опасности ~~или одновременно большие знаки опасности~~ в соответствии с разделом 5.3.1 и маркировочные знаки в соответствии с ~~разделом~~ пунктом 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.».

12. МПОГ

Внести следующие поправки в пункт 3.4.13 а) МПОГ (изменения подчеркнуты или зачеркнуты):

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

Внести следующие поправки в пункт 3.4.13 б) МПОГ (изменения подчеркнуты или зачеркнуты):

«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~~ пунктом 3.4.15, ~~за исключением случая,~~ ~~к~~ Когда в большом контейнере содержатся другие опасные грузы, для которых требуется размещение больших знаков опасности в соответствии с разделом 5.3.1. ~~В последнем случае,~~ на контейнере ~~могут~~ должны быть размещены ~~только~~ требуемые большие знаки опасности ~~или одновременно большие знаки опасности~~ в соответствии с разделом 5.3.1 и маркировочные знаки в соответствии с ~~разделом~~ пунктом 3.4.15.

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

Обоснование

13. Аварийно-спасательные службы могли бы извлечь пользу из более всеобъемлющего отображения перевозимых грузов.