



---

**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, 19–29 сентября 2023 года

Пункт 5 b) предварительной повестки дня

**Предложения о внесении поправок в МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ:  
новые предложения****Испытание тары или КСМ, оборудованных  
вентиляционным устройством****Передано правительством Нидерландов\* \*\*****Введение**

1. Признанный институт тары в Нидерландах указал на возможное несоответствие между эксплуатацией тары или КСМ, оборудованных вентиляционным устройством, согласно пункту 4.1.1.8, и испытаниями тары или КСМ, оборудованных вентиляционным устройством, согласно пункту 6.1.5.2.5 или 6.1.5.2.6.
2. Второе предложение второго абзаца пункта 4.1.1.8 звучит следующим образом: «Вентиляционное отверстие должно быть выполнено так, чтобы в том положении тары или КСМ, в котором предусмотрена их транспортировка, исключалась возможность утечки жидкости и проникновения посторонних веществ при нормальных условиях перевозки». Это можно истолковать как требование в отношении нормального функционирования вентиляционного устройства при обычных условиях перевозки без каких-либо обязательств по проведению испытаний, поскольку в пункте 4.1.1.8 ссылки на испытания тары или КСМ, оборудованных вентиляционным устройством, нет.
3. Для тары, оборудованной вентиляционным отверстием, требования к испытаниям приведены в пунктах 6.1.5.2.5 (второй абзац) и 6.1.5.2.6 (третий абзац). Необходимо провести испытание на выдерживание, а также испытания, предписанные в подразделах 6.1.5.3–6.1.5.6.
4. Нидерланды исходят из того, что тара или КСМ, оборудованные вентиляционным отверстием, должны подвергаться испытаниям, указанным в

\* A/77/6 (разд. 20), п. 20.76.

\*\* Распространено Межправительственной организацией по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) под условным обозначением OTIF/RID/RC/2023/38.



пунктах 6.1.5.2.5 или 6.1.5.2.6, однако в пункте 4.1.1.8 ссылка на эти испытания отсутствует.

5. По мнению Нидерландов, между положениями пункта 4.1.1.8 и положениями пунктов 6.1.5.2.5 и 6.1.5.2.6 существует несоответствие, поскольку, прочитав один только пункт 4.1.1.8, пользователь, возможно, будет руководствоваться лишь требованием этого пункта, без проведения необходимых дополнительных испытаний, указанных в разделе 6.1.5. Для устранения этого пробела и во избежание недопонимания предлагается уточнить и изменить формулировку пункта 4.1.1.8 МПОГ/ДОПОГ.

## **Предложение**

6. В конце второго абзаца пункта 4.1.1.8 добавить новое предложение следующего содержания:

«Тара или КСМ, оборудованные вентиляционным отверстием, должны быть способны выдерживать испытания, предписанные в пункте 6.1.5.2.5 или в пункте 6.1.5.2.6, в зависимости от конкретного случая».

## **Обоснование**

7. Целью настоящего документа является устранение несоответствия между предписаниями по эксплуатации тары или КСМ, оборудованных вентиляционным устройством, в пункте 4.1.1.8, и содержащимся в разделе 6.1.5 требованием в отношении испытаний тары или КСМ, оборудованных вентиляционным устройством, а также предотвращение небезопасных ситуаций при перевозке опасных грузов в такой таре или КСМ.

8. Предлагаемая поправка к пункту 4.1.1.8 МПОГ/ДОПОГ не противоречит и не идет вразрез с Типовыми правилами ООН, поскольку пункты 6.1.5.2.5 и 6.1.5.2.6 в Типовых правилах отсутствуют.

9. Более систематичный подход и более тщательное обоснование положений МПОГ/ДОПОГ позволяют сделать правовые тексты более четкими и избежать различий в критериях, применяемых разными Договаривающимися сторонами/ государствами и разными инспекционными службами, и тем самым способствуют достижению цели № 16 в области устойчивого развития Организации Объединенных Наций «Мир, правосудие и эффективные учреждения».