



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, 9–13 сентября 2024 года

Пункт 5 b) предварительной повестки дня

Предложения о внесении поправок в МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ: новые предложения

Предлагаемые поправки к пунктам 4.1.1.11 и 4.1.1.2 МПОГ/ДОПОГ, касающиеся порожней неочищенной тары

Передано Европейской федерацией по управлению отходами и природоохранным технологиям (ФЕАД)*, **

Резюме

Существо предложения:	Предлагается внести изменения в пункты 4.1.1.11 и 4.1.1.2, чтобы уточнить применение № ООН 3509 и использование порожней тары с остатками веществ различных классов.
Предлагаемое решение:	Поправки к пунктам 4.1.1.11 и 4.1.1.2. Дополнительная поправка к пункту 4.1.6.10 для согласования формулировок.
Справочные документы:	Неофициальный документ INF.11, представленный Ирландией на сессии Рабочей группы по перевозкам опасных грузов, состоявшейся 15–17 мая 2023 года, и неофициальный документ INF.34, представленный ФЕАД на сессии Совместного совещания 19–29 сентября 2023 года.

* A/78/6 (разд. 20), таблица 20.5.

** Распространено Межправительственной организацией по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) под условным обозначением OTIF/RID/RC/2024/32.



I. Справочная информация

1. На сессии Рабочей группы по перевозкам опасных грузов, состоявшейся 15–17 мая 2023 года, Ирландия представила неофициальный документ [INF.11](#) о перевозке порожней неочищенной тары. В этом документе Ирландия проинформировала Рабочую группу о национальном исключении в отношении перевозки конкретной порожней, неочищенной (отбракованной) одиночной тары, составной тары и составных КСМ.
2. Это исключение было сочтено необходимым, поскольку во многих обстоятельствах положения для № ООН 3509 ТАРА ОТБРАКОВАННАЯ ПОРОЖНЯЯ НЕОЧИЩЕННАЯ не могут применяться в конкретных условиях перевозки, требуемых для данной позиции. Его цель состояла в том, чтобы предоставить субъектам, в результате деятельности которых образуется порожняя, неочищенная тара, содержащая остатки отходов опасных грузов классов 3, 4.1, 6.1, 8 и 9, определенные исключения из действующих положений МПОГ/ДОПОГ.
3. Ирландия рассмотрела возможность обращения в Комитет Европейского союза (ЕС) по перевозкам опасных грузов с просьбой о предоставлении национального отступления в соответствии с Директивой 2008/68/ЕС. Однако, поскольку проблема может возникнуть и у других Договаривающихся государств МПОГ/Договаривающихся сторон ДОПОГ, а также, возможно, на других видах транспорта для перевозки опасных грузов, было сочтено целесообразным выработать единое нормативное решение. В этой связи делегация Ирландии хотела бы услышать мнения других делегаций по этому вопросу и первоначальные предложения по возможному долгосрочному урегулированию этого вопроса в правилах.
4. Рабочая группа рекомендовала представителю Ирландии передать свой документ неофициальной рабочей группе Совместного совещания по перевозке опасных отходов для ознакомления с ее мнением.
5. На сессии Совместного совещания в сентябре 2023 года ФЕАД представила неофициальный документ [INF.34](#) с целью выяснить у делегатов, как они трактуют использование № ООН 3509 ТАРА ОТБРАКОВАННАЯ ПОРОЖНЯЯ НЕОЧИЩЕННАЯ в случае перевозки барабанов или КСМ.
6. № ООН 3509 может использоваться как для малоразмерной тары (канистры, коробки, небольшие барабаны), так и для более крупногабаритной тары (барабаны объемом 200 литров) или КСМ. В этом случае необходимо использовать либо наружную тару, либо перевозить тару под № ООН 3509 навалом (см. рис. 1 в приложении).
7. Отметки «ПОРОЖНЯЯ ТАРА» или «ПОРОЖНИЙ КСМ» (пункт 5.4.1.1.6.2.1) используются только в том случае, если тара или КСМ не имеют повреждений и на них по-прежнему распространяется действие свидетельства об официальном утверждении (см. рис. 2 в приложении).
8. В случае крупногабаритных барабанов (емкостью более 200 литров) или КСМ, на которые больше не распространяется действие свидетельства об официальном утверждении (налипшие остатки, коррозия, превышение срока периодической проверки КСМ и т. д.), единственной возможностью для перевозки является использование № ООН 3509. Они должны перевозиться либо в другой таре (инструкции по упаковке P003, IBC08 или LP02), либо навалом (специальные положения по перевозке навалом VC1, VC2 и AP10). В описанном нами случае перевозка навалом является единственным вариантом, поскольку крупногабаритные барабаны или КСМ слишком велики для упаковки.
9. Однако в некоторых случаях эти виды тары все же совместимы с перевозкой в упаковке (а не навалом), например, если барабаны помещают на поддон и обертывают растягивающейся пленкой, или — в случае КСМ — если единственным нарушением является превышение сроков проверки. Их по-прежнему можно обрабатывать и укладывать как упаковки, поскольку они все еще находятся в хорошем состоянии для перевозки в таком качестве. В этих случаях погрузка в вагон/транспортное средство

для массовых грузов или контейнер или выгрузка из них будут сопряжены с большими трудностями и рисками (см. рис. 3 и 4 в приложении).

10. В неофициальном документе INF.34 ФЕАД поставила перед делегатами вопрос о возможности перевозки порожней, неочищенной отбракованной тары в виде упаковок (а не только навалом). Тем не менее до начала рассмотрения на сессии Совместного совещания ФЕАД отозвала этот документ, с тем чтобы сначала провести обсуждение в неофициальной рабочей группе по перевозке опасных отходов (ПОО).

11. НРГ по перевозке опасных отходов 8 февраля 2024 года провела заседание, на котором обсуждалась необходимость уточнения сферы применения № ООН 3509 и использования порожней тары (как она определена в МПОГ/ДОПОГ) с остатками веществ различных классов.

12. Во время заседания НРГ ФЕАД показала слайд, на котором необходимость уточнения области применения представлена в виде белой зоны между сферой применения № ООН 3509 и использованием порожней тары с остатками веществ различных классов. Этот слайд показан на рис. 5 приложения к настоящему документу.

13. На следующем слайде показана ситуация с учетом включения нового разъяснения в МПОГ/ДОПОГ. Этот слайд показан на рис. 6 приложения к настоящему документу.

14. НРГ признала, что эти положения являются проблематичными и допускают различное толкование, и согласилась с тем, что новое примечание в пункте 4.1.1.11 позволило бы внести ясность в этот вопрос. В формулировке надлежит четко определить сферу применения, каковой является только деятельность по управлению отходами, а не возврат тары ответственному за наполнение/поставщику, и предусмотреть, что исключение будет применяться только в определенных обстоятельствах, например, для неповрежденной, закрытой тары или для КСМ с превышенным сроком проверки.

15. Следует пояснить, что тара, включая КСМ, которая после надлежащей разгрузки все еще содержит остатки, которые не могут быть удалены без значительных усилий, по-прежнему считается «порожней» для целей поправок, предлагаемых к пункту 4.1.1.11.

II. Предложение

16. Предлагаемые изменения к пункту 4.1.1.11 выделены жирным шрифтом и подчеркиванием либо зачеркиванием. В частности, предлагаются следующие пояснения к примечанию 1 и новые примечания 2 и 3.

«4.1.1.11 К порожней таре, включая КСМ и крупногабаритную тару, содержащей опасное вещество, применяются те же требования, что и к таре с грузом, если только не приняты соответствующие меры для устранения любой опасности.

ПРИМЕЧАНИЕ 1: Когда такая тара перевозится для удаления, утилизации или рекуперации ее материала, она может перевозиться ~~также~~ под № ООН 3509 навалом либо с использованием наружной тары при условии выполнения требований специального положения 663 главы 3.3.

ПРИМЕЧАНИЕ 2: Порожня, неочищенная тара, включая КСМ, которая может содержать остатки, которые остаются в таре после надлежащей разгрузки и не могут быть удалены без значительных усилий, может перевозиться для утилизации, переработки или рекуперации ее материала в отступление от пункта 4.1.1.11 в перечисленных ниже условиях, если она остается плотно закрытой с использованием исходных запорных устройств или других эквивалентных запорных приспособлений, которые должны оставаться хорошо закрытыми и герметичными в обычных условиях перевозки:

- с превышением допустимого срока эксплуатации, предусмотренного пунктом 4.1.1.15 для пластмассовой тары,
- после истечения срока действия последнего периодического испытания или проверки, в отступление от пункта 4.1.2.2 для КСМ, или
- без учета документации на тару и КСМ, требуемой в пунктах 4.1.1.1, 4.1.1.3, 6.1.1.5, 6.1.5.8.2, 6.5.1.1.4 и 6.5.6.14.2.

Такое отступление применяется только в отношении порожней тары, которая содержала опасные грузы классов 3, 4.1, 5.1, 6.1, 8 или 9. Кроме того, такая тара не должна была содержать:

- вещества, отнесенные к группе упаковки I или для которых в колонке 7а таблицы А главы 3.2 указан “0”;
- вещества, отнесенные к десенсибилизированным взрывчатым веществам класса 3 или 4.1;
- вещества, отнесенные к самореактивным веществам класса 4.1;
- радиоактивные материалы или
- асбест (№ ООН 2212 и № ООН 2590), дифенилы полихлорированные (№ ООН 2315 и № ООН 3432) и дифенилы полигалогенированные, монометилдифенилметаны галогенированные или терфенилы полигалогенированные (№№ ООН 3151 и 3152).

ПРИМЕЧАНИЕ 3: Порожня, неочищенная тара, включая КСМ, которая может содержать остатки, которые остаются в таре после надлежащей разгрузки и не могут быть удалены без значительных усилий, может перевозиться для оценки на предмет возможного восстановления, ремонта, реконструирования или повторного использования, в условиях, перечисленных в примечании 2, до приемного пункта. Если после проверки тара признается пригодной для восстановления, ремонта, реконструирования или повторного использования, то применяются все соответствующие положения МПОГ/ДОПОГ».

17. Кроме того, ФЕАД предлагает привести пункт 4.1.1.2 в соответствие с предложенными выше поправками к пункту 4.1.1.11. Предлагаемые ниже поправки к пункту 4.1.1.2 выделены жирным шрифтом и подчеркнуты.

«4.1.2.2 Каждый металлический, жесткий пластмассовый и составной КСМ должен подвергаться соответствующим проверкам и испытаниям согласно положениям пунктов 6.5.4.4 или 6.5.4.5:

- перед началом эксплуатации;
- впоследствии, через промежутки времени, не превышающие двух с половиной и пяти лет, в зависимости от конкретного случая;
- после ремонта или реконструкции, перед повторным использованием в целях перевозки.

КСМ не должен наполняться и предъявляться к перевозке после истечения срока действительности последнего периодического испытания или последней периодической проверки. Однако КСМ, наполненный до истечения срока действительности последнего периодического испытания или последней периодической проверки, может перевозиться в течение периода, не превышающего трех месяцев, после даты истечения срока действительности последнего периодического испытания или последней периодической проверки. Кроме того, после истечения срока действительности последнего периодического испытания или последней периодической проверки КСМ может перевозиться в следующих случаях:

а) после опорожнения, но до очистки — для целей прохождения требуемых испытаний и проверок перед очередным наполнением, или для целей удаления, утилизации или рекуперации его материала; и

b) если компетентный орган не принял иного решения, — в течение периода, не превышающего шести месяцев, после истечения срока действительности последнего периодического испытания или последней периодической проверки, с целью возвращения опасных грузов или остатков для надлежащего удаления или переработки.

ПРИМЕЧАНИЕ: В отношении записей в транспортном документе см. пункт 5.4.1.1.11».

18. Кроме того, ФЕАД предлагает привести пункт 4.1.6.10 в соответствие с формулировкой предложенных выше поправок к пунктам 4.1.1.11 и 4.1.1.2. Предлагаемые ниже изменения к пункту 4.1.6.10 выделены жирным шрифтом и подчеркиванием или зачеркиванием.

«4.1.6.10 Сосуды под давлением многоразового использования, кроме закрытых криогенных сосудов, должны периодически подвергаться проверке в соответствии с положениями подраздела 6.2.1.6 или пункта 6.2.3.5.1 в случае сосудов, не являющихся сосудами ООН, а также инструкциями по упаковке P200, P205, P206 или P208 соответственно. Клапаны сброса давления для закрытых криогенных сосудов должны подвергаться периодическим проверкам и испытаниям в соответствии с положениями пункта 6.2.1.6.3 и инструкции по упаковке P203. Сосуды под давлением не должны наполняться после наступления срока их периодической проверки, но могут перевозиться после истечения предельного срока в целях проведения проверки, ~~или~~ изъятия из эксплуатации, утилизации или рекуперации их материала, включая промежуточные перевозки».

III. Обоснование

19. Отрасли, в которых образуется отбракованная неочищенная тара с остатками опасных грузов, могут получать сырье, помещенное в тару, от поставщиков по всему миру. Во многих случаях сырье не поступает напрямую от производителей, и цепочка поставок включает в себя множество агентов/дистрибьюторов. Это затрудняет поиск документации на тару (протокола испытаний и инструкции по применению).

20. Согласно пункту 4.1.1.11, к порожним КСМ применяются те же требования, что и к таре с грузом. Они включают пункт 4.1.2.2, в соответствии с которым разрешается перевозка неочищенных порожних КСМ после истечения срока действия последнего периодического испытания или последней периодической проверки, но только для целей прохождения требуемого испытания или требуемой проверки. Согласно этому пункту допускается также возвращение опасных грузов или остатков в КСМ для надлежащего удаления или переработки.

21. Таким образом порожнюю, неочищенную тару нельзя перевозить для целей удаления, утилизации или рекуперации ее материала без проведения повторной проверки или испытания. Однако такая возможность предусмотрена без каких-либо ограничений для сосудов под давлением многоразового использования в других разделах МПОГ/ДОПОГ, например в пункте 4.1.6.10.

22. Настоящее предложение поможет заинтересованным сторонам в Договаривающихся государствах/Договаривающихся сторонах соблюдать положения пункта 4.1.1.11 в описанных ограниченных ситуациях, которые включают, например, отсутствие документации, требуемой в пунктах 4.1.1.1, 4.1.1.3, 6.1.1.5, 6.1.5.8.2, 6.5.1.1.4 и 6.5.6.14.2, в частности документации на тару (протокол соответствующих испытаний и инструкция по применению), или превышение допустимого срока эксплуатации в соответствии с пунктом 4.1.1.15.

23. Это предложение позволяет прояснить нынешнюю ситуацию, при которой существуют различные толкования в отношении того, когда следует использовать № ООН 3509, а когда — положения о порожней таре (как она определена в МПОГ/ДОПОГ).

24. Оно не связано с повышением существующего уровня риска. Для отходов действует жесткий режим контроля, и все остальные положения МПОГ/ДОПОГ остаются применимыми и соблюдаются.

Приложение

[Только на английском языке]

Figure 1

**UN 3509 PACKAGINGS, DISCARDED,
EMPTY, UNCLEANED
(WITH RESIDUES OF 3, 6.1, 8, 9).**

This kind of damaged packagings as to be considered as a whole :

- either these damaged packagings (with their original labels) has to be "repackaged (P003). The class 9 label and UN 3509 marking is on the "outer" packaging.



Transport on cons. sees in number UN3509

- either they can be transported in bulk. The class 9 label is on the container with orange plate (90/3509)



Transport on bulk sees in number UN3509



Figure 2

**EMPTY PACKAGINGS, WITH
RESIDUES OF 3, 6.1, 8.**

These empty packagings are transported as a package (not in bulk) with no "outer" packagings.

The original labelling is still on the packaging.





Figure 3

The wrong interpretation of UN 3509 :

- These empty drums are either transported in another packaging (with the class 9 label), either they are transported in bulk (and the class 9 label is on the container)
- The class 9 label and UN 3509 marking can't be on the the empty packaging directly (or only if it is used as an "outer packaging" with damaged packagings inside, UN 3509 is then assigned to these damaged packagings as a whole).

These empty packagings are not compliant with 4.1.1.11: they do not fulfill the same requirements as those for a filled packaging

They could be transported as "Empty packaging" with a new nota under 4.1.1.11?



Figure 4

The wrong interpretation of UN 3509 :

These empty packagings are compliant with 4.1.1.11 and should have been transported under "Empty packaging, 6.1"

UN 3509 is often misunderstood



Figure 3

The wrong interpretation of UN 3509 :

- These empty drums are either transported in another packaging (with the class 9 label), either they are transported in bulk (and the class 9 label is on the container)
- The class 9 label and UN 3509 marking can't be on the the empty packaging directly (or only if it is used as an "outer packaging" with damaged packagings inside, UN 3509 is then assigned to these damaged packagings as a whole).

These empty packagings are not compliant with 4.1.1.11: they do not fulfill the same requirements as those for a filled packaging

They could be transported as "Empty packaging" with a new nota under 4.1.1.11?



Figure 4

The wrong interpretation of UN 3509 :

These empty packagings are compliant with 4.1.1.11 and should have been transported under "Empty packaging, 6.1"

UN 3509 is often misunderstood



Figure 5

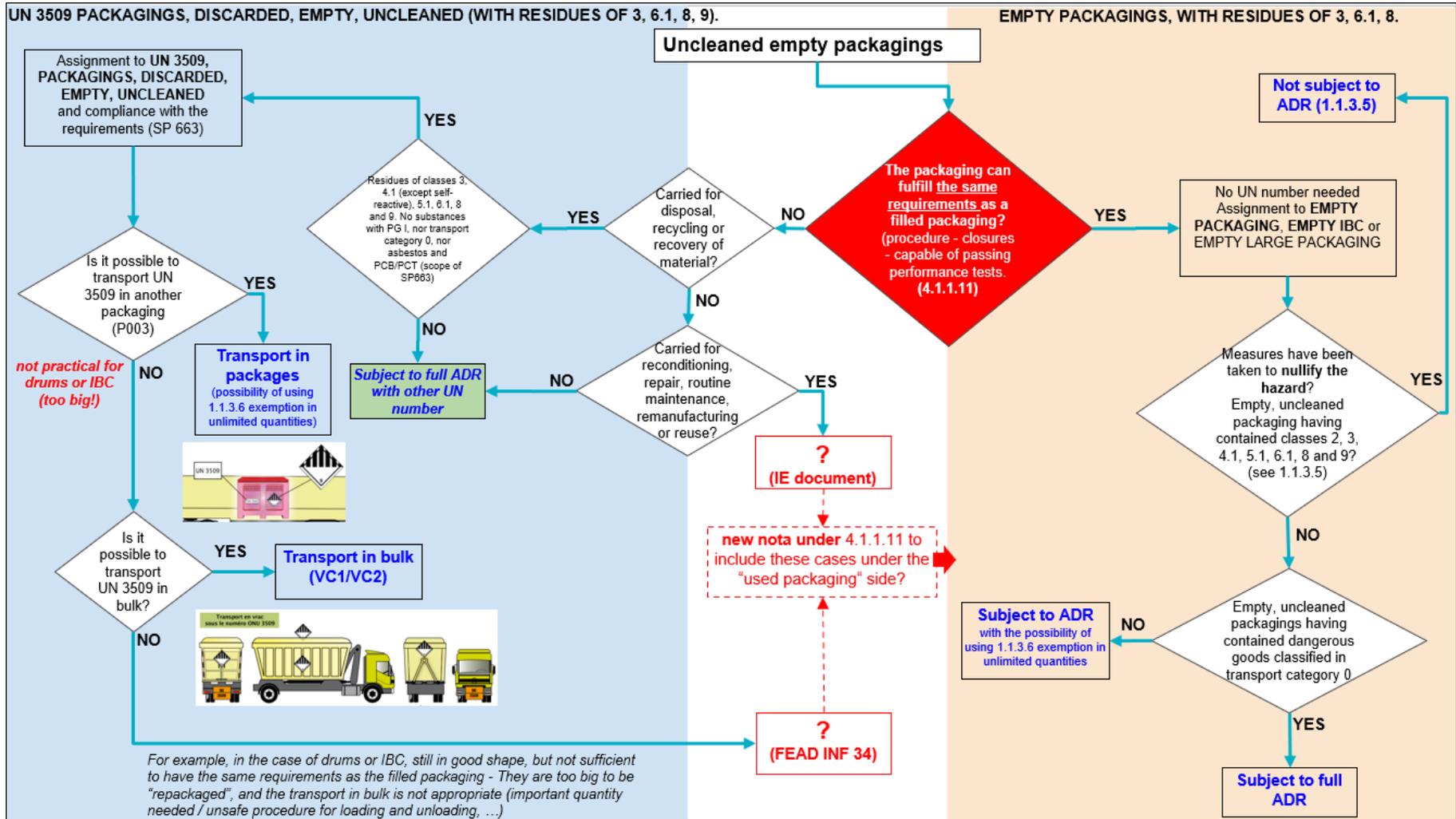


Figure 6

