



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.15/AC.1/80
9 June 2000

RUSSIAN
Original: FRENCH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по перевозкам опасных грузов

Совместное совещание Комиссии МПОГ по вопросам
безопасности и Рабочей группы по перевозкам
опасных грузов

ДОКЛАД О РАБОТЕ СЕССИИ*,

состоявшейся в Женеве 13-24 марта 2000 года

* Распространен Центральным бюро международных железнодорожных перевозок (ЦБМЖП) в качестве документа ОСТ/RID/GT-III/2000-A.

СОДЕРЖАНИЕ

	<u>Пункты</u>
Участники	1
Открытие сессии	2 - 3
Выборы.....	4
Утверждение повестки дня	5 - 8
Изменение структуры МПОГ/ДОПОГ.....	9 - 147
Часть 1.....	9 - 28
Главы 4.2 и 6.7.....	29 - 30
Глава 4.3.....	31 - 45
Главы 4.4 и 6.9.....	46 - 48
Глава 4.5.....	49 - 50
Глава 6.8.....	51 - 66
Глава 6.2.....	67 - 72
Главы 6.1 и 6.5.....	73
Глава 6.6.....	74
Глава 6.10.....	75
Глава 4.1.....	76 - 85
Главы 5.1, 5.2, 5.4 и 5.5.....	86 - 99
Глава 5.3.....	100 - 118

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	<u>Пункты</u>
Главы 3.1 и 3.2.....	119 - 125
Глава 3.3.....	126 - 129
Глава 3.4.....	130 - 132
Часть 7.....	133 - 137
Часть 2.....	138 - 144
Класс 7.....	145 - 147
Будущая работа	148
Утверждение доклада и приложений к нему.....	149

Приложения

Приложение 1: Доклад рабочей группы по "авариям/происшествиям"

Приложение 2: Документы, рассмотрение которых было отложено

Добавления

Добавление 1: Тексты, принятые Совместным совещанием МПОГ/ДОПОГ

Добавление 2: Сводный текст части 2

Добавление 3: Сводные тексты глав 3.1 и 3.4

Добавление 4: Сводный текст главы 4.2

Добавление 5: Сводные тексты глав 4.3, 4.4 и 4.5

Добавление 6: Сводный текст главы 5.3

Добавление 7: Сводный текст главы 6.6

Добавление 8: Сводный текст главы 6.7

Добавление 9: Сводный текст главы 6.8

ДОКЛАД

УЧАСТНИКИ

1. Совместное совещание Комиссии МПОГ по вопросам безопасности и Рабочей группы по перевозкам опасных грузов ЕЭК ООН провело сессию в Женеве 13-24 марта 2000 года. В работе сессии приняли участие представители следующих стран: Австрии, Бельгии, Венгрии, Германии, Дании, Ирландии, Испании, Италии, Лихтенштейна, Нидерландов, Норвегии, Польши, Португалии, Словакии, Словении, Соединенного Королевства, Финляндии, Франции, Чешской Республики, Швейцарии, Швеции. В работе сессии также участвовала Европейская комиссия. Были представлены следующие международные неправительственные организации: Международный комитет железнодорожного транспорта (МКЖТ), Международный союз железных дорог (МСЖД), Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ), Европейская ассоциация по сжиженным нефтяным газам (ЕАСНГ), Европейская ассоциация по промышленным газам (ЕАПГ), Международный союз ассоциаций частных владельцев грузовых вагонов (МСАГВ), Европейский совет федераций химической промышленности (ЕСФХП), Европейский комитет по стандартизации (ЕКС) и Международная ассоциация производителей мыла, детергентов и средств бытовой химии (МАПМ).

ОТКРЫТИЕ СЕССИИ

2. Участников сессии приветствовал директор Отдела транспорта г-н Х. Капел Феррер. Он подчеркнул, что Совместному совещанию необходимо завершить на нынешней сессии работу над изменением структуры МПОГ и ДОПОГ, с тем чтобы Комиссия экспертов МПОГ и Рабочая группа по перевозкам опасных грузов смогли принять окончательные тексты, которые вступят в силу в установленный срок, а именно 1 июля 2001 года. Он проинформировал участников Совместного совещания о том, что Комитет по внутреннему транспорту попросил решить эту задачу в указанные сроки и обратился с просьбой к председателям Совместного совещания и Рабочей группы WP.15, а также к секретариату избегать рассмотрения любых предложений, которые могли бы замедлить работу. Он также сообщил участникам Совместного совещания о том, что Международная морская организация установила срок 1 января 2001 года для вступления в силу МКМПОГ с измененной структурой, предусмотрев переходный период в один год. Поскольку разрыв в сроках с правилами морских перевозок, а также правилами воздушных перевозок неизбежно создаст проблемы в сфере смешанных перевозок, он попросил приложить все силы к тому, чтобы этот разрыв не превысил шести месяцев.

3. В этой связи некоторые делегаты выразили сожаление по поводу того, что ни одного базового документа не было получено по обычным каналам распространения. Ряд делегатов отметили, что некоторых документов вообще не имелось перед началом сессии.

ВЫБОРЫ

4. По предложению представителя Соединенного Королевства г-н А. Йохансен (Норвегия) был избран Председателем. По предложению представителя Норвегии г-н Х. Райн (Германия) был избран заместителем Председателя.

УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ

Документ: TRANS/WP.15/AC.1/80 (циркулярное письмо A81-02/501.2000 Центрального бюро международных железнодорожных перевозок (ЦБМЖП))

Неофициальные документы: INF.1 и INF.2

5. Совместное совещание утвердило повестку дня с изменениями, изложенными в неофициальных документах INF.1 и INF.2.

6. Было решено перенести рассмотрение некоторых неофициальных документов, таких, как документы, касающиеся части 2 и главы 5.3, на вторую неделю сессии.

7. Поскольку 16 марта является в ООН официальным праздничным днем, было принято решение провести в этот день совещание неофициальной рабочей группы для изучения проекта таблицы А главы 3.2 (INF.10).

8. МСАТ предоставил зал заседаний в распоряжение этой группы, а еще один зал – в распоряжение группы, которая обсуждала вопрос о протоколах об инцидентах/авариях. Представитель Германии также предложила провести это совещание в постоянном представительстве Германии.

ИЗМЕНЕНИЕ СТРУКТУРЫ МПОГ и ДОПОГ

Часть 1

Документ: -/2000/6 (Швейцария)

9. Ряд делегаций сочли, что предложения Швейцарии не вписываются в рамки изменения структуры и должны обсуждаться в ходе следующего цикла работы в качестве предложений о внесении поправок, касающихся существа.

Документ: -/2000/12 (Бельгия)

10. Это предложение было обсуждено при рассмотрении главы 5.3.

Документы: TRANS/WP.15/159/Add.1 (секретариат ЕЭК)
ОСТ/РИД/СЕ/36/4 (ЦБМЖП)
INF.7 (ЦБМЖП)
INF.8 (ЦБМЖП)

11. Совместное совещание рассмотрело эти тексты, подготовленные двумя секретариатами для ДОПОГ и МПОГ на основе ранее принятых решений после их рассмотрения редакционной группой, созданной на последней сессии, а также доклад Комиссии экспертов МПОГ о работе ее тридцать шестой сессии (Венеция, 31 января – 4 февраля 2000 года) (INF.7) и вытекающие из него предложения (INF.8). Принятые изменения приведены в добавлении к настоящему докладу.

12. Что касается таблицы, содержащейся в пунктах 1.1.3.1 с) (МПОГ) и 1.1.3.6 (ДОПОГ), то представитель Швейцарии высказался против добавления множителя "20" для веществ класса 1 и класса 2, указанных в сноске к таблице, поскольку в случае ДОПОГ это означало бы значительное увеличение количества бризантных взрывчатых веществ, которое можно перевозить совместно с другими опасными грузами, в то время как эти взрывчатые вещества не должны, как правило, перевозиться совместно с другими опасными грузами. Тем не менее изменение, предложенное Комиссией экспертов МПОГ, было принято.

13. В соответствии с устным предложением Австрии Совещание незначительным большинством голосов также решило увеличить с 300 до 333 максимальное количество для транспортной категории 2.

14. В соответствии с другим устным предложением было принято решение перенести вещества группы 1.5D в рамках таблицы ДОПОГ из категории 2 в категорию 1 с целью согласования с МПОГ.

15. Сотрудник секретариата отметил, что эти касающиеся таблицы решения, принятые в порядке согласования с МПОГ, имеют серьезные практические последствия, которые касаются только ДОПОГ, так как сфера охвата этой таблицы в случае ДОПОГ гораздо шире, чем в случае МПОГ, и что они являются неоправданными с точки зрения принципов, установленных Рабочей группой WP.15 в отношении внесения в ДОПОГ любых новых изменений, касающихся существа (обоснованность с точки зрения безопасности, издержек и практического применения).

16. Продолжая рассмотрение неофициального документа INF.8, Совместное совещание решило обсудить только существенные изменения, согласованные Комиссией экспертов МПОГ, а остальные изменения считать принятыми, если против этого не будет возражений (см. добавление 1).

17. Вернувшись к решению Рабочей группы WP.15 о переносе в подраздел 1.1.4.1. положений раздела 1.8.5 (пункт 11 документа INF.7), Совместное совещание решило создать новую главу 1.9, озаглавленную "Ограничения, налагаемые на перевозку компетентными органами". Оно сочло, что эти положения нельзя включать ни в раздел 1.1.4 (Применение других правил), ни в главу 1.8 (Меры контроля и другие вспомогательные меры).

1.2.1 Определения

18. Совместное совещание согласилось включить определение общего характера для испытания на герметичность (применение к таре и КСГМГ, а также к оборудованию и закрывающим устройствам) и соответствующим образом адаптировать определение, перенесенное рабочей группой WP.15 в главу 6.8 (см. пункт 13 документа INF.7).

19. Определение термина "Директива ЕС" не было сохранено Комиссией экспертов в силу причин, упомянутых в пункте 16 документа INF.7.

1.4 Обязанности участников в области безопасности

20. Поскольку Комиссия экспертов МПОГ уже рассмотрела документ INF.7, представитель Соединенного Королевства снял с обсуждения свое предложение и заявил, что представит часть этого предложения, касающегося грузополучателя, на следующей

сессии Рабочей группы WP.15, так как Комиссия экспертов признала, что обязанность, предусмотренная в пункте 1.4.2.3.1.b), может, при необходимости, истолковываться по-иному в случае дорожного движения (см. пункт 21 документа INF.7).

1.8.3 Консультант по вопросам безопасности

21. Что касается раздела 1.8.6, Комиссия экспертов поручила специальной рабочей группе по определению аварий и происшествий поработать над английским текстом, который отличается от текстов на немецком и французском языках.

22. С учетом того, что директивы, касающийся экзаменования консультантов по вопросам безопасности, был официально опубликован, совместное совещание решило снять квадратные скобки, в которые заключены соответствующие тексты.

23. Текст этой директивы был изменен редакционной группой с учетом терминологии МПОГ/ДОПОГ. Однако было решено, насколько это возможно, придерживаться базового текста директивы, в частности в том, что касается свидетельства, с тем чтобы не возникло двух типов свидетельств – свидетельства ЕС и свидетельства МПОГ/ДОПОГ. Было предложено представить эти изменения на рассмотрение Европейской комиссии, с тем чтобы она в соответствующих случаях учла их.

24. Совместное совещание на данный момент не согласилось добавить в пункт 1.8.3.13 номера ООН 1268 и 1863. Было сочтено, что будет предпочтительнее изменить в первую очередь саму директиву или дождаться того, когда Европейская комиссия отменит эту директиву после того, как эти тексты вступят в силу в рамках МПОГ/ДОПОГ. В этом случае МПОГ/ДОПОГ могут надлежащим образом дополнить данный текст.

25. Совместное совещание поддержало решение Комиссии экспертов МПОГ (пункт 32 документа INF.7) о замене в подразделе 1.8.1.4 слова "значительно" словом "несоразмерно", по крайней мере в вариантах МПОГ/ДОПОГ на французском и немецком языках. Терминология, используемая в английском тексте, будет рассмотрена позднее.

Документ INF.11 (МКЖТ)

26. Совместное совещание приняло предложение МКЖТ, касающееся подраздела 1.1.4.2 (маргинальный номер 14/2007), исключив слова "в начале или в конце" (см. добавление 1).

Определения аварий и инцидентов (INF.35)

27. Председатель специальной рабочей группы по этому вопросу (заместитель Председателя Совместного совещания) ознакомил участников с результатами работы и выводами, которые были достигнуты вышеупомянутой рабочей группой (INF.35 и приложение 1 к настоящему докладу). Совместное совещание приняло редакционные изменения, предложенные к разделу 1.8.6, а также согласовало мандат, который будет предоставлен будущей рабочей группе, которая проведет совещание в Германии.

Пункт 1.1.4.5.3: INF.39, INF.8 и CRP.2/Add.1

28. Совместному совещанию было представлено три разных текста по этому пункту, а именно текст INF.8, подготовленный Комиссией экспертов МПОГ и призванный разъяснить ситуацию, текст, пересмотренный секретариатом ЕЭК ООН, и текст "компромиссного решения", предложенный представителем Франции. Обсуждение показало, что по самому содержанию разногласий не возникло, однако по вопросу о точной и конкретной формулировке мнения разделились. Было решено вернуться к базовому тексту (TRANS/WP.15/159/Add.1- OСТI/RID/CE/36/4) и вновь передать этот текст, заключенный в квадратные скобки, Рабочей группе WP.15 и Комиссии экспертов МПОГ для принятия окончательного решения. Новые возможные предложения, касающиеся его редакции, должны быть одновременно представлены Рабочей группе WP.15 и Комиссии экспертов МПОГ.

Главы 4.2 и 6.7

Документы: -/2000/10 (Нидерланды)
 -/2000/11 (секретариат ЕЭК)

29. С учетом предложения Нидерландов и пояснений секретариата относительно включения в МКМПОГ положений глав 4.2 и 6.7 Типовых правил ООН Совместное совещание решило также воспроизвести в полном объеме эти положения в МПОГ и ДОПОГ с измененной структурой, вместо того чтобы включать их лишь частично, как это сделано в документах -/1999/38 и -/1999/39, подготовленных в соответствии с предыдущими указаниями Совместного совещания.

30. Совместное совещание также приняло пункт 1.1.4.3, предложенный секретариатом ЕЭК в разделе 7 документа -/2000/11 и касающийся использования переносных цистерн, соответствующих нынешним требованиям МКМПОГ, принимая во внимание то, что

любая переносная цистерна, использование которой разрешается согласно МКМПОГ, также будет допускаться для автомобильных или железнодорожных перевозок, предшествующих морской перевозке или следующих за ней.

Глава 4.3

Документ: -/1999/4/Rev.1 (секретариат)

Неофициальные документы: INF.9 (секретариат ЦБМЖП)
INF.19 (секретариат ЦБМЖП)
INF.22 (Нидерланды)
INF.23 (секретариат ЕЭК)

31. Совместное совещание рассмотрело поочередно каждый из пунктов текста главы 4.3, пересмотренной редакционной рабочей группой. Принятые изменения приведены в добавлении 1.

32. В связи с пунктом 4.3.2.1.6 было отмечено, что специальное положение TU15 уже предусматривает случаи, когда продукты питания не должны перевозиться в цистернах. Некоторые делегации сочли нецелесообразным включать такие положения, поскольку они касаются скорее перевозки пищевых продуктов, а не перевозки опасных грузов. Однако эти тексты были сохранены в их нынешнем виде, так как они уже содержатся в МПОГ и ДОПОГ, причем пункт 4.3.2.1.6 содержит общее положение, а специальное положение TU15 охватывает особенно опасные случаи.

Неофициальный документ: INF.31 (Чешская Республика)

33. Представитель Чешской Республики предложил добавить в пункт 4.3.2.3.3 положение о том, что должны использоваться только те цистерны, конструкция которых позволяет избежать какого бы то ни было выброса в атмосферу летучих органических соединений, с тем чтобы учесть, в частности, директиву 94/63/СЕ от 20 декабря 1994 года.

34. Представитель Австрии предложил включить ссылку на данную директиву, оформив ее в виде сноски.

35. Большинство делегаций высказали мнение, что это новое предложение не имеет отношения к изменению структуры и касается скорее требований защиты окружающей среды, чем безопасности перевозок. Таким образом, это предложение принято не было.

Документ: -/2000/14 (Германия)

36. Предложение о включении пункта 4.3.2.4.3, касающегося перевозки поврежденных и неочищенных порожних цистерн, было в принципе принято при условии внесения в него изменений редакционного характера (см. добавление 1).

37. Совместное совещание также приняло предложенные тексты пунктов 7.5.8.1 и 5.4.1.1.6 с внесенными в них изменениями (см. добавление 1).

Неофициальный документ: INF.22 (Нидерланды)

38. Предложенные изменения к классификационным кодам были приняты с некоторыми исправлениями.

4.3.4.1.4

39. Специальной рабочей группе было поручено пересмотреть текст этого пункта с учетом замечаний, высказанных некоторыми делегатами, в частности в отношении специальных положений для "специализированных" цистерн, имеющих код, не позволяющий отличить их от других цистерн.

40. Кроме того, Совместное совещание решило сохранить существующие различия между МПОГ/ДОПОГ и Типовыми правилами, связанные с тем, что № ООН 2447 охватывает также расплавленный желтый фосфор.

4.3.5 Специальные положения

41. Специальное положение TU9 было изменено с учетом существующего текста, который предусматривает, что речь идет о бензине, давление паров которого при температуре 50°C превышает 1,1 бара, но не превышает 1,5 бара.

Документ: INF.32

42. Предложение специальной рабочей группы небольшого состава (см. пункт 39) о замене первого предложения пункта 4.3.4.1.4 было принято Совместным совещанием, равно как и поправка к подпункту е) для класса 5.2 (см. добавление 1). Предложенная поправка к подпункту g) для класса 7 должна быть вновь рассмотрена специальной рабочей группой по классу 7 (см. добавление 1).

43. Кроме того, Совместное совещание решило сохранить этот перечень веществ для специализированных цистерн, в частности с учетом потребностей владельцев и органов, осуществляющих официальное утверждение.

44. В связи с вопросом о сохранении № ООН 2426 состоялась продолжительная дискуссия. Принимая во внимание, что альтернативное использование этого типа цистерн разрешается для неорганических веществ (см. TU12), сохранение этого номера противоречило бы вводу предложению. Поэтому данный номер ООН был исключен из перечня, и рационализированный подход, изложенный в пункте 4.3.4.1.2, был дополнен кодом цистерны L4BV, назначенным этому веществу. Поскольку этот тип цистерны с вентиляционным устройством (V) не предусмотрен для цистерн, отвечающих более строгим требованиям, в данном случае иерархия не учитывается. Напротив, с целью учета альтернативного использования этот тип цистерны может допускаться к перевозке веществ или групп веществ, отнесенных к типу цистерн LGBV, т.е. к цистернам, отвечающим менее строгим требованиям, в частности веществ с классификационным кодом 01. Таким образом, тип цистерны L4BV был добавлен для кода LGBV (см. добавление 1).

Документ: -/1999/32 (Италия)

45. Содержащиеся в этом документе предложения относительно № ООН 1959, 1965 (смесь В1), 3220, 3337, 3338, 3339 и 3340 были приняты (см. также P200 в главе 4.1). Представителю Италии было поручено представить такие же предложения на рассмотрение ООН и ИМО.

Главы 4.4 и 6.9 - документ INF.13

46. Этот документ будет пересмотрен секретариатом с целью замены прежних ссылок и включения в пункт 4.4.1 с) уточнения о том, что разрешенными к перевозке веществами являются вещества, указанные в пункте 4.3.2.1.1.

Неофициальные документы: INF.13/Rev.1 и INF.7

47. Был принят уже одобренный Совместным совещанием текст (TRANS/WP.15/AC.1/74, приложение, и TRANS/WP.15/AC.1/74/Add.3; OCTI/RID/GT-III/1998-B, приложение, и добавление 3) с исправлениями, внесенными в него секретариатом с целью учета поправок к главе 4.3 (INF.13/Rev.1).

48. Совместное совещание отметило, что в случае МПОГ этот текст будет применяться только к контейнерам-цистернам, так как Комиссия экспертов МПОГ еще не одобрила принцип использования вагонов-цистерн с цистернами, изготовленными из армированной пластмассы. Предварительно необходимо будет провести испытания таких вагонов на динамическое напряжение.

Глава 4.5 – документ INF.12

49. Поскольку эта глава применяется только к ДОПОГ, она будет рассматриваться Рабочей группой WP.15. Сотрудник секретариата попросил делегатов передать ему свои замечания и возможные исправления, с тем чтобы их можно было учесть в окончательном сводном тексте, который будет представлен Рабочей группе WP.15.

50. Хотя в настоящее время речь идет лишь о встроенных и съемных цистернах, Комиссия экспертов МПОГ могла бы предусмотреть возможность железнодорожных перевозок в контейнерах-цистернах, если в будущем предполагается изготовление таких перевозочных средств.

Глава 6.8

Документы: -/2000/2 (Франция/Германия)
 -/2000/4 (ЕАПГ)

Неофициальные документы: INF.4 (Бельгия)
 INF.5 (Бельгия)
 INF.9 (ЦБМЖП)
 INF.21 (ЦБМЖП)
 INF.24 (ЕЭК ООН)
 INF.28 (ЕКС)
 INF.29 (ЕАПГ)

51. Представитель Бельгии в своем документе INF.4 предложил перенести подчеркнутый текст пункта 6.8.2.1.2 в конец пункта 6.8.2.1.15, с тем чтобы эти нагрузки учитывались при расчете толщины стенок. Это предложение было принято.

52. Текст пункта 6.8.2.1.17 был дополнен пояснением используемого в формуле значения "e", а именно: "e = минимальная толщина корпуса в мм".

53. В своем документе INF.4 представитель Бельгии поставил под сомнение целесообразность переноса значений коэффициента "лямбда" из пункта 6.8.2.1.17 в пункт 6.8.2.1.23. Принимая во внимание, в частности, тот факт, что этот перенос отражает существующую ситуацию, Совместное совещание отклонило данное предложение Бельгии.

54. Совместное совещание приняло предложение Бельгии (INF.5) о добавлении в сноску 4 к пункту 6.8.2.1.18 определения "e₁" (минимальная толщина стенок корпуса в мм для избранного металла).

55. Совместное совещание сочло, что предложение Бельгии о переносе пункта 6.8.2.1.22, касающегося волноуспокоителей, из раздела "Минимальные значения толщины стенок" в раздел "Другие правила в отношении конструкции резервуаров" предпочтительнее передать на рассмотрение Рабочей группы WP.15, поскольку это предложение касается только ДОПОГ.

56. В связи с пунктом 6.8.2.2.2 Совместное совещание подтвердило, что термин "наружный запорный вентиль" (external stop-valve) охватывает запорные устройства, известные под английским названием "dry break couplings" (на немецком языке: "Trockenkupplungen").

Неофициальный документ: INF.28 (ЕКС)

57. Ряд делегаций высказались против предложения ЕКС, направленного на то, чтобы разрешить допущение цистерн, конструкция которых несколько отличается от типовой, на том основании, что допускаемые различия определены нечетко и потому возможны нарушения.

58. Было уточнено, что допустимые варианты будут ясно определены в стандарте EN 12972.

59. В итоге Совместное совещание приняло текст, допускающий варианты, при условии, что эти варианты будут четко указываться в свидетельстве об официальном утверждении типа конструкции.

60. Совместное совещание решило воспроизвести ссылку на стандарт prEN 12972 в новом пункте 6.8.2.6 по образцу пункта 6.8.3.6 и включить в новый пункт 6.8.2.7 положение, аналогичное положению, содержащемуся в пункте 6.8.3.7. Заместитель

Председателя тридцать шестой сессии Комиссии экспертов МПОГ (Венеция) (см. пункты 93-112 документа INF.7) отметил, что после этой сессии ЕКС внес изменения в свой проект стандарта, с тем чтобы учесть специфику МПОГ/ДОПОГ, и что таким образом более не имеется возражений против включения ссылки на этот стандарт.

61. Положение пунктов 6.8.2.4.1 и 6.8.2.4.3, касающееся испытания на герметичность корпусов, разделенных на отсеки, было распространено на контейнеры-цистерны, однако оно не применяется к МПОГ. Комиссии экспертов МПОГ следует изучить эту проблему в контексте смешанных перевозок.

62. Вопрос о включении в пункт 6.8.2.5.1 (последнее тире) слов "и ссылка на стандарты материалов, если они имеются" вызвал споры о том, необходима ли соответствующая переходная мера на тот случай, если будущий пункт 1.6.3.18 не будет применяться. Этот вопрос необходимо будет вновь рассмотреть в Комиссии экспертов МПОГ и Рабочей группе WP.15.

Документ: -/2000/4 (ЕАПГ)

Неофициальный документ: INF.29 (ЕАПГ)

63. Предложения ЕАПГ о первоначальных и периодических проверках транспортных средств-батарей и многоэлементных газовых контейнеров были приняты с некоторыми изменениями (см. добавление 1).

64. Затем Совместное совещание рассмотрело специальные положения, изложенные в разделе 6.8.4. В связи с новым положением в рамках ТЕ1, касающемся монометра, вновь встал вопрос о соответствующей переходной мере. К этому вопросу решено было вернуться на более позднем этапе (Рабочая группа WP.15 и Комиссия экспертов).

65. Совместное совещание не выразило единодушного удовлетворения по поводу места расположения положений об испытательном давлении, зависящем от расчетного давления, которые фигурируют в качестве примечаний с таблицей в специальных положениях об испытаниях. Представитель Германии напомнил, что эта ситуация является следствием того, что было отклонено предложение Германии о кодах цистерн, в которых в качестве одного из элементов указывалось испытательное давление. Ввиду отсутствия альтернативного решения Совместное совещание оставило этот текст без изменений.

66. Наконец, Совместное совещание приняло также последний раздел 6.8.5 главы 6.8.

Глава 6.2

Документы: OSTI/RID/CE/36/76 (ЦБМЖП)
INF.8 (ЦБМЖП)
INF.9 (ЦБМЖП)
INF.20 (ЦБМЖП)
INF.25 (ЕЭК ООН)
-/2000/9/(ЕКС)

Документ: -/2000/9 (ЕКС)

67. Представитель ЕКС внес на рассмотрение свой документ, предусматривающий включение в главу 6.2 ссылок на семь стандартов или проектов стандартов ЕКС. Он проинформировал участников о том, что стандарт EN 1252–1 уже опубликован, что проекты стандартов prEN-1251-1 - 3 будут вскоре опубликованы и что проекты стандартов prEN ISO 11114-2 и prEN 1964-3 также будут опубликованы в ближайшем будущем, вероятно еще до майской сессии Рабочей группы WP.15 и июньской сессии Комиссии экспертов МПОГ. Напротив, нет уверенности в том, что проект стандарта prEN 12205 будет своевременно опубликован. Он предложил Совместному совещанию включить в квадратных скобках ссылки на эти стандарты в ожидании их опубликования и пообещал проинформировать Рабочую группу WP.15 и Комиссию экспертов о положении дел с их опубликованием. В заключение он напомнил о том, что в предыдущих документах он объявил об этих стандартах и привлек к ним внимание, а также высказал готовность изучить замечания, которые будут переданы ему до начала вышеупомянутых совещаний.

68. В ходе состоявшегося затем обсуждения было отмечено, что данная ситуация является неудовлетворительной, поскольку Совместное совещание "вынуждено" включать ссылки на еще не опубликованные стандарты. Было сочтено, что Рабочей группе WP.15 и Комиссии экспертов МПОГ следует совместно договориться о принятии или отклонении таких ссылок, однако подобная процедура не должна стать прецедентом. Было также высказано сожаление в связи с тем, что некоторые стандарты были основаны на правилах, которые с тех пор претерпели изменения и содержат тексты, отличающиеся от тех правил, на основе которых эти стандарты были подготовлены, в результате чего они становятся ненужными. Представитель Франции, кроме того, высказался за то, чтобы в перечень были включены стандарты ТК 296 на оборудование.

69. Представитель ЕКС согласился с тем, что стандарты не должны касаться того, что должно быть сделано, так как это относится к сфере правил, а скорее должны указывать способы решения соответствующих задач.

70. Представитель Швейцарии напомнил о предложении, которое он устно внес на рассмотрение Комиссии экспертов МПОГ (см. документ INF.7), - предложении о том, чтобы поручить группе экспертов Совместного совещания изучить эти проекты стандартов.

71. В итоге Совместное совещание приняло решение сослаться на эти стандарты, однако первые три стандарта были заключены в квадратные скобки.

Неофициальные документы: INF.7, INF.8, INF.9, INF.20 и INF.25

72. Текст, подготовленный редакционной группой Совместного совещания (INF.25), был принят с некоторыми изменениями (см. добавление 1).

Главы 6.1 и 6.5

Неофициальные документы: INF.7, INF.8 и INF.33

73. Были приняты изменения, внесенные Комиссией экспертов МПОГ в уже одобренные тексты, а также изменения, предложенные Нидерландами.

Глава 6.6

Документ: ST/SG/AC.10/25/Add.1

74. Текст главы 6.6 (крупногабаритная тара) Типовых правил ООН был принят для МПОГ/ДОПОГ с внесением в пункт 6.6.5.1.1 изменения, направленного на то, чтобы, как и в пунктах 6.1.5.1.1 и 6.5.4.1.1 глав 6.1 и 6.5, уточнить, что тип конструкции должен быть утвержден компетентным органом.

Глава 6.10

Неофициальный документ: INF.12

75. Глава по цистернам для отходов касается только ДОПОГ.

Глава 4.1

Совместная упаковка

Документы: -/1999/9, -/1999/9/Add.1 и -/1999/9/Corr.1 (Бельгия)
-/1999/41 (Соединенное Королевство)

76. Представитель Бельгии предложил полностью воспроизвести в измененном формате существующие положения о совместной упаковке, в то время как представитель Соединенного Королевства предложил новый подход, направленный на то, чтобы избежать включения подробных предписаний, оставив на усмотрение грузоотправителя принятие решения о том, можно ли упаковывать опасные грузы совместно или нет, и применяя общие требования пунктов 4.1.1.5 и 4.1.1.6.

77. После широкого обсуждения, в ходе которого некоторые делегации отметили, что предложение Соединенного Королевства, поддержанное рядом других делегаций, слишком далеко отходит от существа действующих в настоящее время требований, представитель Соединенного Королевства снял с рассмотрения свое предложение и заявил, что вернется к этому вопросу в течение следующего двухгодичного периода.

78. В основу дискуссии было положено предложение Бельгии.

79. Совместное совещание сочло, что положения МР1 и МР2 уже в целом отражены в главе 4.1 (пункт 4.1.1.5) и в главах 5.1 (пункт 5.1.4) и 5.4 (пункты 5.4.1.1.1 и 5.4.1.2.1 b)).

80. По тем же упомянутым выше причинам (положение общего характера) было исключено также положение МР3.

81. Совместное совещание отметило, что начиная с положения МР4 речь в положениях МР идет об исключениях из общих правил, предусмотренных в пунктах 4.1.1.5 и 4.1.1.6, и что поэтому их можно сохранить.

82. Однако что касается положения МР4, то Совместное совещание решило предусмотреть отдельное положение МР для изделий класса 1, группа совместимости L (см. добавление 1).

83. Остальные положения МР (5-27) были приняты, за исключением положения МР26, в отношении которого выпущено исправление Corr.1. Кроме того, необходимо будет изменить нумерацию МР с учетом исключенных положений.

84. Представитель Германии перенес рассмотрение своего документа -/2000/13 на следующую сессию, поскольку оно не касается вопроса об изменении структуры, а содержит поправку к существующему тексту.

85. В общем контексте главы 4.1 представитель Франции попросил исключить инструкцию P110 а) с учетом решения, ранее принятого Совместным совещанием. Как отметила лондонская редакционная группа, положения маргинального номера (2)906(3), касающиеся отработавших литиевых батарей, не были включены и эту ошибку необходимо будет исправить (например, путем дополнения к инструкции P903).

Главы 5.1, 5.2, 5.4 и 5.5

Документ: TRANS/WP.15/159/Add.4

86. Представители Бельгии и Нидерландов высказали свои замечания по этим главам, и в частности в отношении содержащейся в пункте 5.2.2.1 ссылки на переходные меры, изложенные в пункте 1.6.1.2, и в отношении пункта 5.4.1.1.3, в котором неполностью воспроизведен существующий текст.

Глава 5.5

87. Совместное совещание поручило секретариату проверить точность терминов "группы опасности 3 и 4", заключенных в квадратные скобки в заголовке, - добавление, сделанное парижской редакционной группой. Совместное совещание сочло, что Комиссии экспертов МПОГ надлежит высказаться по вопросу о "маршруте, обеспечивающем наиболее быструю доставку", о котором говорится в подпункте с) пункта 5.5.1.2. Проблема "номера (номеров) авиарейса", упомянутого в подпункте d), должна быть рассмотрена как Комиссией экспертов МПОГ, так и Рабочей группой WP.15.

88. Добавленный парижской редакционной группой новый пункт 5.5.1.3 со сноской 2, касающийся директивы 90/219/ЕЕС, не был сохранен Совместным совещанием. Совещание сочло, что в данном случае эта директива не применяется.

89. Что касается раздела 5.5.2 (фумигация), то Совместное совещание решило, что этот предупреждающий знак должен быть сохранен в данной главе. Кроме того, оно согласилось в принципе с включением ссылки на языки, например по образцу подраздела 5.2.1.5 или эквивалентного подраздела МПОГ, причем этот текст должен, кроме того, фигурировать в других местах в МПОГ/ДОПОГ.

90. Что касается перевозки фумигированных контейнеров или транспортных средств, Совместное совещание сочло необходимым включить текст с указанием языка, на котором должна делаться запись в транспортном документе/накладной. В этой связи была принята традиционная формулировка, существующая в МПОГ/ДОПОГ (см. добавление 1).

91. В отношении языка, на котором должны быть сделаны надписи на предупреждающем знаке, Совместное совещание, учитывая, что эта проблема касается главным образом морского транспорта и что в МКМПОГ не указан какой-либо конкретный язык, приняло предложение секретариата ЕЭК предоставить грузоотправителю свободу выбора языка для надписей на предупреждающем знаке, пересмотрев тем самым ранее принятое им решение (см. пункт 89).

Глава 5.4

92. В связи с разделом 5.4.2 Совместное совещание поддержало предложение секретариата ЕЭК, изложенное в документе TRANS/WP.15/159/Add.4, о том, чтобы включить в качестве сноски текст из МКМПОГ, касающийся свидетельства о загрузке. Ряд делегаций согласились с тем, что это не противоречит принятому на последней сессии решению сохранить существующий текст ДОПОГ и что такой подход будет удобным.

93. Представитель МСЖД отметил, что в рамках пункта 5.4.1.1.1 подпункты f)-j) касаются только ДОПОГ, так как для МПОГ эти вопросы урегулированы в Единообразных правилах МГК КОТИФ.

94. В отношении пункта 5.4.1.1.2, касающегося перевозки отходов, было решено использовать в записи в транспортном документе/накладной единственный термин - "отходы" (и поэтому исключить слово "содержащие"). Участники согласились с тем, что этот термин не будет повторяться, если он уже содержится в надлежащем отгрузочном наименовании (см. добавление 1).

95. Кроме того, было решено, что в соответствии с существующими вариантами МПОГ/ДОПОГ после этого термина будут указываться номер ООН и надлежащее отгрузочное наименование.

96. Совместное совещание сочло необходимым включить в этот пункт два примера записей, которые должны фигурировать в транспортном документе/накладной, в том числе один пример для веществ "н.у.к." (см. добавление 1).

97. Делегат из Бельгии отметил, что, несмотря на решение, принятое на последней сессии Совместного совещания, пункты 5.4.1.2.1 с) и d) не были перенесены в раздел 5.4.3. Председатель и секретариат ЦБМЖП пояснили, что это решение было пересмотрено редакционной группой, созданной Совместным совещанием, и что эта группа сочла более предпочтительной структуру, предложенную в документе TRANS/WP.15/159/Add.4, так как в рамках этой структуры сгруппированы положения, касающиеся класса 1, и она лучше подходит для МПОГ.

98. Совещание сохранило структуру, предложенную в документе TRANS/WP.15/159/Add.4. В результате этого заголовок раздела 5.4.1 был изменен, с тем чтобы учесть другие предписанные в этом разделе элементы информации, указываемые в транспортном документе/накладной (см. добавление 1).

99. В связи с предложением о том, чтобы не применять требования, касающиеся свидетельства о загрузке, к радиоактивным материалам, Совместное совещание было проинформировано о том, что правило 5 главы VII Конвенции СОЛАС требует наличия свидетельства о загрузке для всех контейнеров и транспортных средств, перевозящих опасные грузы, независимо от класса грузов, и что транспортные средства или контейнеры, на которые не составлено такого свидетельства, не должны допускаться к погрузке.

Глава 5.3

Документ: INF.27 (ЕЭК ООН)

100. Сотрудник секретариата (ЕЭК ООН) представил подготовленный им документ и пояснил, что он попытался в некоторой мере согласовать текст раздела 5.3.1 с Типовыми правилами (информационное табло), как об этом просило Совместное совещание, для целей смешанных перевозок, в частности для перевозок контейнеров. В целом было также проведено согласование терминологии по образцу главы 5.2, особенно в отношении информационных табло (placarding) и табличек оранжевого цвета (signalisation orange = orange – colored-plate marking). Что касается раздела 5.3.2, то он взят из МПОГ/ДОПОГ (добавление VIII/B.5), за исключением положений пунктов 5.3.1.3.3 и 5.4.1.4.2.

101. Было отмечено, что заголовок главы 5.3 следует дополнить, упомянув таблички оранжевого цвета, и что не были воспроизведены положения, касающиеся предупредительного знака для веществ, перевозимых при повышенной температуре (маргинальный номер 1910 МПОГ/добавление B.7 ДОПОГ). Кроме того, представитель

МСЖД указал, что в этой главе не фигурируют также положения маргинального номера 1901(1)/3901(1) о нестираемых знаках опасности. Он далее отметил, что, согласно МПОГ, знаки для вагонов и вагонов-цистерн, но не для контейнеров-цистерн, должны иметь размеры 150 x 150 мм вместо 250 x 250 мм, как это предусмотрено ДОПОГ.

Документ: -/2000/12 (Бельгия) (см. пункт 10)

102. В связи с вопросом о терминологии представить Бельгии внес на рассмотрение свой документ, в котором он указал на несоответствие терминов, используемых в части 1 текста с измененной структурой, новой терминологии, принятой для части 5, и предложил новое определение для термина "маркировка", в котором, однако, не учитывалась новая ситуация, возникшая в области знаков опасности (знаки опасности, предусмотренные в главе 5.2, и информационные табло, предусмотренные в главе 5.3).

103. Ряд делегаций отметили, что термин "маркировка" или, по крайней мере, "marking" в английском тексте используется применительно к различным случаям, в частности в связи с маркировкой цистерн, и что было бы необязательно оправданным ограничивать его использование слишком узким определением.

104. Предложение Бельгии принято не было.

105. Совместное совещание приняло предложение секретариата ЕЭК о том, чтобы согласовать термины главы 5.3 с терминологией Типовых правил ООН, т.е. принять термины "размещение информационных табло/информационные табло" (по-английски "placarding/placards") вместо термина "знак", с тем чтобы имелось различие со знаками опасности на упаковках. Необходимо будет найти соответствующую терминологию для текста на немецком языке.

106. Некоторые делегации высказались за структуру главы 5.3, предложенную секретариатом, так как благодаря этой новой структуре становятся ясными разные предписания, применимые к различным перевозочным средствам, и выявляются некоторые несоответствия между различными правилами, которые можно было бы в случае необходимости устранить.

107. В связи с пунктом 5.3.1.1.2 было отмечено, что положения в отношении класса 1 касаются лишь перевозки в упаковках и что поэтому их следовало бы перенести в другое место. Кроме того, нынешний текст ДОПОГ, касающийся класса 1, применяется лишь к транспортным единицам, а не к транспортным средствам, как в случае других классов.

108. Некоторые делегации указали, что если общим правилом для размещения информационных табло на контейнерах, в которых перевозятся упаковки, является их прикрепление с четырех сторон контейнера, то в случае контейнеров, предназначенных для перевозки твердых веществ навалом/насыпью, и контейнеров-цистерн дело обстоит иначе (с двух боковых сторон на железнодорожном транспорте, с двух боковых сторон и сзади транспортного средства при автомобильных перевозках). Согласно предложению секретариата, размещение табло с четырех сторон является обязательным в случае транспортировки, включающей перевозку по морю, воздуху или внутренним водным путям, при этом предусматривается размещение табло в соответствии с нынешними требованиями, когда речь идет только об автомобильных или железнодорожных перевозках.

109. После длительной дискуссии по этому вопросу Совместное совещание решило, что, поскольку по самому своему характеру рассматриваемые перевозочные средства предназначаются для смешанных перевозок, то теперь целесообразно согласовать предписания МПОГ/ДОПОГ с правилами, применимыми к другим видам транспорта, и, следовательно, предписать систематическое размещение табло с четырех сторон всех контейнеров и контейнеров-цистерн без исключения, предусмотренного в пункте 5.3.1.2.4.

110. Совместное совещание отметило, что между МПОГ и ДОПОГ существуют различия в отношении малых контейнеров, которые, в целях нанесения на них знаков, приравниваются к упаковкам в МПОГ и к большим контейнерам в ДОПОГ.

111. Подробное изучение неофициального документа INF.27 было поручено редакционной группе под председательством заместителя Председателя Совместного совещания, которая подготовила пересмотренный вариант (INF.27/Rev.1).

112. Заместитель Председателя пояснил, что группа попыталась отразить существующие требования МПОГ/ДОПОГ, внося в них некоторые изменения с целью учета Типовых правил Организация Объединенных Наций, и что в силу этого сохранились некоторые расхождения между МПОГ и ДОПОГ; это не означает, что, по мнению группы, такие расхождения не следует устранять.

113. Было отмечено, например, что существующие тексты ДОПОГ, касающиеся съемных кузовов, были заключены в квадратные скобки; решение о том, следует ли сохранять в ДОПОГ существующие различия по сравнению с МПОГ, должно быть принято Рабочей группой WP.15 с учетом работы, ведущейся в настоящее время по этому вопросу.

114. Кроме того, между текстами МПОГ и ДОПОГ имеются расхождения в связи с малыми контейнерами, и этот вопрос необходимо будет изучить в течение следующего рабочего цикла.

115. В итоге некоторые предложения секретариата ЕЭК, касающиеся только ДОПОГ и учитывающие требования, действующие на морском транспорте, были заключены в квадратные скобки в виде примечаний, которые необходимо будет рассмотреть в рамках Группы WP.15.

116. Касаясь пункта 5.3.1.7.3 (МПОГ), представитель Нидерландов отметил, что размеры 150x150 мм являются общим правилом для информационных табло на вагонах и что этот пункт не следует поэтому рассматривать в качестве исключения из общего правила, изложенного в пункте 5.3.1.7.1. Совместное совещание не поддержало эту точку зрения. Необходимо будет продолжить обсуждения в рамках Комиссии экспертов МПОГ, чтобы определить наиболее оптимальное место.

117. Совместное совещание не приняло пункты 5.3.1.2.2 и 5.3.1.4.2 (МПОГ и ДОПОГ), которые предусматривают, что в соответствии с Типовыми правилами ООН и МКМПОГ соответствующие информационные табло должны размещаться на каждом отсеке цистерны, состоящей из нескольких отсеков. Совместное совещание сочло, что в этих случаях информация о том, какие вещества содержатся в каждом отсеке, уже указана на табличках оранжевого цвета и нецелесообразно размещать дополнительное число информационных табло на боковых сторонах цистерн, в особенности если класс опасности один и тот же. Делегациям, желающим предложить изменения к существующим требованиям в этой области, следует представить письменное предложение, содержащее оценку практических последствий.

118. Текст главы 5.3, принятый Совместным совещанием, приведен в добавлении 6.

Глава 3.2

Документ INF.10 (МСЖД)

119. Председатель, выступая также в качестве председателя специальной рабочей группы по таблице А, внес на рассмотрение промежуточный доклад о ходе работы этой группы. Отметив "новое" содержание колонок (см. добавление 3), он уточнил, что в соответствующих случаях в колонке 2 будут указаны такие данные, как, например, температура вспышки, повышенная вязкость, давление паров и техническое наименование смесей газов. Он добавил, что в этой колонке будет приведено надлежащее отгрузочное

наименование, но не будут указаны синонимы или иные, чем в МПОГ/ДОПОГ наименования, которые будут содержаться в алфавитной таблице. Кроме того, он сообщил о том, что было исключено специальное положение 223 и будут также указаны цистерны из армированной пластмассы. Была достигнута договоренность относительно выверки классов, а именно:

Класс 1: Норвегия

Класс 2: Нидерланды

Классы 3 и 6.1: Франция

Классы 4, 5 и 6.2: Германия

Класс 7: Италия

Классы 8 и 9: Соединенное Королевство

Кодирование цистерн: Нидерланды и Германия.

Вся таблица будет изучена представителями химической промышленности.

Кроме того, эта рабочая группа продолжит рассмотрение главы 3.1 (см. пункт 125).

120. Представитель Италии заявил о своем глубоком сожалении по поводу того, что некоторые представители государств – членов ЕЭК и ОТИФ, принимавшие участие в разработке Типовых правил ООН по перевозке опасных грузов и одоббившие эти положения в Комитете экспертов по перевозке опасных грузов Экономического и Социального Совета ООН, пытаются в настоящее время согласовать по форме различные тексты, не внося в них значительные изменения по существу. Он отметил, что подобный подход противоречит мандату Совместного совещания, который предусматривает принцип согласования, насколько это возможно, с Типовыми правилами ООН. Кроме того, такой подход означает весьма значительные потери времени для всех делегатов, участвующих в работе Совместного совещания, и нерациональное использование ресурсов ЕЭК и ОТИФ, вопреки четким указаниям Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН, о которых прямо напомнил директор Отдела транспорта ЕЭК ООН в начале сессии.

121. Было отмечено, что алфавитная таблица, которая должна стать таблицей В, по крайней мере в рамках ДОПОГ будет содержаться в конце текста с измененной структурой в качестве неофициальной части. Комиссия экспертов МПОГ должна будет высказать свое мнение относительно сохранения или несохранения статус-кво, принимая во внимание то обстоятельство, что в настоящее время эта алфавитная таблица является составной частью МПОГ.

122. Совместное совещание выразило единодушное мнение, что в МПОГ/ДОПОГ должен быть включен алфавитный перечень опасных грузов, содержащий ссылки на соответствующие номера ООН.

123. Сотрудник секретариата ЕЭК указал, что в случае ДОПОГ, учитывая сложные юридические процедуры внесения поправок и исправлений в международные договоры, было бы желательным, чтобы юридическую силу имел лишь номерной перечень, как в существующем варианте ДОПОГ, что позволило бы избежать юридических проблем, обусловленных противоречиями между двумя перечнями и несоответствием между алфавитными указателями на различных языках.

124. Это предложение секретариата, касающееся ДОПОГ, стало предметом продолжительного обсуждения, в ходе которого мнения участников разделились. В итоге, отметив, что алфавитный перечень МПОГ является официальной частью МПОГ, Совместное совещание решило путем голосования, что алфавитный перечень должен стать официальной частью МПОГ и ДОПОГ.

Глава 3.1

Неофициальные документы: INF.3 и INF.3/Rev.1

125. Совместное совещание приняло текст, основанный на предложении Бельгии (INF.3) с изменениями, внесенными редакционной группой (INF.3/Rev.1) (см. пункт 119 и добавление 3).

Глава 3.3

Документы: TRANS/WP.15/159/Add.2, INF.9, INF.18 и INF.34

126. Вопреки решению, принятому на последней сессии Совместного совещания, № ООН 2015 был исключен из специального положения 113. Было решено, что слово "стабилизированный" является частью надлежащего отгрузочного наименования и что,

согласно логике, это вещество в нестабилизированном виде запрещено к транспортировке; это обстоятельство зафиксировано также в части 2 и обеспечивает согласование с Типовыми правилами.

127. В соответствии с решением последней сессии Совместного совещания и лондонской рабочей группы специальное положение 133 было исключено.

128. Специальное положение 534 было сохранено в силу того, что оно касается, с одной стороны, классификации и, с другой стороны, тары. Таким образом, оно не заменяет собой специальное положение TU9 в разделе 4.3.5, которое применяется только к цистернам.

129. Было решено, что в соответствии с существующими вариантами ДОПОГ/МПОГ специальное положение 274 не будет применяться к № ООН 3291 – отходы больничного происхождения разные, н.у.к., или (био)медицинские отходы, н.у.к., или медицинские отходы, подпадающие под действие соответствующих предписаний, н.у.к.

Глава 3.4

Документы: -/1999/8, -/2000/5, -/2000/7 и -/2000/8

130. Представитель Швейцарии внес на рассмотрение подготовленный им документ -/2000/5, в котором речь идет о требованиях, которые, согласно его толкованию, применяются также к ограниченным количествам.

131. В своем документе -/2000/7 секретариат ЕЭК ООН поставил под сомнение данное толкование, и его позиция была поддержана несколькими делегациями. Таким образом, предложение Швейцарии было отклонено Совместным совещанием при том понимании, что несоответствия, отмеченные представителем Швейцарии, могут быть при необходимости рассмотрены на более позднем этапе.

132. Представитель Бельгии внес на рассмотрение подготовленный им документ -/2000/8 и предложил новый текст этой главы, в котором, однако, воспроизведена таблица, содержащаяся в базовом документе -/1999/8, с некоторыми изменениями. Совместное совещание приняло это предложение с некоторыми изменениями, касающимися структуры (см. добавление 1). Участникам напомнили о том, что в окончательном варианте текста правая колонка таблицы "Применяется к" не будет воспроизведена, поскольку она лишь заменяет собой соответствующую колонку таблицы А главы 3.2.

Часть 7

Документы: TRANS/WP.15/159/Add.10
ОСТI/RID/CE/36/6
INF.8 (ЦБМЖП)
INF.16 (Германия)
INF.17 (Германия)

133. Совместное совещание рассмотрело в первую очередь поправки, принятые Комиссией экспертов МПОГ и изложенные в документах INF.8, 16 и 17.

134. Что касается включения в V4/W4, раздел 7.2.4, новых веществ, перевозка которых в упаковках запрещена, то Совместное совещание решило изъять это специальное положение, так как если в соответствующей колонке не указано никакой инструкции по упаковке, то перевозка веществ в упакованном виде автоматически запрещается. Кроме того, инструкции по упаковке PO99 и IBC099 предусмотрены для номеров ООН 3257 и 3258.

135. Учитывая, что рабочая группа по главе 3.2 не согласилась создавать в МПОГ/ДОПОГ отдельный номер (INF.17) для генетически измененных организмов [ПРИМЕЧАНИЕ к маргинальному номеру (2)901, 14°], а также то, что это положение предусмотрено, с одной стороны, в части 2 и, с другой стороны, будет включено в алфавитный перечень, предложение о включении в раздел 7.2.X дополнительного положения V/W не было принято Совместным совещанием.

136. Совместное совещание согласилось перенести V9 в раздел 7.5.11 в качестве CV4. Также было решено изъять подпункт (6) из CV33, содержащегося в разделе 7.5.11 (это положение уже учтено в таблице пункта 7.5.2.1), а также исключить из этой таблицы "X", заключенный в квадратные скобки (так как он не отражает нынешнюю ситуацию) (см. добавление 1).

137. Остальные поправки из документа INF.8 были приняты. Были также приняты содержащиеся в базовом тексте положения VV9 а) и б), VV10, VV11 и CV12, заключенные в квадратные скобки. С другой стороны, не были приняты предложения, касающиеся текста, заключенного в квадратные скобки в CV9 (это положение не применяется в настоящее время к ДОПОГ), и применения CV24 к самореактивным веществам класса 4.1 (так как эти вещества не содержат кислород) (см. добавление 1).

Часть 2

Документы: INF.14A и INF.14B (ЕЭК ООН)

138. Секретариат ЕЭК ООН объяснил, что базовые тексты этой части уже были приняты Совместным совещанием и что в этом новом тексте учтены лишь поправки, соответствующие одиннадцатому пересмотренному изданию Типовых правил и новым классификационным кодам, принятым Совместным совещанием.

139. Представитель Бельгии заявил, что поскольку у него не было времени изучить этот 126-страничный документ, который был распространен в начале совещания, не говоря уже о многочисленных других документах, переданных участникам лишь в ходе самого совещания, он воздержится от каких бы то ни было замечаний.

140. Подраздел 2.1.2.5 был изменен с учетом того, что он применяется лишь в том случае, когда это четко указано для конкретного класса.

141. Пункт 2.2.8.1.7 был приведен в соответствие с пунктом 2.2.61.1.13, с тем чтобы учесть нынешний текст, который касается растворов и смесей, а не веществ.

142. Что касается пункта 2.2.3.1.5, то Совместное совещание привело в соответствие текст ДОПОГ с текстом МПОГ и МКМПОГ, уточнив, что "к этим растворам и смесям не применяются предписания ДОПОГ" (вместо "применяются лишь предписания пункта 5.4.1") (см. добавление 1). Представитель Нидерландов объяснил, что с учетом таблицы приоритета опасных свойств эти вещества могут быть отнесены лишь к классу 3, но не к классу 9.

143. Представитель Нидерландов передал в секретариат перечень исправлений к документам INF.14A и INF.14B, которые будут учтены в окончательном документе.

144. Совместное совещание решило, что, если в разделах 2.2.X.3 содержатся конкретные запрещения, они должны быть отражены также в таблице А главы 3.2 путем указания "ПЕРЕВОЗКА ЗАПРЕЩЕНА" для соответствующего номера ООН или с помощью специального положения, касающегося соответствующего номера или номеров ООН.

Класс 7

Документы: -/1999/36, INF.35 и INF.38

145. Специальная рабочая группа небольшого состава по классу 7 представила (INF.38) изменения, которые она предлагает внести в документ -/1999/36. Совместное совещание приняло пункты 2-6, а пункт 1 будет передан Комиссии экспертов МПОГ (информационные табло на четырех сторонах вагонов в связи с табло 13 и 15) для принятия соответствующего решения.

146. Было также принято предложение Соединенного Королевства (INF.37), в соответствии с которым предлагается учитывать альтернативное использование цистерн для других веществ согласно Правилам МАГАТЭ. Такое использование уже разрешено в Бельгии и Соединенном Королевстве, хотя и запрещено в существующем тексте МПОГ/ДОПОГ. С учетом рамочных европейских директив альтернативное использование уже не будет регулироваться отдельными национальными правилами. Вместе с тем включение этого текста в пункт 4.3.4.1.4 g) противоречит вступительной фразе в пункте 4.3.4.1.4. Впоследствии к этому вопросу необходимо будет вернуться, для того чтобы обеспечить внутреннюю согласованность данного пункта по аналогии с тем, что было сделано в отношении нитрата аммония (см. пункт 44).

147. Поскольку новые положения, касающиеся класса 7, вступят в силу только 1 июля 2001 года, а положения МКМПОГ и Технических инструкций ИКАО уже начнут действовать с 1 января 2001 года, потребуются переходные меры, тем более что прежние номера ООН и новые номера не совпадают. Представитель Франции сообщил о том, что он представит текст специального многостороннего соглашения по МПОГ и ДОПОГ, с тем чтобы восполнить этот пробел.

БУДУЩАЯ РАБОТА

148. Тексты МПОГ/ДОПОГ с измененной структурой, принятые Совместным совещанием, будут переданы для одобрения WP.15 (Женева, 15-19 мая 2000 года) и Комиссии экспертов МПОГ (Германия) (26-30 июня 2000 года). Следующее Совместное совещание состоится с 11 по 15 сентября 2000 года в Берне. Документы, рассмотрение которых было отложено в ходе последних сессий, перечислены в приложении 2 к настоящему докладу. Их авторам предлагается определить, не утратили ли эти документы актуальность.

УТВЕРЖДЕНИЕ ДОКЛАДА И ПРИЛОЖЕНИЙ К НЕМУ

149. Совместное совещание утвердило доклад и приложения к нему.

Приложение 1

Доклад рабочей группы по разделу 1.8.6 "Протокол об авариях или инцидентах"

Рабочая группа прежде всего обсудила изменения, внесенные в проект МПОГ/ДОПОГ со времени представления предложения. В частности, на момент представления предложения, касающегося раздела 1.8.6, еще нельзя было предвидеть, что будет включена директива 96/35/СЕ о консультанте по вопросам безопасности и, таким образом, предусмотрена обязанность ответственного за опасные грузы/консультанта по вопросам безопасности представлять администрации предприятия протокол об аварии.

Отвечая на заданный вопрос, председатель объяснил, что протокол об аварии, составленный ответственным за опасные грузы/консультантом по вопросам безопасности, не заменяет собой сообщений, передаваемых администрации предприятия на основании других национальных или международных предписаний (см. статью 7 директивы 96/35/СЕ и второе предложение пункта 1.8.3.6 МПОГ/ДОПОГ). Протокол об аварии, запрашиваемый или составляемый ответственным за опасные грузы/консультантом по вопросам безопасности, должен составляться в отношении всех аварий, происшедших в ходе операций по перевозке, погрузке или разгрузке, производившихся предприятием, с тем чтобы администрация предприятия могла принять необходимые (организационные) меры.

Протоколы, которые должны передаваться предприятием (перевозчиком, управляющим инфраструктурой) компетентным органам государств-членов, соответственно секретариатам (ЦБМЖП/ЕЭК), выполняют, в частности в том, что касается работы на международном уровне, еще одну функцию, которая была определена рабочей группой следующим образом:

- проверка и, в соответствующих случаях, изменение правил;
- информирование государств-членов/договаривающихся сторон относительно:
 - разработки национальных директив и предписаний по применению,
 - применение правовых норм и, следовательно,
 - предупреждение нарушений;
- контроль за эффективностью международно-правовых предписаний.

Рабочая группа сочла необходимым привести содержание и охват обязанности в отношении информирования в соответствие с этой целью правового предписания. Предложенный рабочей группой МСЖД подход, предусматривающий информирование только об авариях, вызванных перевозимым опасным грузом, был сочтен слишком ограничительным и, как следствие, был отклонен.

С учетом того, что в большинстве случаев причиной аварии являлись не перевозимые опасные грузы, а технические неисправности и недостатки или неправильное поведение участников процесса перевозки и что эти аварии могут выявить пробелы, например в предписаниях, касающихся конструкции и оборудования, они должны быть также изучены. ЕСФХП (г-жа Дехезе) и швейцарская ассоциация предприятий химической промышленности (г-н Гридер) представили делегатам свою систему информирования и свои критерии, применяемые в случае аварии, и передали им соответствующую информацию. Г-н Молинеро Гутьеррес рассказал об испанской системе информирования. Г-жа Оскарссон сообщила, что в Швеции все протоколы об авариях в централизованном порядке поступают в ее администрацию.

Рабочая группа обсудила вопрос о целесообразности использования конкретных или общих критериев применительно к обязанности в отношении информирования в соответствии с пунктом 1.8.6.1. Большинство членов группы высказались за разработку конкретных критериев, с тем чтобы можно было представлять информацию одновременно об автодорожных и железнодорожных авариях в соответствии с единым европейским образцом. Вместе с тем некоторые делегаты высказали пожелание, чтобы эта работа была проведена без учета временного фактора, обусловленного изменением структуры. Нынешний текст раздела 1.8.6 был сочтен в принципе подходящим для того, чтобы прежде всего включить в систему правовых норм обязанность в отношении информирования. Критерии, разработанные ЕСФХП, Испанией и Францией, также были расценены как полезная исходная основа для дальнейших дискуссий. Необходимо также принять во внимание опыт, накопленный в Соединенных Штатах Америки. Представитель МСАТ сообщил о своих опасениях в связи с возможностью использования указанного протокола в уголовном или гражданском судопроизводстве против предприятия, обязанного представлять информацию. Рабочая группа пришла к единодушному мнению, что этот аспект не является предметом данного предписания и что необходимо будет приложить усилия к тому, чтобы обеспечить конфиденциальность передаваемой информации.

Рабочая группа сочла необходимым, чтобы Совместное совещание предоставило мандат еще одной рабочей группе для разработки критериев, касающихся обязанности в

отношении информирования в соответствии с пунктом 1.8.6.1. Она констатировала, что компетентный орган государства-члена/договаривающейся стороны должен будет решать, следует ли направлять протокол в секретариаты или нет. Необходимо также разработать определенные указания в отношении толкования выражения "в случае необходимости", содержащегося в тексте пункта 1.8.6.1.

Секретариатам следует разработать единые образцы протоколов с учетом требований в области обработки информации.

Председатель предложил организовать совещание рабочей группы, которое будет проходить в течение двух дней в Германии, и подготовить с этой целью рабочий документ.

Приложение 2

Документы, рассмотрение которых было отложено в ходе последних сессий

TRANS/WP.15/AC.1/... -ОСТ/РИД/ГТ/-III/...

- /1997/63 (Австрия) (Часть 2 и глава 3.3)
- /1997/69 (Швеция) (Часть 2 и глава 3.3)
- /1998/43 (Франция) (Глава 6.2 или 4.1, P200)
- /1998/45 (Франция) (Глава 6.2 или 5.2)
- /1998/46 (Франция) (Глава 6.2)
- /1998/48 (ЕАСНГ) (Глава 6.2)
- /1999/2 (Австрия) (Раздел 1.1.3)
- /1999/14 (Австрия) (Глава 5.2)
- /1999/16 (ФИАТА) (Часть 7)
- /1999/17 (ЕЭК ООН) (Общие положения)
- /1999/19 (Европейская комиссия) (Глава 6.2 или раздел 1.1.3)
- /1999/22 (ЕАПГ) (Глава 1.6)
- /1999/23 (ЕСФХП) (Раздел 1.1.3)
- /1999/24 (ЕСФХП) (Глава 4.1)
- /1999/46 (ЕСФХП+ЕАПГ) (Главы 1.2 и 6.8)
- /2000/1 (ЕСФХП) (Часть 2 и глава 3.3)
- [-/2000/5 (Швейцария) (Глава 3.4), см. пункт 131]
- /2000/6 (Швейцария) (Раздел 1.1.3)
- /2000/13 (Германия) (Глава 4.1)
- INF.3 (МКТП) (Совместное совещание, май 1999 года) (Глава 5.3)
- INF.4 (ФИАТА) (Совместное совещание, май 1999 года) (Глава 5.3)
- INF.5 (Австрия) (Совместное совещание, сентябрь 1998 года) (Главы 4.1 и 6.5)

ПРИМЕЧАНИЕ. Документы -/1999/12 (Швейцария), -/1999/21 (Соединенное Королевство) и -/1999/22 (Соединенное Королевство) были рассмотрены в рамках пересмотра класса 7.
