

**Экономический
и Социальный Совет**

Distr.: General
6 January 2020
Russian
Original: English

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, 16–20 марта 2020 года

Пункт 5 а) предварительной повестки дня

Предложения о внесении поправок

в МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ: нерассмотренные вопросы

**Требования к конструктивной пригодности грузовых
транспортных единиц**

**Передано экспертом Европейского совета химической
промышленности (ЕСФХП)* ****

Резюме

- Существо предложения:** возобновляется обсуждение вопроса о требованиях в отношении «конструктивной пригодности» грузовых транспортных единиц с учетом недавних решений Подкомитета экспертов по перевозке опасных грузов, принятых на его пятьдесят шестой сессии.
- Предлагаемое решение:** предлагается внести поправки в пункты 7.1.4 и 7.3.1.13 МПОГ/ДОПОГ.
- Справочные документы:** неофициальный документ INF.15 осенней сессии Совместного совещания 2017 года (ЕСФХП); ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2018/148, пункт 31 (доклад Совместного совещания Комиссии экспертов МПОГ и Рабочей группы по перевозкам опасных грузов о работе его осенней сессии 2017 года); ST/SG/AC.10/C.3/2019/40 (Германия, ЕСФХП), Подкомитет экспертов по перевозке опасных грузов, пятьдесят шестая сессия.

* 2020 год (A/74/6 (Раздел 20) и дополнительная информация, Подпрограмма 2).

** Распространено Межправительственной организацией по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) под условным обозначением OTIF/RID/RC/2020/24.



Введение

1. В настоящем документе резюмируется отличающаяся сфера охвата требований в отношении конструктивной пригодности в соответствии с пунктом 7.1.3.3.1 Типовых правил, применимых к грузовым транспортным единицам при их использовании для перевозки только взрывчатых веществ и изделий класса 1, в том виде, в каком они установлены в разделе 7.1.2 МКМПОГ, в сравнении с требованиями в отношении конструктивной пригодности больших контейнеров, изложенными в пункте 7.1.4 МПОГ/ДОПОГ, которые в целом применимы к перевозке грузов всех классов. Таким образом, применение требований в отношении конструктивной пригодности не согласовано между различными видами транспорта, за единственным исключением контейнеров для массовых грузов или мягких контейнеров для массовых грузов, для которых требования предписаны в пунктах 7.3.1.13 и 7.3.2.10 МПОГ/ДОПОГ, включенных соответственно в МКМПОГ.

Справочная информация

2. Вопрос об отсутствии согласования обсуждался в неофициальном документе INF.15, подготовленном ЕСФХП для сессии Совместного совещания МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ в сентябре 2017 года¹. Совместное совещание сочло, что ЕСФХП следует в первую очередь довести свою обеспокоенность до сведения Подкомитета экспертов Организации Объединенных Наций, что позволит ему представить официальное предложение с учетом мнения Подкомитета (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2018/148).

3. На пятьдесят шестой сессии Подкомитета эксперты от Германии и ЕСФХП совместно представили предложения по унификации требования в отношении «конструктивной пригодности» для всех контейнеров (ST/SG/AC.10/C.3/2019/40)². Большинство делегаций сочли, что существующие различия между требованиями в отношении «конструктивной пригодности» грузовых транспортных единиц для перевозки взрывчатых веществ и соответствующими требованиями для грузов других классов являются неоправданными, и приветствовали согласованный подход для всех видов транспорта. Предложенные поправки к соответствующим разделам Типовых правил ООН были в итоге приняты без дальнейших изменений.

Заключение

4. Все грузовые транспортные единицы, используемые для перевозки опасных грузов, должны быть конструктивно пригодными, т. е. нынешний подход в рамках МПОГ/ДОПОГ должен быть сохранен. Однако определение термина «конструктивно пригодный» следует изменить с учетом развития технического прогресса в последние годы. Ссылки на выбоины или изгибы глубиной более 19 мм и на соединения следует исключить. Техническое обоснование критерия «19 мм» отсутствует, и его применение приводит к проблемам на практике, поскольку противоречит «Рекомендациям по согласованному толкованию и осуществлению Международной конвенции по безопасным контейнерам 1972 года», обновленным в 2013 году, включая руководство по серьезным конструктивным недостаткам в контейнерах (циркуляр ИМО CSC.1/Circ.138/Rev.1).

5. На основе недавно принятого текста, подготовленного для двадцать второго пересмотренного издания Типовых правил ООН (с 2021 года), о требовании в отношении «конструктивной пригодности» грузовых транспортных единиц, применяемых для перевозки опасных грузов всех классов, предлагаются поправки к соответствующим разделам МПОГ/ДОПОГ.

¹ <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2017/dgwp15a1/INF15e.pdf>.

² <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2019/dgac10c3/2019-40e.pdf>.

Предложение

6. Предлагается изменить пункт 7.1.4 ДОПОГ следующим образом, при этом текст, относящийся только к МПОГ, заключен в [квадратные скобки] (исключенный текст выделен зачеркиванием; новый текст подчеркнут):

«7.1.4 ~~Большой контейнер может предъявляться к перевозке только в том случае, если он является конструктивно пригодным.~~

~~Термин "конструктивно пригодный" означает, что контейнер не имеет крупных дефектов в таких своих конструкционных компонентах, как верхняя и нижняя боковые балки, порог двери и ее стык, поперечные детали покрытия пола, угловые стойки и угловые фитинги. "Крупными дефектами" являются изгибы или выбоины глубиной более 19 мм в конструкционных деталях, независимо от их длины; трещины или поломка конструкционных деталей; более одного соединения или неправильное соединение (например, онахлест) верхних или нижних торцевых балок или дверных стыков, либо более двух соединений в любой верхней или нижней боковой балке или любое соединение в дверном пороге или угловых стойках; дверные петли и другая металлическая гарнитура, которые заклинены, деформированы, поломаны, отсутствуют или являются в том или ином отношении непригодными; негерметичные прокладки, изоляционные материалы и уплотнители; какие-либо нарушения общей конфигурации, являющиеся достаточно значительными, чтобы препятствовать надлежащему применению погрузочно-разгрузочных средств, установке и закреплению на шасси или транспортном средстве.~~

~~Кроме того, недопустимо ухудшение состояния любой детали контейнера, независимо от конструкционного материала, например проржавевший металл стенок или разрушенный фиберглас. Допустим, однако, нормальный износ, включая окисление (ржавчину), незначительные погнутости, вмятины и царапины, а также другие повреждения, не влияющие на пригодность к использованию или на стойкость к воздействию атмосферы.~~

~~Перед загрузкой контейнер должен быть также проверен, с тем чтобы убедиться в отсутствии в нем каких-либо остатков предшествующего груза и в отсутствии выступов на внутренних стенках и поверхности пола.~~

Перед погрузкой грузовая транспортная единица должна быть осмотрена снаружи и изнутри, с тем чтобы убедиться в отсутствии каких-либо повреждений, способных нарушить целостность грузовой транспортной единицы или груза, который в нее будет погружен.

Грузовая транспортная единица должна быть проверена, с тем чтобы убедиться в ее конструктивной пригодности, отсутствии в ней возможных остатков, несовместимых с грузом, и отсутствии на внутренней поверхности пола, стенок и потолка, где это применимо, выступов или повреждений, которые могут повлиять на содержащийся в ней груз, и отсутствии в больших контейнерах повреждений, влияющих на стойкость контейнера к воздействию погодных условий, когда это необходимо.

Термин "конструктивно пригодный" означает, что грузовая транспортная единица не имеет крупных дефектов в своих конструкционных компонентах. Конструктивными компонентами грузовых транспортных единиц для мультимодальных целей являются, например, верхние и нижние боковые балки, верхние и

нижние торцевые поперечные элементы, угловые стойки, угловые фитинги и для больших контейнеров порог двери, верхний брус дверной рамы и поперечные детали покрытия пола. Крупными дефектами являются:

- a) изгибы, трещины или разрывы в конструкционных или опорных элементах и любое повреждение сервисного или эксплуатационного оборудования, которое нарушает целостность единицы;
- b) любое нарушение общей конфигурации или любое повреждение подъемных приспособлений или стыковочных устройств погрузочно-разгрузочного оборудования, являющееся достаточно значительными, чтобы препятствовать надлежащему применению погрузочно-разгрузочного оборудования, установке и закреплению на шасси, транспортном средстве или вагоне или установке в контейнерные ячейки на судне; и, когда это применимо,
- c) дверные петли, дверные пороги и другая металлическая фурнитура, которые заклинены, деформированы, поломаны, отсутствуют или являются в том или ином отношении непригодными.

ПРИМЕЧАНИЕ: В отношении наполнения переносных цистерн и многоэлементных газовых контейнеров (МЭГК) "UN" см. главу 4.2; в отношении наполнения встроенных цистерн (автоцистерн) [вагонов-цистерн], съемных цистерн, контейнеров-цистерн и съемных кузовов-цистерн, корпуса которых изготовлены из металлических материалов, а также транспортных средств-батарей [вагонов-батарей] и многоэлементных газовых контейнеров (МЭГК) см. главу 4.3; в отношении наполнения цистерн из армированных волокном пластмасс [пластмассовых контейнеров-цистерн] см. главу 4.4; в отношении вакуумных цистерн для отходов см. главу 4.5; в отношении наполнения контейнеров для массовых грузов см. главу 7.3.».

7. Предлагается изменить пункт 7.3.1.13 ДОПОГ следующим образом, при этом текст, относящийся только к МПОГ, заключен в [квадратные скобки] (исключенный текст выделен ~~зачеркиванием~~; новый текст подчеркнут):

«7.3.1.13 Перед наполнением контейнер для массовых грузов, контейнер или транспортное средство [или вагон] должны подвергаться осмотру, с тем чтобы убедиться в том, что они конструктивно пригодны, что на их внутренних стенках, потолке и полу отсутствуют выступы или повреждения, способные повлиять на груз, и что на внутренних вкладышах или на оборудовании для удержания вещества не имеется разрывов, разрывов или любых повреждений, которые могут поставить под угрозу их способность удерживать груз. Термин "конструктивно пригодный" означает, что контейнер для массовых грузов, контейнер или транспортное средство [или вагон] не имеет крупных дефектов в таких своих конструкционных компонентах, как верхние и нижние боковые балки, верхние и нижние торцевые поперечные элементы, порог двери и верхний брус дверной рамы, поперечные детали покрытия пола, угловые стойки и угловые фитинги контейнера для массовых грузов или контейнера. Крупными дефектами [~~когда это имеет отношение к соответствующим транспортным средствам,~~] являются:

- a) изгибы, трещины или разрывы в конструкционных или опорных элементах и любое повреждение сервисного или эксплуатационного оборудования, ~~которые~~ нарушают

целостность контейнера для массовых грузов, контейнера или кузова транспортного средства [или вагона];

- b) ~~более одного соединения или неправильное соединение (например, внахлест) в верхних или нижних торцевых поперечных элементах или в верхнем бруссе дверной рамы; любое нарушение общей конфигурации или любое повреждение подъемных приспособлений или стыковочных устройств погрузочно-разгрузочного оборудования, являющееся достаточно значительными, чтобы препятствовать надлежащему применению погрузочно-разгрузочного оборудования, установке и закреплению на шасси, транспортном средстве или вагоне или установке в контейнерные ячейки на судне; и, когда это применимо,~~
- c) ~~более двух соединений в любой верхней или нижней боковой балке;~~
- d) ~~любое соединение в дверном пороге или угловых стойках;~~
- e) ~~дверные петли, дверные пороги и другая металлическая гарнитура, которые заклинены, деформированы, поломаны, отсутствуют или являются в том или ином отношении непригодными;~~
- f) ~~негерметичные прокладки, изоляционные материалы и уплотнители;~~
- g) ~~любое нарушение общей конфигурации контейнера для массовых грузов или контейнера или любое повреждение в подъемных приспособлениях или в соединительных устройствах погрузочно-разгрузочного оборудования, являющиеся достаточно значительными, чтобы препятствовать надлежащему применению погрузочно-разгрузочных средств, установке и закреплению на шасси, [или вагоне] или транспортном средстве [или установке в контейнерные ячейки на судне];~~
- h) ~~любое повреждение в подъемных приспособлениях или в соединительных устройствах погрузочно-разгрузочного оборудования; или~~
- i) ~~любое повреждение сервисного или эксплуатационного оборудования.».~~