

**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 а) предварительной повестки дня

**Предложения о внесении поправок в МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ:
нерассмотренные вопросы****Определения терминов «Консолидационный контейнер»
и «Транспортный пакет»****Представлено Советом по безопасной транспортировке опасных
изделий (COSTHA)* *****Резюме*

- Существо предложения:** В последние годы увеличился объем опасных грузов, доставляемых непосредственно конечным потребителям. Однако МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ в том виде, в котором они составлены, в основном охватывают перевозки между предприятиями, независимо от того, являются ли эти предприятия производителями, грузоотправителями, розничными точками или распределительными пунктами.
- Непосредственной доставкой товара конечному потребителю исторически занимались компании по доставке посылок, почтовые службы и сами потребители. С этой целью в правилах предусмотрены исключения, призванные ограничить требования к перевозке некоторых из этих видов грузов.
- Предлагаемое решение:** Ввести новое определение термина «Консолидационный контейнер» и обновить определение термина «Транспортный пакет» в МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ.
- Справочные документы:** Неофициальный документ INF.31 (COSTHA) весенней сессии 2022 года, документы ST/SG/AC.10/C.3/2022/27 и ST/SG/AC.10/C.3/2022/28, неофициальные документы INF.20 (COSTHA) и INF.29 (RECHARGE) осенней сессии 2022 года и неофициальный документ INF.22 (COSTHA) весенней сессии 2023 года

* A/77/6 (разд. 20), п. 20.76.

** Распространено Межправительственной организацией по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) под условным обозначением OTIF/RID/RC/2023/41.



Справочная информация

1. На состоявшейся в марте 2022 года сессии Совместного совещания Комиссии экспертов МПОГ и Рабочей группы по перевозкам опасных грузов (WP.15/AC.1) COSTHA представил неофициальный документ INF.31 для целей обсуждения и получил от делегаций первоначальные комментарии для подготовки рабочего документа к сессии Совместного совещания в сентябре 2022 года. На основе комментариев и дополнительных исследований COSTHA представил неофициальный документ для весенней сессии 2023 года.

2. В рабочем документе ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2022/28 предлагается либо изменить определение термина «Транспортный пакет», либо внести поправки в пункты 3.4.1.1, 3.5.4.3 и специальное положение 188 МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ в целях учета использования транспортных пакетов для перевозки упаковок опасных грузов в ограниченных количествах, в освобожденных количествах и упаковок, содержащих небольшие литиевые батареи, освобожденные от действия правил; этот документ был составлен исходя из того, что между определениями термина «транспортный пакет» в Типовых правилах ООН и МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ существуют различия. Неофициальный документ INF.22 весенней сессии 2023 года был подготовлен для введения концепции, используемой в других нормативных документах, с целью поиска возможных путей решения проблемы и внесения ясности.

3. Как уже отмечалось ранее, многие перевозчики (в частности, службы доставки посылок и почтовые службы) при доставке на этапе «последней мили» используют различные погрузочно-разгрузочные средства (т. е. мешки, коробка, контейнеры и т. д.). Хотя эти средства/мешки в целом повышают безопасность при перевозке посылок, обеспечивая еще один слой оболочки и защиты, они используются в основном для облегчения перевозки нескольких посылок путем их размещения в грузовом автомобиле. Эти мешки затем выгружаются в ходе разных остановок по маршруту доставки. Они используются и в других операциях, таких как доставка на двухколесном транспортном средстве и ручная доставка. Мешки часто используются также в почтовых и других операциях по доставке, связанных с ручной переноской посылок. Некоторые компетентные органы применяют отступления, позволяющие не наносить на эти типы мешков маркировку для транспортных пакетов, тогда как другие, строго следуя МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ, считают маркировку необходимой на всех этапах перевозки, включая «последнюю милю».

Обоснование

4. Следует еще раз подчеркнуть, что содержимое мешков постоянно меняется по мере того, как водитель доставляет отдельные посылки. В мешках часто содержатся как маркированные (опасные), так и немаркированные (неопасные) грузы, и водители не всегда знают, в какой момент времени последний маркированный пакет с опасными грузами будет извлечен из любого из мешков, находящихся в транспортном средстве доставки «последней мили», в течение выполняемого рейса. В соответствии с ДОПОГ, как только последняя упаковка, содержащая опасные грузы, будет извлечена из мешка, маркировка, требуемая для транспортного пакета (и/или маркировка LQ, маркировочный знак литиевых батарей), должна быть удалена, поскольку она более неприменима или неуместна. Если маркировка не удалена, то она указывает на наличие несуществующей опасности в нарушение требований ДОПОГ. Это накладывает на водителя дополнительную нагрузку и ответственность за постоянный контроль содержимого мешков путем их осмотра и манипулирования упаковками для проверки соответствия (у водителей нет ни места, ни времени для безопасного выполнения этих функций после каждой доставки на протяжении всего рейса) и удаления маркировки с погрузочно-разгрузочных средств по мере необходимости. COSTHA считает главной обязанностью и задачей сотрудников службы доставки безопасное движение, обработку и доставку посылок конечному потребителю.

Определение транспортного пакета

5. В Типовых правилах транспортный пакет означает оболочку, используемую одним грузоотправителем для объединения одной или нескольких упаковок в отдельную единицу в целях облегчения операций. Примерами пакета являются несколько упаковок, которые:

a) помещаются или штабелируются на приспособлении для пакетной загрузки, таком как, например, поддон, и закрепляются при помощи пластмассовой ленты, термоусадочного материала, растягивающейся пленки или других подходящих средств; или

b) помещаются в защитную наружную тару, такую как, например, ящик или обрешетка.

6. В МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ транспортный пакет означает оболочку, используемую (одним грузоотправителем в случае радиоактивных материалов) для объединения одной или нескольких упаковок в отдельную единицу с целью облегчения погрузочно-разгрузочных операций и укладки во время перевозки. Примерами транспортного пакета являются:

a) приспособления для пакетной загрузки, как, например, поддон, на который помещаются или на котором штабелируются несколько упаковок, закрепляемых при помощи пластмассовой ленты, термоусадочного материала, растягивающейся пленки или других подходящих средств; или

b) защитная наружная тара, например ящик или обрешетка.

7. В Технических инструкциях Международной организации гражданской авиации (ИКАО), Международном кодексе морской перевозки опасных грузов (МКМПОГ), Правилах перевозки опасных материалов Министерства транспорта США (СФНА-49 МТ США) и в Правилах перевозки опасных грузов Министерства транспорта Канады определение транспортного пакета аналогично определению в Типовых правилах.

Консолидационные контейнеры

8. В Правилах перевозки опасных материалов Министерства транспорта США (СФНА-49 МТ США) и в Правилах перевозки опасных грузов Министерства транспорта Канады используется нормативный термин «Консолидационный контейнер» и приводятся требования в отношении его использования.

9. В соответствии с пунктом 172.404 с) СФНА-49 консолидационные контейнеры, используемые одним автоперевозчиком:

a) должны быть многоразовыми, быть изготовлены из таких материалов, как пластмасса, древесина или металл, и иметь объем не более 1,8 м³;

b) должны надлежащим образом блокироваться и закрепляться в транспортном средстве;

c) могут перевозиться только одним автоперевозчиком либо в вагонах, перевозящих соответствующие транспортные средства; и

d) должны иметь снаружи маркировку в соответствии с требованиями для каждого класса содержащегося в них опасного материала, за исключением случаев, когда знаки опасности для каждого опасного материала видны снаружи консолидационного контейнера. В качестве альтернативы, маркировка консолидационного контейнера не требуется, если она четко и разборчиво нанесена на бирку или несъемное устройство индикации консолидационного контейнера с указанием каждого класса или подкласса опасности для содержимого контейнера.

10. Кроме того, упаковки с опасными грузами, помещаемые в консолидационный контейнер:

- a) должны иметь маркировку и знаки опасности в соответствии с требованиями нормативных документов;
- b) не должны нуждаться в разделении;
- c) могут помещаться в консолидационный контейнер и загружаться в нем на транспортное средство только сотрудником одного автоперевозчика; и
- d) должны быть зафиксированы в консолидационном контейнере за счет других упаковок или других подходящих средств таким образом, чтобы предотвратить смещение упаковок или их значительное движение друг относительно друга, в результате которых целостность той или иной упаковки может быть нарушена.

11. В разделе 1.4 «Определения» ППОГ Министерства транспорта Канады консолидационный контейнер определяется как контейнер, используемый в дорожном транспортном средстве:

- «a) для безопасного размещения одного или нескольких небольших средств удержания, чтобы при нормальных условиях перевозки они не смещались таким образом, что их целостность могла бы быть нарушена; и
- b) для обеспечения возможности добавления или извлечения небольших средств удержания во время перевозки».

Примечание: В соответствии с пунктом b) выше, консолидационный контейнер позволяет пользователям добавлять или извлекать небольшие средства удержания во время перевозки (в отличие от транспортного пакета). Типичным пользователем консолидационных контейнеров является служба доставки, выполняющая большое количество доставок по одному маршруту.

12. Часть 4 «Маркировка опасных грузов» ППОГ Министерства транспорта содержит требования к маркировке и знакам опасности. В разделе 4.10.2 «Маркировка опасности, наносимая консолидационный контейнер» предусматривается, что:

«если в соответствии с требованиями настоящего раздела знак опасности должен быть размещен на небольшом средстве удержания, находящемся внутри консолидационного контейнера, то указание каждого класса опасных грузов, содержащихся в консолидационном контейнере, должно быть четко и разборчиво нанесено на бирку или несъемное устройство индикации, прикрепленное к контейнеру».

13. Часть 5 «Средства удержания» ППОГ содержит требования к упаковке. В разделе 5.18 приводится дополнительная информация об использовании консолидационных контейнеров:

«Консолидационный контейнер не должен использоваться тем или иным лицом для манипулирования или перевозки опасных грузов в дорожном транспортном средстве, за исключением случаев, если

- a) емкость консолидационного контейнера не превышает 1,8 м³ (64 куб. фута);
- b) консолидационный контейнер предназначен для многоразового использования и изготовлен из пластмассы, древесины или металла; и
- c) консолидационный контейнер блокируется или крепится внутри дорожного транспортного средства».

14. Аналогичным образом, согласно Техническим инструкциям ИКАО, при погрузке упаковок с опасными грузами, для которых требуется маркировка опасности, в устройства комплектования грузов (УКГ), на каждом УКГ должна быть размещена идентификационная бирка, указывающая на то, что внутри УКГ находятся опасные грузы.

15. По мнению COSTNA, требования СФНА-49 и ППОГ к консолидационным контейнерам, а также требования Технических инструкций ИКАО к устройствам комплектования грузов (УКГ) могут служить прототипом при введении определения погрузочно-разгрузочного устройства конкретного перевозчика, на которое будут распространяться соответствующие требования по информированию об опасности.

Предложение 1

16. Добавить в раздел 1.2.1 МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ новое определение консолидационного контейнера в следующей редакции:

«Консолидационный контейнер» означает оболочку, используемую одним перевозчиком для удержания одной или нескольких упаковок с опасными грузами, с тем чтобы при нормальных условиях перевозки они не смещались таким образом, что их целостность могла бы быть нарушена.

- a) Консолидационные контейнеры:
 - i) должны быть многоразовыми, быть изготовлены из таких материалов, как пластмасса, древесина или металл, и иметь объем не более 1,8 м³;
 - ii) должны надлежащим образом блокироваться и закрепляться в вагоне/транспортном средстве; и
 - iii) должны обеспечивать возможность добавления или извлечения небольших средств удержания во время перевозки.
- b) Упаковки с опасными грузами, помещаемые в консолидационный контейнер:
 - i) должны иметь маркировку и знаки опасности в соответствии с требованиями МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ;
 - ii) не должны нуждаться в разделении; и
 - iii) могут помещаться в консолидационный контейнер и загружаться в нем в вагон/транспортное средство только сотрудником одного перевозчика».

Предложение 2

17. В разделе 1.2.1 МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ внести изменения в определение транспортного пакета, чтобы привести его в соответствие с определением, содержащимся в Типовых правилах, следующим образом:

«Пакет транспортный означает оболочку, используемую (одним грузоотправителем в случае радиоактивных материалов) для объединения одной или нескольких упаковок в отдельную единицу с целью облегчения погрузочно-разгрузочных операций и укладки во время перевозки. Примерами пакета являются:

- a) приспособления для пакетной загрузки, как, например, поддон, на который помещаются или на котором штабелируются несколько упаковок, закрепляемых при помощи пластмассовой ленты, термоусадочного материала, растягивающейся пленки или других подходящих средств; или
- b) защитная наружная тара, например ящик или обрешетка».

Предложение 3

18. Внести изменения в пункты 3.4.11 и 3.5.4.3 (Использование транспортных пакетов для опасных грузов, упакованных в ограниченных и освобожденных

количествах) МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ, добавив после последнего абзаца следующий текст (новый текст подчеркнут):

«Когда упаковки помещаются в консолидационный контейнер, маркировочный знак ограниченного (освобожденного) количества должен быть четко видимым или воспроизведен на наружной поверхности консолидационного контейнера. Только в случае наземных перевозок это требование к маркировке не применяется, если консолидационный контейнер содержит не более [XX] упаковок опасных грузов, упакованных в ограниченных (освобожденных) количествах».

19. Внести поправку в специальное положение 188 МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ, добавив следующий текст после последнего предложения подпункта f) (новый текст подчеркнут):

«188 Элементы и батареи, предъявляемые к перевозке, не подпадают под действие других положений МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ, если они отвечают следующим требованиям:

a) — e)

f) ...

Когда упаковки помещены в транспортный пакет, маркировочный знак литиевых батарей должен быть четко видимым или воспроизведен на наружной поверхности транспортного пакета. На транспортный пакет должен наноситься маркировочный знак в виде слов «ТРАНСПОРТНЫЙ ПАКЕТ». Высота букв в маркировочной надписи «ТРАНСПОРТНЫЙ ПАКЕТ» должна быть не менее 12 мм.

Когда упаковки помещаются в консолидационный контейнер, маркировочный знак литиевых батарей должен быть четко видимым или воспроизведен на наружной поверхности консолидационного контейнера. Только в случае наземных перевозок это требование к маркировке не применяется, если консолидационный контейнер содержит не более [XX] упаковок небольших литиевых батарей, упакованных в соответствии с настоящим специальным положением.

...».

Приложение

Сравнение «транспортного пакета» и «консолидационного контейнера»

	<i>Транспортный пакет</i>	<i>Консолидационный контейнер</i>
Назначение	Исходя из определения ООН, этот термин в первую очередь относится к грузоотправителям и их обязанностям.	Как и УКГ, консолидационные контейнеры используются для удобства перевозчиков. Использование иного термина позволяет включить конкретные и необходимые требования, исходя из сферы использования и применимых ограничений.
Определение	Пакет транспортный означает оболочку, используемую (одним грузоотправителем в случае радиоактивных материалов) для объединения одной или нескольких упаковок в отдельную единицу с целью облегчения погрузочно-разгрузочных операций и укладки во время перевозки.	Консолидационный контейнер используется на дорожном транспортном средстве для удержания одной или нескольких упаковок с опасными грузами, с тем чтобы при нормальных условиях перевозки они не смещались таким образом, что их целостность могла бы быть нарушена. Использование консолидационного контейнера позволяет также добавлять или извлекать упаковки во время перевозки.
Применимость	Любая оболочка для одной или нескольких упаковок.	Ограничивается перевозкой одним автоперевозчиком или в вагонах, перевозящих такие транспортные средства (ограничение, существующее только в США). С учетом применимости возможно потребуются также, чтобы перевозчик осуществлял подготовку контейнера.
Маркировка и знаки опасности	Несет маркировочную надпись «Транспортный пакет» с репрезентативной маркировкой/знаками опасности, которые при необходимости повторяются. Маркировка должна обновляться по мере необходимости в процессе перевозки.	Знаки опасности требуются только в том случае, если знаки присутствуют на упаковках в консолидационном контейнере (аналогично требованиям к УКГ в рамках ТИ ИКАО); вместо знаков может использоваться бирка. Необходимо будет разработать требования в отношении того, когда знаки опасности необходимо будет удалять, а когда — нет (т. е. во время перевозки).