



ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ  
ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

ВОПРОСЫ ДОКУМЕНТАЦИИ ПРИ МЕЖДУНАРОДНЫХ  
ПЕРЕВОЗКАХ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ

**РЕКОМЕНДАЦИЯ № 11, второе издание, принятое**  
Рабочей группой по упрощению процедур международной торговли

---

Женева, январь 1996 года

*ECE/TRADE/204*

GE.96-30231

## Рекомендация № 11

**ВОПРОСЫ ДОКУМЕНТАЦИИ ПРИ МЕЖДУНАРОДНЫХ  
ПЕРЕВОЗКАХ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ**

На своей четвертой сессии в сентябре 1975 года Рабочая группа ЕЭК ООН по упрощению процедур международной торговли включила в свой список первоочередных вопросов проект 057 своей программы работы: "Исследование возможности составления согласованного документа ЕЭК для транспортировки опасных грузов, пригодного для смешанных перевозок". В 1976 году по инициативе Соединенного Королевства была учреждена неофициальная группа, которая представила в конце 1977 года свой доклад и проект рекомендации по вопросам документации при международных перевозках опасных грузов. Данный вопрос был рассмотрен Группой экспертов по потребностям в данных и по документации на ее семнадцатой сессии в феврале 1978 года, когда было решено представить доклад и рекомендацию для утверждения Рабочей группой.

На своей седьмой сессии в феврале 1978 года Рабочая группа решила рекомендовать правительствам и международным организациям, на которые возложена задача разработки и/или контроля за выполнением конвенций и правил, касающихся перевозки опасных грузов, принять меры в направлении согласования требований в отношении информации и в направлении упрощения процедур, связанных с документацией, в соответствии с предложенной рекомендацией.

Рабочая группа признала ценность вкладов, внесенных многими организациями для обеспечения безопасных и эффективных условий международной перевозки опасных грузов. В то время как положения, касающиеся безопасности, и в частности методы обработки грузов, были признаны хорошо разработанными, констатировалось, что некоторые процедурные и документальные требования в отдельных случаях сопряжены с неоправданно высокими расходами и являются слишком сложными.

С целью упрощения процедур международной торговли Рабочая группа изучила документальные и процедурные требования для перевозки опасных грузов, содержащиеся в различных национальных и международных правилах. Принимая во внимание требования различных видов транспорта, комбинированных и смешанных перевозок, Рабочая группа пришла к выводу, что могут быть приняты меры по упрощению таких документов и процедур и что все стороны окажутся в выигрыше от уменьшения сложности и повышения точности и эффективности. Действуя таким путем, можно получить следующие преимущества:

- повышение безопасности для тех, кто выполняет операции по обработке грузов;
- уменьшение риска повреждения грузов и оборудования;
- сокращение задержек в движении грузов и в подготовке и получении документов;

Рабочая группа решила проводить на регулярной основе через определенные промежутки времени обзор национальных и международных мер по осуществлению утвержденной Рекомендации № 11 "Вопросы документации при международных перевозках опасных грузов".

На своей сорок шестой сессии в сентябре 1992 года Совещание экспертов по процедурам и документации, являющееся вспомогательным органом Рабочей группы, решило учредить специальную группу по аспектам перевозок опасных грузов, связанным с упрощением процедур международной торговли, и поручить ей подготовку будущего обновленного варианта Рекомендации № 11, поскольку со времени ее публикации в большинство документов, применяемых в отношении морских, воздушных, автомобильных или железнодорожных перевозок опасных грузов, были внесены многочисленные изменения. Руководителем специальной группы был назначен член делегации Соединенного Королевства.

На своей сорок второй сессии в сентябре 1995 года Рабочая группа решила утвердить к изданию окончательный проект пересмотренного варианта Рекомендации № 11, представленный специальной группой по этому вопросу.

На сорок второй сессии Рабочей группы присутствовали представители следующих стран: Австрии, Бельгии, Болгарии, Венгрии, Германии, Дании, Ирландии, Исландии, Испании, Италии, Канады, Люксембурга, Мальты, Нидерландов, Норвегии, Российской Федерации, Румынии, Словацкой Республики, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатов Америки, Финляндии, Франции, Чешской Республики, Швейцарии, Швеции и Эстонии. Представители Австралии, Бразилии, Габона, Кореи, Нигерии, Сенегала и Японии принимали участие в работе на основании статьи 11 круга ведения Комиссии.

На сессии присутствовали представители секретариатов Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД), Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ), а также представители следующих межправительственных и неправительственных организаций: Центрального бюро международных железнодорожных перевозок (ЦБМЖП), Всемирной таможенной организации (ВТО), Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА), Международной ассоциации по кодированию потребительских товаров (ЕАН), Европейской ассоциации электронных сообщений (ЕАЭС), Международной федерации транспортно-экспедиторских ассоциаций (ФИАТА), Международной торговой палаты (МТП), Международной конференции служб экспресс-перевозок (МКСЭП), Международной организации по стандартизации (ИСО), Общества всемирной межбанковской дальней связи для передачи финансовой информации (СВИФТ), Международного союза железных дорог (МСЖД), Международной федерации инспекторских учреждений (МФИУ).

## РЕКОМЕНДАЦИЯ

Рабочая группа по упрощению процедур международной торговли на своей сорок девятой сессии в сентябре 1995 года решила рекомендовать правительствам и международным организациям, участвующим в перевозке опасных грузов, принять меры по согласованию требований в отношении информации в соответствии с нижеизложенными рекомендациями.

Рабочая группа просила Исполнительного секретаря Европейской экономической комиссии передать данную Рекомендацию правительствам стран ЕЭК и другим заинтересованным правительствам через исполнительных секретарей других региональных экономических комиссий Организации Объединенных Наций. Его также просили передать текст Рекомендации соответствующим международным организациям.

Выполняя вышеуказанные просьбы, Исполнительный секретарь Европейской экономической комиссии обращает внимание на девятое пересмотренное издание Рекомендаций по перевозке опасных грузов, подготовленное Комитетом экспертов по перевозке опасных грузов Экономического и Социального Совета, в главе 13 которого содержатся подробные рекомендации в отношении процедур отправления при перевозке опасных грузов.

Приведенные ниже рекомендации в отношении мер разделены на две части: рекомендации, касающиеся требований к информации (фактических данных, указываемых в форме документа на опасные грузы), и рекомендации, касающиеся практических средств передачи данных, т.е. либо в виде документов, либо с помощью ЭОД.

### Требования к информации

- I. Работа по согласованию между различными видами транспорта общих требований к информации в документах на опасные грузы должна рассматриваться как первоочередная задача. Она должна вестись на основе положений главы 13 Рекомендаций Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов ("Оранжевая книга").
- II. Необходимо стандартизировать для различных видов транспорта фактические элементы данных, требующиеся для идентификации грузов. Рекомендуются использовать следующие элементы: надлежащее транспортное наименование, класс/подкласс, номер ООН и группу упаковки.
- III. Единая формулировка, приведенная в "Оранжевой книге", должна быть принята в качестве текста официальной декларации во всех правилах и конвенциях, регулирующих перевозки различными видами транспорта:

"Настоящим заявляю, что содержимое данной партии груза полностью и точно описано выше надлежащим транспортным наименованием и что содержание классифицировано, упаковано, маркировано, снабжено знаками опасности/табло и во всех отношениях находится в должном состоянии для перевозки в соответствии с применимыми международными и национальными правительственными правилами".

- IV. Номер ООН должен обеспечивать возможность получения информации на случай аварии, с тем чтобы никакой дополнительной информации не требовалось. (В тех случаях, когда номера ООН не имеется, такая информация может быть получена из надлежащего транспортного наименования.) Не следует требовать внесения в документы написанной от руки дополнительной информации или кодовых обозначений. Информация на случай аварии при перевозке может представляться, например, в форме стандартных отпечатанных таблиц для каждого вещества или группы веществ, причем в каждой таблице в качестве основной справочной информации может быть указан номер Организации Объединенных Наций для этого (этих) вещества(веществ). (Следует, однако, заметить, что эта информация не требуется при перевозках железнодорожным транспортном.)

#### Передача данных в виде документов или с помощью ЭОД

- V. Форма документа на опасные грузы, предъявленная для одного вида транспорта, независимо от того, представляет ли она собой сообщение ЭОД или документ, должна быть действительна и для последующих видов транспорта, участвующих в смешанной перевозке.
- VI. Декларацию об опасных грузах следует, по возможности, включать в существующий грузовой или перегрузочный документ или объединять с ним.
- VII. Если для документа на опасные грузы используются специальные отдельные бланки (включая стандартные бланки, содержащиеся в Рекомендациях, правилах, международных конвенциях и приложениях к ним), они должны быть составлены в соответствии с унифицированным рекомендуемым образцом, содержащимся в настоящей Рекомендации.
- VIII. Правила и конвенции не должны исключать возможности передачи информации об опасных грузах с помощью системы электронного обмена данными (ЭОД), при этом необходимо устранить любые существующие юридические препятствия, будь то национальные или международные. Там, где это возможно, следует активно поощрять применение данного метода передачи информации.
- IX. При наличии особых дополнительных требований к документации, как, например, в случае радиоактивных веществ или правительственного решения об освобождении от действия предписаний, правила и конвенции должны допускать возможность включения необходимых данных в саму декларацию об опасных грузах в качестве альтернативы использованию отдельного документа.

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1. В международной торговле документы и электронные сообщения используются в качестве средства передачи информации, имеющей отношение к торговым сделкам. К сожалению, качество передаваемых данных и информации часто является неудовлетворительным. Задача должна заключаться в обеспечении того, чтобы передаваемая информация была точной, надежной и, в случае необходимости, соответствующей нормативным требованиям. В случае операций, связанных с перевозкой опасных грузов, когда по существу применяются более жесткие требования в отношении безопасности и защиты окружающей среды, вдвойне важно наличие точной информации.
2. Настоящая Рекомендация призвана рационализировать документацию по опасным грузам в целом и форму документа на опасные грузы в частности. Достоверная и точная информация, передаваемая между сторонами, несущими ответственность за документирование, упаковку и обработку таких грузов, обеспечивает безопасность и эффективность перевозки грузов. Поэтому документация должна составляться таким образом, чтобы она соответствовала нормативным требованиям, облегчала перевозку и, самое главное, содержала информацию, позволяющую обеспечить безопасную обработку грузов.
3. Основная цель этой части Рекомендаций состоит в том, чтобы стандартизировать расположение и содержание информации в формах документов на опасные грузы и привести их в соответствие с рекомендуемым образцом, приведенным в приложении II.
4. Вместе с тем последующая и более важная цель состоит в том, чтобы обеспечить возможность использования единой формы для любого вида транспорта, а также между любыми сторонами, участвующими в перевозке грузов. Например, грузоотправитель должен иметь возможность представить декларацию об опасных грузах в утвержденной форме экспедитору, который мог бы передать ее перевозчику, будь то авиакомпания, морской перевозчик, автотранспортное предприятие или железная дорога, без переоформления документов. Данный документ должен также быть приемлемым для любого органа, занимающегося обработкой грузов в стране экспорта, транзита или импорта.
5. Трудности практического характера остро проявляются в сфере смешанных перевозок, когда требуется использование отдельных документов для каждого этапа перевозки, в результате чего в эти транспортные операции, которые, впрочем, сами по себе являются весьма прогрессивными, привносятся дублирование, усложнение, дополнительные расходы и опасность аварии вследствие канцелярской ошибки.

6. В рамках конвенций, касающихся международной перевозки опасных грузов, разработаны рекомендуемые и обязательные процедуры в отношении документации. Основным требованием к документам в этих конвенциях является надлежащее описание и классификация грузов, а также требование о наличии декларации, содержащей информацию о характере грузов, маркировке, знаках опасности и упаковке. Эта информация либо включается в виде примечания к имеющемуся грузовому или перегрузочному документу, либо содержится в отдельном документе. Международная перевозка опасных грузов регулируется конвенциями, применимыми к международным перевозкам в целом, такими, как КДПГ применительно к международным автомобильным перевозкам, которые могут содержать особые правила в отношении документации. Это может привести к необходимости наличия разных документов для каждого этапа перевозки. Несмотря на то, что в последние годы была проделана значительная работа по унификации требований для различных видов транспорта, транспортные конвенции, касающиеся перевозок автомобильным, железнодорожным, морским и воздушным транспортом, по-прежнему содержат неодинаковые требования в отношении указываемых данных, порядка их изложения и формы документа, используемого для декларирования опасных грузов. Следует, однако, отметить, что эти рекомендуемые формы не всегда содержатся в самих конвенциях и их разработка может быть поручена другим организациям; например, в случае железнодорожного транспорта форма разрабатывается Международным комитетом железнодорожного транспорта (МКЖТ).

7. Обеспечение безопасности жизни и здоровья, а также защиты оборудования от повреждений должно иметь первоочередное значение при перевозке опасных грузов и должно требовать пристального внимания к элементам информации, содержащейся в документации. Чем сложнее документы и чем больше их количество, тем больше вероятность ошибки или упущения. Поэтому крайне важно не допускать увеличения количества документов и избегать различий в требованиях, предъявляемых к информации. Требования к документации должны быть, по-возможности, максимально простыми и сводиться к минимуму основной информации, используя которую можно с помощью ссылок оперативно получить прочую необходимую информацию.

8. Информация об опасных грузах передается различными способами, некоторые из которых (например передача по телефону) не имеют юридической силы и требуют подтверждения другими средствами. Рекомендуются следующие средства подтверждения:

- a) соответствующая запись в грузовом или перегрузочном документе;
- b) декларация об опасных грузах;
- c) электронные средства: телекс, факсимильная связь или машиночитаемые носители, т.е. электронный обмен данными (ЭОД).

9. Передача информации не обязательно должна сводиться лишь к передаче документов. По мере развития техники все чаще используются электронные и другие передовые средства связи между грузоотправителем, экспедитором, перевозчиком и другими сторонами. При

декларировании предъявляемых к перевозке опасных грузов особо важное значение могут иметь юридические и практические проблемы, и решение этих проблем (например, необходимость наличия подлинной подписи) должно быть приоритетной задачей Рабочей группы. Необходимо незамедлительно принять меры на международном уровне с целью расширить применение методов ЭОД при перевозке опасных грузов путем внесения, при необходимости, поправок в международные конвенции и национальные правила. Отдельный документ Рабочей группы № 4 TRADE/WP.4/R.998/Rev.1 содержит описание положения дел в области юридических препятствий на пути использования ЭОД для целей перевозки опасных грузов. Вместе с тем следует также признать, что будет существовать потребность в печатном документе, содержащем информацию о мерах, которые должны быть приняты в чрезвычайной ситуации.

## II. ТЕКУЩЕЕ ПОЛОЖЕНИЕ ДЕЛ

10. Комитет экспертов по перевозке опасных грузов Экономического и Социального Совета является основным органом, занимающимся согласованием общих требований для всех видов транспорта.

11. Комитет несет ответственность за подготовку Рекомендаций Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов - "Оранжевой книги". Этот документ представляет собой основу разработки нормативных положений для всех видов транспорта и является главным средством, с помощью которого можно и необходимо обеспечить согласование соответствующих правил.

12. Что касается морского транспорта, то Международная морская организация (ИМО) придерживается Рекомендаций Организации Объединенных Наций почти во всех отношениях и периодически принимает их пересмотренные варианты, согласованные Комитетом экспертов Организации Объединенных Наций. В сфере воздушных перевозок Технические инструкции Международной организации гражданской авиации (ИКАО) также приведены в соответствие с Рекомендациями Организации Объединенных Наций. Правила перевозки опасных грузов (ППОГ) Международной авиатранспортной ассоциации (ИАТА), основанные на правилах ИКАО, также согласованы с Рекомендациями Организации Объединенных Наций.

13. Несмотря на то, что соглашения, касающиеся автомобильных перевозок - Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) и железнодорожных перевозок - Международные правила перевозки опасных грузов по железным дорогам (МПОГ), пока не в полной мере согласуются с Рекомендациями ООН по перевозке опасных грузов, в последние несколько лет был достигнут заметный прогресс, особенно в отношении классификации, присвоения правильных транспортных наименований, а также идентификационных номеров и маркировки. С 1 января 1977 года положения пересмотренных вариантов ДОПОГ будут распространяться и на внутренние перевозки государств - членов Европейского союза (Директива 94/55/ЕС).



14. Вместе с тем приходится констатировать, что изложенные в настоящей Рекомендации меры, направленные на упрощение связанных с документацией процедур и выработку образца декларации об опасных грузах при смешанных перевозках, могут быть реализованы только после согласования правил для различных видов транспорта.

15. Следует отметить, что Комитет экспертов в настоящее время пытается преобразовать Рекомендации ООН по перевозке опасных грузов в типовые правила, которые могли бы непосредственно включаться в национальные или международные правовые инструменты. В то же самое время в сотрудничестве с Комитетом Совместное совещание Комитета по безопасности МПОГ и Рабочей группы ЕЭК ООН по перевозке опасных грузов занимается преобразованием МПОГ и ДОПОГ, с тем чтобы сделать ДОПОГ и МПОГ более "удобным для пользования" и облегчить их применение во внутренних перевозках.

### III. ФОРМА ДОКУМЕНТА НА ОПАСНЫЕ ГРУЗЫ ПРИ СМЕШАННЫХ ПЕРЕВОЗКАХ

16. Главная цель Рекомендации в связи с упрощением документации на опасные грузы заключается в том, чтобы сократить количество требующихся документов и уменьшить дублирование информации при том понимании, что декларация об опасных грузах может быть (когда это необходимо) включена в существующие грузовые документы. Однако в тех случаях, когда это невозможно в силу требований правил того или иного вида транспорта или когда речь идет о смешанных перевозках, настоятельно рекомендуется использовать форму документа, приведенную в приложении II к настоящей Рекомендации. С другой стороны, форма документа на опасные грузы может также использоваться при перевозках одним видом транспорта.

17. Как регулирующие органы, так и пользователи признают, что было бы полезным использовать стандартный международно согласованный документ для смешанных перевозок, который был бы приведен в соответствие с формуляром-образцом Организации Объединенных Наций или, когда это возможно, эквивалентное сообщение ЭОД. Стандартные формы, содержащиеся в двух сводах международно признанных правил (Кодексе МКМПОГ для морских перевозок и правилах ИАТА для воздушных перевозок), не согласованы друг с другом, и лишь вариант ИАТА соответствует формуляру-образцу Организации Объединенных Наций. Что касается порядка расположения требуемых данных, то, если требования ИАТА и МКМПОГ соответствуют Рекомендациям Организации Объединенных Наций ("Оранжевая книга"), правила, регламентирующие перевозку грузов автомобильным и железнодорожным транспортом (ДОПОГ и МПОГ), предусматривают различные требования в отношении указываемых данных и порядка их представления, хотя имеются согласованные формы, как, например, накладная МГК.

18. Предлагаемый образец полностью согласован с формуляром-образцом Организации Объединенных Наций для торговых документов и соответствует требованиям в отношении данных, содержащихся в правилах для отдельных видов транспорта, как показано в приложении II.

19. В рекомендуемом образце документа на опасные грузы при смешанных перевозках центральная часть документа представляет собой "свободную зону", что обеспечивает возможность максимально гибкого расположения информации об опасности груза.

20. Слева на полях предлагаемого образца (на первой странице) имеется краткое примечание, указывающее на дополнительную информацию и необходимость соблюдения применимых правил для различных видов транспорта. Помимо указанной информации в эту форму могут быть также включены и другие рекомендации по ее заполнению.

#### **IV. ДЕКЛАРАЦИЯ ОБ ОПАСНЫХ ГРУЗАХ ПРИ СМЕШАННЫХ ПЕРЕВОЗКАХ - ПРОЦЕДУРЫ**

21. Основная процедура, в соответствии с которой может быть использован данный документ, рассматривается с учетом трех аспектов:

- a) должны соблюдаться существующие требования в отношении "подлинных подписей", предусмотренные в правилах для различных видов транспорта;
- b) должно быть предусмотрено максимально возможное число сценариев;
- c) количество составленных/требуемых подлинных экземпляров должно быть сведено к минимуму и должно обеспечивать возможность заполнения документа в различных компьютерных системах.

22. Рекомендуется требовать не более шести подлинных экземпляров декларации об опасных грузах. Это решение основывается на том предположении, что для перевозки одной партии груза вряд ли используется более четырех различных видов транспорта, и, хотя тот или иной вид транспорта может быть повторно использован на последующем этапе транспортной цепочки, нецелесообразно и нереалистично рекомендовать большее количество экземпляров. Если грузополучатель или любая другая сторона, кроме компетентных органов, требует дополнительное количество экземпляров этого документа, следует использовать фотокопии. Таким же образом следует поступать и в том случае, если компетентный орган не требует наличия подлинной подписи.

23. С использованием и назначением отдельных экземпляров декларации об опасных грузах связан также вопрос о данных, которые меняются в зависимости от вида транспорта. К ним относятся данные в клетках "Перевозчик", "Номер и дата морского/авиационного рейса", "Порт/аэропорт загрузки" и "Порт/аэропорт разгрузки". С учетом последующего изменения вида транспорта произойдет, по-видимому, и изменение перевозчика и т.д.; поэтому в каждом экземпляре формы в этих клетках могут указываться различные наименования и адреса. Для того чтобы учесть эту возможность, предлагается при заполнении документа, представляющего собой комплект листов с копировальным покрытием на обороте, десенсибилизировать соответствующую клетку, с тем чтобы указанная в ней информация имела только на первом листе.

24. Рекомендуемый образец выполняет не только функцию формы документа на опасные грузы, но и функцию свидетельства о загрузке и расписки получателя груза. Требования в отношении других документов, не требующих отдельной формы, таких, как накладные КДПГ и МГК, полностью учтены в самих транспортных накладных, которые служат целям обеспечения перевозки грузов согласно положениям соответствующих конвенций, а также целям перевозки опасных грузов.

25. После заполнения грузоотправителем декларации об опасных грузах и другой надлежащей документации ни от одной из сторон не требуется переписывать или исправлять технические данные или переносить их в другой документ. Если в ходе перевозки партии груза меняется перевозчик или вид транспорта, то перевозчик, осуществляющий дальнейшую транспортировку груза, обязан заполнить клетку "Перевозчик", указав свое наименование и адрес.

26. Анализ требований в отношении информации, включаемой в декларацию об опасных грузах, показывает, что в тех случаях, когда требуется отдельная форма, рекомендуемый образец может быть предложен в качестве подробного руководства по составлению документов для организаций, разрабатывающих декларации для различных видов транспорта, или для смешанных и комбинированных перевозок. Как указывалось выше, рекомендуемый образец, отвечающий всем техническим требованиям международных регулирующих органов по различным видам транспорта, приведен в приложении II. Особая разметка на левом и правом полях формы может быть воспроизведена на документах, подготовленных с использованием методов ЭОД или телекса, с помощью косых черточек (/) вдоль обоих полей. Очевидно, что полный объем информации не всегда требуется для всех видов транспорта. Ненужные данные можно исключить из отдельных форм, которые в других отношениях должны составляться в соответствии с рекомендуемым образцом, принимая во внимание положения рекомендации Рабочей группы "Формуляр-образец ООН для международных торговых документов", принятой в июне 1973 года.

27. Можно заметить, что классификация по степени опасности дается в центральной части под названием "Описание грузов" без какой-либо попытки подразделения на отдельные клетки. Это обеспечивает гибкость, позволяющую учесть различные национальные согласованные серии документов, а также гарантирует, что важные подробные сведения, необходимые для классификации, могут быть взяты из первоначального документа в один прием не только для формы документа на опасные грузы, но и для всех грузовых документов, включая те, которые требуются импортером и властями страны импорта.

#### **v. ВКЛЮЧЕНИЕ В ДРУГИЕ ДОКУМЕНТЫ**

28. В целях уменьшения количества документов и сведения, таким образом, к минимуму как риска, так и расходов декларация об опасных грузах могла бы, когда это возможно, включаться в существующий грузовой или перегрузочный документ. Правила почти во всех

случаях допускают включение декларации об опасных грузах в основной грузовой документ. Возможность включения декларации в существующий документ зависит от комплекса официальных правил и коммерческой практики в конкретной стране.

29. Ниже следует перечень некоторых документов, в которые может быть включена декларация об опасных грузах:

- а) заявка на доставку/отправку груза;
- б) погрузочные инструкции для экспортного груза или заявка на смешанную перевозку груза, используемая многими транспортными компаниями, осуществляющими смешанные перевозки;
- в) перегрузочные документы, например погрузочные ордера для резервирования груза, доставки в порт и подсчета числа мест груза;
- г) распоряжение судовладельца в отношении укладки. Оно может представлять собой дополнительную копию декларации, которая возвращается грузоотправителю с пометками перевозчика и вместе с разрешением на доставку в порт и инструкциями;
- д) основной грузовой документ, т.е. дорожная/железнодорожная/морская/авиационная накладная, коносамент или документ на смешанную перевозку в соответствии с правилами ЮНКТАД/МТП в отношении документов смешанных перевозок.

#### VI. ЭЛЕМЕНТЫ ДАННЫХ

30. Одним из основных требований к грузовому документу на опасные грузы является предоставление основной информации об опасности грузов, предъявляемых к перевозке. Для этой цели в грузовой документ необходимо включать некоторую основную информацию о партии опасных грузов. Согласно "Оранжевой книге" основными элементами информации, признанными необходимыми для каждого опасного вещества, материала или изделия, предъявляемого к перевозке любым видом транспорта, являются:

- а) надлежащее транспортное наименование в соответствии с пунктом 13.8 "Оранжевой книги";
- б) класс или, если присвоен, подкласс вещества; для веществ или изделий класса 1 непосредственно после подкласса следует указывать букву группы совместимости;
- в) номер ООН, перед которым указывается буквенное сокращение "ООН", и, если она назначена, группа упаковки вещества или изделия; и
- г) общее количество опасных грузов охватываемых описанием (объем, масса или масса нетто взрывчатого вещества).

31. Если отходы, отправляемые в качестве опасных грузов (кроме радиоактивных отходов), перевозятся для удаления или для обработки перед удалением, то перед надлежащим транспортным наименованием следует включать слово "ОТХОДЫ".
32. Для самореактивных веществ подкласса 4.1 и органических пероксидов, требующих регулирования температуры в ходе перевозки, в грузовом документе должны быть указаны контрольная и аварийная температуры.
33. Для некоторых самореактивных и подобных им веществ подкласса 4.1 и органических пероксидов подкласса 5.2, в отношении которых компетентный орган разрешил не использовать знак дополнительной опасности "ВЗРЫВЧАТОЕ ВЕЩЕСТВО" (образец № 01) на их упаковке, в грузовой документ должно быть включено соответствующее заявление.
34. Если органические пероксиды и самореактивные вещества перевозятся в условиях, требующих соответствующего утверждения, в грузовой документ должно быть включено заявление на этот счет. К грузовому документу должен быть приложен экземпляр заявления об утверждении классификации и условий перевозки органических пероксидов и самореактивных веществ, не включенных в список.
35. Если перевозится образец органического пероксида или самореактивного вещества, то в грузовой документ должно быть включено заявление на этот счет.
36. Расположение и порядок, в котором эти элементы информации указываются в грузовом документе, устанавливаются по выбору, однако надлежащее транспортное наименование, класс, номер ООН и группа упаковки, если таковая назначена, должны быть указаны в этой последовательности, например:

"АЛЛИЛОВЫЙ СПИРТ 6.1 ООН 1098 I".

37. Указанной последовательности классификации по степени опасности необходимо придерживаться, насколько это возможно, в целях обеспечения надлежащей записи и нахождения элементов информации. Такая последовательность указания элементов информации используется большинством видов транспорта. Для всех видов транспорта, используемых при смешанных перевозках, следует применять только одну последовательность классификации по степени опасности.
38. Кроме того, могут также указываться и другие элементы информации, которые национальные органы или международные организации сочтут необходимыми (например, температура вспышки или диапазон температуры вспышки в °С з.с.).

## VII. КЛАССИФИКАЦИЯ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ

39. Согласно Рекомендациям ООН по перевозке опасных грузов опасные грузы делятся на следующие классы/подклассы:

<b>Класс 1</b>	Взрывчатые вещества и изделия
<b>Класс 2</b>	Газы
<b>Класс 3</b>	Легковоспламеняющиеся жидкости
<b>Класс 4</b>	
<b>Подкласс 4.1</b>	Легковоспламеняющиеся твердые вещества
<b>Подкласс 4.2</b>	Вещества, способные к самовозгоранию
<b>Подкласс 4.3</b>	Вещества, выделяющие легковоспламеняющиеся газы при соприкосновении с водой
<b>Класс 5</b>	
<b>Подкласс 5.1</b>	Окисляющиеся вещества
<b>Подкласс 5.2</b>	Органические перекиси
<b>Класс 6</b>	
<b>Подкласс 6.1</b>	Токсичные вещества
<b>Подкласс 6.2</b>	Инфекционные вещества
<b>Класс 7</b>	Радиоактивные материалы
<b>Класс 8</b>	Коррозионные вещества
<b>Класс 9</b>	Прочие опасные вещества и изделия

40. Эта классификация применяется во всем мире на всех видах транспорта, и перечни веществ в каждой классификации являются согласованными на глобальном уровне для всех видов транспорта за отдельными исключениями, такими, как классификация некоторых аэрозолей для морских перевозок и в классе 2 в Европе (ДОПОГ и МПОГ), которые будут приведены в соответствие с 1 января 1997 года.

#### **VIII. СВИДЕТЕЛЬСТВО О ЗАГРУЗКЕ**

41. В "Оранжевой книге" ООН содержится рекомендация о том, что если опасные грузы грузятся в грузовой контейнер (для целей настоящей Рекомендации термин "грузовой контейнер" ограничивается транспортными единицами, отвечающими определению "контейнер", содержащемуся в Международной конвенции по безопасным контейнерам (КБК), подписанной в Женеве 2 декабря 1972 года), то лица, осуществляющие контроль за выполнением этой операции, должны предоставить "свидетельство о загрузке

контейнера", в котором приводятся данные о лице, подписавшем это свидетельство, и подтверждается, что операция выполнена в соответствии с указанными ниже условиями:

- a) контейнер чист и по внешнему виду годен для приема груза;
- b) упаковки, которые должны быть разделены, т.е. помещены в разные грузовые контейнеры, не были уложены совместно в один контейнер;
- c) все упаковки осмотрены на предмет внешних повреждений и погружены лишь неповрежденные упаковки;
- d) все грузы должным образом уложены и закреплены, если необходимо, соответствующим защитным материалом с учетом предусмотренного(ых) способа(ов) перевозки;
- e) грузы, погруженные насыпью, равномерно распределены внутри контейнера;
- f) для партий грузов, включающих грузы класса 1, кроме подкласса 1.4, контейнер конструктивно пригоден в соответствии с рекомендациями "Оранжевой книги";
- g) контейнер и упаковки должным образом маркированы и снабжены знаками опасности и табло в соответствии с рекомендациями "Оранжевой книги"; и
- h) в отношении каждой партии опасных грузов, загруженных в контейнер, получены сертификат или декларация, указанные ниже в пунктах 47-49.

42. Такой сертификат может также требоваться для морских перевозок транспортных средств (включая железнодорожные вагоны и автотранспортные средства, но не цистерны). Рекомендуются, чтобы документ, требуемый в соответствии с пунктом 47 ниже (декларация), и свидетельство о загрузке контейнера, требуемое в соответствии с пунктом 39, были сведены в единый документ; если это невозможно, может быть целесообразно прилагать эти документы друг к другу. Если указанные документы сводятся в единый документ, то для этого может оказаться достаточным включить подписанную декларацию, в которой указывается, что загрузка контейнера произведена в соответствии с правилами, применимыми к данному виду транспорта, а также привести данные о лице, подписавшем декларацию.

43. Для удобства эта информация может быть также указана на оборотной стороне формы декларации о смешанной перевозке.

#### **ix. ИНФОРМАЦИЯ НА СЛУЧАЙ АВАРИИ**

44. Необходимо обеспечить наличие надлежащей информации, которую можно было бы получить в любой момент для принятия мер по ликвидации последствий аварий и инцидентов, связанных с перевозкой опасных грузов. Эта информация должна храниться отдельно от упаковок с опасными грузами, и должна быть обеспечена возможность незамедлительного доступа к ней в случае аварии или инцидента.

45. Нынешняя практика морских и воздушных перевозок, а в некоторых странах и практика наземных перевозок показывают, что не всегда требуется включать информацию на случай аварии в сам грузовой документ, поскольку эта информация может быть получена из уже включенных в него сведений об опасных грузах (например, номер ООН и надлежащее транспортное наименование) по крайней мере в тех случаях, когда имеются отдельные документы, содержащие ссылки на номера ООН и надлежащие транспортные наименования, для целей получения информации на случай аварии.

46. Такие документы подготовлены ИКАО ("Инструкции по аварийным мероприятиям в случае инцидентов с воздушными транспортными средствами, перевозящими опасные грузы") и ИМО ("Аварийные мероприятия на судах, перевозящих опасные грузы" и "Руководство по оказанию первой медицинской помощи в случае аварий, связанных с перевозкой опасных грузов"), а также некоторыми правительствами для внутренних перевозок (например, Соединенными Штатами Америки и Канадой).

47. В других случаях требуется предоставление перевозчику этой информации грузоотправителем. Например, при международных автомобильных перевозках в Европе (ДОПОГ) инструкции, соответствующие перевозимым опасным грузам, должны предоставляться в письменном виде в дополнение к грузовому документу на языках всех стран, затрагиваемых данной перевозкой. С 1 января 1997 года – лишь на языке, на котором читает и который понимает водитель (водители). В таком случае могут использоваться стандартные отпечатанные карточки и карточки со сведениями о требованиях безопасности, содержащие информацию на случай аварии при перевозке конкретного продукта или группы продуктов.

48. В некоторых случаях требуется включать в грузовой документ ту или иную особую запись (например, идентификационный код опасности для перевозки в вагонах-цистернах (МПОГ) и, согласно некоторым национальным правилам, номера телефонов аварийных служб, номер карточки со сведениями о требованиях безопасности и т.п.).

49. Известно, что для удовлетворения определенных национальных или коммерческих требований может возникнуть необходимость в дополнительных данных. Однако эти требования отражают практику ограниченного применения, а в приведенном выше перечне содержатся общепринятые требования. В интересах безопасности следует сводить к абсолютному минимуму требования национальных организаций в отношении любых дополнительных данных.

## **х. ФОРМА ДОКУМЕНТА**

50. Формулировка декларации об опасных грузах имеет важное значение с правовой и практической точек зрения, независимо от того, включается ли она в отдельный документ или объединяется с грузовым или перегрузочным документом. В большинстве случаев декларации, требуемые в соответствии с различными конвенциями и правилами, схожи или идентичны по смыслу, однако в них используются неодинаковые формулировки. Для того чтобы решить проблемы, возникающие в ходе смешанных перевозок, текст декларации был стандартизирован в соответствии с "Оранжевой книгой":



"Настоящим заявляю, что содержимое данной партии груза полностью и точно описано выше надлежащим транспортным наименованием и что содержимое классифицировано, упаковано, маркировано, снабжено знаками опасности (или табло) и во всех отношениях находится в должном состоянии для перевозки в соответствии с применимыми международными и национальными правительственными правилами".

51. Текст приведенной выше декларации и специальная информация, касающаяся опасности грузов, подлежащих перевозке (как указано в пункте 45), могут быть включены в существующий грузовой или перегрузочный документ или приложены к нему. Последовательность расположения информации в документе (или порядок передачи соответствующих данных методом электронной обработки информации (ЭОИ) или методом электронного обмена данными (ЭОД)) должна быть такой, как предусмотрено в пункте 36.

52. При перевозке опасных грузов железнодорожным транспортом не требуется использовать отдельную форму, поскольку обязательные данные вносятся в накладную самим грузоотправителем. Однако, если грузы должны далее перевозиться воздушным или морским транспортом, к накладной может быть добавлена специальная декларация в виде приложения или экспортер по желанию может использовать эту специальную форму для перевозки грузов железнодорожным транспортом; в этом случае в качестве дополнительного экземпляра (один экземпляр для каждого экземпляра транспортной накладной) в соответствии с ЕДП 11 к статье 13 МГК, при этом экспортер может упомянуть об этом добавлении в транспортной накладной.

## XI. ОСОБЫЕ ТРЕБОВАНИЯ

53. В отдельных случаях для некоторых веществ и видов транспорта разработаны особые требования в отношении документации. Некоторые из этих требований могут быть включены в грузовой документ (например, различные заявления, требуемые в соответствии с МПОГ или ДОПОГ). Другие требования предусматривают необходимость предоставления в дополнение к грузовому документу таких документов, как сертификаты о стойкости к воздействию атмосферы при морских перевозках, заявления об утверждении классификации компетентным органом, свидетельства об официальном утверждении, свидетельства об освобождении от действия предписаний.

54. В рекомендуемом образце декларации об опасных грузах, приведенном в приложении II к настоящей Рекомендации, внимание лиц, заполняющих эту форму, обращается на то, что в вышеописанных случаях требуется специальная информация.

---

## ПРИЛОЖЕНИЕ I

### Требования к информации об опасных грузах согласно типовым правилам, применяющимся в Европе

Настоящее приложение содержит перечень всех данных, которые требуются согласно типовым правилам, регламентирующим международные перевозки опасных грузов в Европе. Перечень был подготовлен на основе типовых правил для дорожного, железнодорожного, воздушного и морского транспорта, при этом данные были взяты из правил ДОПОГ, МПОГ, ИКАО/ИАТА и МКМПОГ. Дополнительная информация, такая, как номера, указанные в изданиях "Руководство по оказанию первой медицинской помощи в случае аварий, связанных с перевозкой опасных грузов"/"Аварийные мероприятия на судах, перевозящих опасные грузы", и телефонные номера круглосуточной службы, не была включена, поскольку она не требуется в "Оранжевой книге ООН" и в типовых правилах, хотя и признается, что некоторые национальные органы или судоходные компании эту информацию требуют.

Для облегчения пользования перечнем и упрощения его структуры он разбит на пять разделов, которые содержат следующую информацию:

- заголовочную информацию, такую, как наименование и адрес грузополучателя/грузоотправителя и перевозчика (если имеется);
- справочную информацию, включающую ссылки на коммерческие и официальные документы, например номер авианакладной;
- маршрутную информацию, включающую пункты отправки и назначения, номера авиационных и морских рейсов и т.д.;
- информацию о партии груза - от данных о маркировке, количестве, весе нетто и брутто до специальной информации о характере опасности и классификации; и
- декларации и места для подписей - требования к декларациям приведены для каждого вида транспорта, поскольку все они различаются.

Тем не менее для целей декларации об опасных грузах также предлагаются формулировки декларации грузоотправителя и свидетельства о загрузке.

Пункт	Номер клетки	Данные	Обязательно/необязательно/при необходимости О/Н/ПН	Вид транспорта (А=МКМПОГ, В=ИКАО, С=ДОПОГ, D=МПОГ)	Примечания
<b>Заголовочная информация</b>					
1	1	Грузоотправитель	О	А,В,С,Д	
2	6	Грузополучатель	О	А,В,С,Д	
3	7	Перевозчик	ПН	А,С,Д	
<b>Справочная информация</b>					
4	2	Справочные данные - т.е. номер авианакладной	О	А,В	Должно быть заявлено, хотя не обязательно грузоотправителем
<b>Маршрутная информация</b>					
5	10	Номер и дата морского/авиационного рейса	Н	А=название судна/номер рейса	Должно быть заявлено, хотя не обязательно грузоотправителем
6	11	Порт/место отправки	Н	А	Должно быть заявлено, хотя не обязательно грузоотправителем
7	12	Порт/место назначения	Н	А	Должно быть заявлено, хотя не обязательно грузоотправителем
<b>Информация о партии груза/опасности</b>					
8	14	Маркировка и номера или номера контейнеров	Н	А,В,С,Д	
9	14	Надлежащее транспортное наименование	О	А,В,С,Д	
10	14	Класс/подкласс опасности	О	А,В,С,Д	Класс 7: "Радиоактивные материалы" (следует включать, если не указано в НТН)
11	14	Номер ООН	ПН	А,В,С,Д	Обязательно указывается, если таковой имеется
12	14	Группа совместимости	О	А,В,С,Д	
13	14	Группа упаковки	О	А,В	
14	14	Идентификационный номер опасности	О	Д	Для цистерн и контейнеров-цистерн
15	14	Дополнительная информация о принятых мерах	О	С,Д	Например, для неустойчивых веществ
16	14	Номер пункта вместе с любой буквой (эквивалент группы упаковки для других видов транспорта)	О	С,Д	
17	14	Указания, касающиеся порожней тары а) Воздушный и морской транспорт	О		"ПОРОЖНЯЯ НЕОЧИЩЕННАЯ" или "ОСТАТКИ ПОСЛЕДНЕГО ГРУЗА" с НТН; в практике ИКАО используется весьма ограниченно
18		б) Автомобильный и железнодорожный транспорт	О		ДОПОГ/МПОГ= "ПОРОЖНЯЯ ТАРА, ПОСЛЕДНИЙ ГРУЗ"; отдельный пункт в каждом классе для порожней тары
19	14	Для отходов следует указать "ОТХОДЫ" перед НТН	О	А,В,С,Д	
20	14	Количество и тип упаковок (объем и масса партии)	О	А,В,С,Д	Масса (взрывчатого вещества класса 1) в содержимом
21	14	Минимальная температура вспышки, °С	ПН	А	А=61 °С или ниже
22	14	ЗАГРЯЗНИТЕЛЬ МОРСКОЙ СРЕДЫ	ПН	А	
23	14	Сокращения "ДОПОГ" или "МПОГ"	О	С,Д	
24	14	Контрольная и аварийная температуры	ПН	А,С	Только для классов 4.1 и 5.2 (самореактивные и подобные им вещества)
25	8	Ограничения для воздушных судов	ПН	В	Обозначение "грузовое или пассажирское воздушное судно" или "только грузовое"
<b>Декларации</b>					
26	22	Декларация (грузоотправителя) Информация о лице, подписывающем декларацию: фамилия, должность, компания, место, дата и подпись	О	А,В,С,Д	
27	20	Декларация (упаковщика) Информация о лице, подписывающем декларацию: фамилия, должность, компания, место, дата и подпись	ПН	А	Контейнеры и транспортные средства

## ПРИЛОЖЕНИЕ II

## ФОРМА ДОКУМЕНТА НА ОПАСНЫЕ ГРУЗЫ ПРИ СМЕШАННЫХ ПЕРЕВОЗКАХ

1. Грузоотправитель	2. Номер грузового документа			
	3. Стр. 1 из ___ стр.	4. Регистрационный номер грузоотправителя		
6. Грузополучатель	5. Регистрационный номер перевозчика			
	7. Перевозчик (заполнить перевозчиком)			
<b>ДЕКЛАРАЦИЯ ГРУЗОТРАВИТЕЛЯ</b>				
Настоящим заявляю, что содержимое данной партии груза полностью и точно описано ниже в соответствии с транспортным наименованием и что содержимое классифицировано, упаковано, маркировано, снабжено знаками опасности/табло и во всех отношениях выдано в должном состоянии для перевозки в соответствии с применимыми международными и национальными законодательными правилами.				
8. Перевозка осуществляется с соблюдением ограничений, установленных для (воздушное вычеркнуть)		9. Дополнительная информация по обработке груза		
10. Номер морского/авиационного рейса и дата	ТОЛЬКО ГРУЗОВЫХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ	ТОЛЬКО ГРУЗОВЫХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ		
11. Порт/аэропорт загрузки	12. Порт/аэропорт разгрузки	13. Место назначения		
14. Маркировочные знаки	*Количество и тип упаковок; описание груза	Масса брутто (кг)	Масса нетто	Объем (м <sup>3</sup> )
15. Код в регистрационном номере контейнера/транспортного средства				
16. Номер(а) пломб		17. Габаритные размеры и тип контейнера/транспортного средства	18. Вес тары (кг) в соответствии с маркировкой на табличке КБК	19. Объем вес брутто и вес тары
<b>СВИДЕТЕЛЬСТВО О ЗАГРУЗКЕ КОНТЕЙНЕРА/ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА</b> Настоящим заявляю, что описанные выше грузы упакованы/загружены в контейнер/транспортное средство, указанный(ое) выше, в соответствии с положениями, приведенными на обратной стороне листа.		<b>21. РАСПИСКА ПОЛУЧАТЕЛЯ</b> Получил указанные выше количество упаковок/контейнеров/прицепов по внешнему виду в надлежащем порядке и состоянии, за исключением следующего: <b>ЗАМЕЧАНИЯ ПОЛУЧАТЕЛЯ:</b>		
<b>СВИДЕТЕЛЬСТВО ДОЛЖНО БЫТЬ ЗАПОЛНЕНО И ПОДПИСАНО ДЛЯ ВСЕХ КОНТЕЙНЕРОВ/ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ЛИЦОМ, ОТВЕЧАЮЩИМ ЗА УПАКОВКУ/ЗАГРУЗКУ</b> 20. Наименование компании		Наименование транспортного предприятия — Наименование компании (грузоотправителя, подготовившего этот документ)		
Фамилия/должность лица, подписывающего декларацию		Регистрационный номер транспортного средства	Фамилия/должность лица, подписывающего декларацию	
Место и дата		Подпись и дата	Место и дата	
Подпись лица, сделавшего декларацию		ПОДПИСЬ ВОДИТЕЛЯ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА	Подпись лица, сделавшего декларацию	

ОПАСНЫЕ ГРУЗЫ:  
 При необходимости см. правила МКМПОГ, ДОПОГ, МПОГ, ИКАО и национальные правила. Необходимо указать наиболее точное транспортное наименование, класс опасности, номер ООН, группу упаковки, количество упаковок, загрузившихся в контейнер/транспортное средство, а также соблюдать все обязательные требования к маркировке, применимые к международным и национальным законодательным правилам. (Опциональные сведения см. на обороте)

**Свидетельство о загрузке контейнера/транспортного средства**

В пункте 15 на обратной стороне подпись должна ставиться лицом, контролирующим операцию с контейнером/транспортным средством.

В свидетельстве подтверждается нижеследующее:

Контейнер/транспортное средство является чистым и по внешнему виду годным для приема груза.

Если в партию входят грузы класса 1, кроме подкласса 1.4, контейнер конструктивно пригоден в соответствии с разделом 12 введения к классу 1 МКМПОГ.

В контейнер/транспортное средство не были упакованы несовместимые грузы без специального разрешения компетентного органа.

Все упаковки осмотрены на предмет внешних повреждений и погружены лишь неповрежденные упаковки.

В отсутствие соответствующего разрешения со стороны компетентного органа бочки размещаются вертикально. Все грузы должным образом уложены и закреплены в контейнере/транспортном средстве.

Грузы, перевозимые навалом, равномерно распределяются в контейнере/транспортном средстве.

Упаковки и контейнер/автотранспортное средство должным образом маркированы, снабжены знаками опасности и табло. Все не имеющие отношение к грузу маркировка, знаки и табло устранены.

В случае использования в целях охлаждения двуокиси углерода (CO<sub>2</sub> – сухой лед) с внешней стороны автотранспортного средства или грузового контейнера на видном месте наносится маркировка или знаки опасности, например на двери: ОПАСНЫЙ ГАЗ CO<sub>2</sub> (СУХОЙ ЛЕД) ВНУТРИ – ПЕРЕД ВХОДОМ ТЩАТЕЛЬНО ПРОВЕТРИТЬ.

Когда данный образец документа, свидетельствующего о перевозке опасных грузов, используется лишь в качестве свидетельства о загрузке контейнера/транспортного средства, а не документа смешанной перевозки, должна выдаваться/получаться декларация о перевозке опасных грузов, подписанная грузоотправителем или поставщиком и охватывающая каждую партию опасных грузов, упакованную в контейнер.

*Примечание: Свидетельство о загрузке контейнера не требуется в отношении цистерн.*

ФОРМА ДОКУМЕНТА НА ОПАСНЫЕ ГРУЗЫ ПРИ СМЕШАННЫХ ПЕРЕВОЗКАХ  
(продолжение)

1. Грузотерминал	2. Номер транспортного документа			
	3. Стр. __ из __ стр.	4. Регистрационный номер грузотерминала		
	5. Регистрационный номер экспедитора			
14. Маркировочные знаки	*Количество в тех упаковках; описание груза	Масса брутто (кг)	Масса нетто	Объем (м³)

\* ОПАСНЫЕ ГРУЗЫ:  
При необходимости см. правила МКМПОГ, ДОПОГ, МПОГ, ИКАО и национальные правила. Необходимо указать надписанные транспортные наименования, класс опасности, номер ООН, группу упаковки, загрузитель и/или средство, а также соблюдать все обязательные требования в соответствии с правилами, применимыми национальными и международными правительственными правилами. (Дополнительные сведения см. на обороте)