



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.  
GENERAL

TRANS/WP.15/AC.1/98  
5 April 2005

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

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 7-11 марта 2005 года в Берне

---

\* Распространен Центральным бюро международных железнодорожных перевозок (ЦБМЖП) в качестве документа ОСТИ/RID/GT-III/2005-A. Если не указано иное, другие документы, упоминаемые в настоящем докладе и имеющие условное обозначение TRANS/WP.15/AC.1/, после которого указан год и порядковый номер, были распространены ЦБМЖП под условным обозначением ОСТИ/RID/GT-III/, после которого указан год и тот же порядковый номер.

## СОДЕРЖАНИЕ

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
Участники .....	1	3
Выборы должностных лиц .....	2	3
Утверждение повестки дня .....	3	3
Цистерны .....	4 - 19	4
Стандарты .....	20	7
Толкование МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ .....	21 - 30	7
Согласование с Типовыми правилами перевозки опасных грузов Организации Объединенных Наций .....	31 - 38	9
Новые предложения о внесении поправок в МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ .....	39 - 77	11
Прочие вопросы .....	78 - 80	20
Будущая работа .....	91	22
Выражение признательности .....	92	22
Утверждение доклада .....	93	22

### Приложения

Приложение 1: Доклад рабочей группы по цистернам .....	TRANS/WP.15/AC.1/98/Add.1	
Приложение 2: Тексты, принятые Совместным совещанием .....	TRANS/WP.15/AC.1/98/Add.2	
Приложение 3: Круг ведения рабочей группы по вопросам экзамена на должность консультанта по вопросам безопасности в соответствии с разделом 1.8.3 .....	TRANS/WP.15/AC.1/98	24

## **УЧАСТНИКИ**

1. Совместное совещание Комиссии МПОГ по вопросам безопасности и Рабочей группы по перевозкам опасных грузов ЕЭК ООН провело свою весеннюю сессию в Берне 7-11 марта 2005 года. В работе сессии приняли участие представители следующих стран: Австрии, Бельгии, Болгарии, Венгрии, Германии, Дании, Испании, Италии, Латвии, Лихтенштейна, Нидерландов, Норвегии, Польши, Португалии, Румынии, Словакии, Словении, Соединенного Королевства, Соединенных Штатов Америки, Финляндии, Франции, Хорватии, Чешской Республики, Швейцарии и Швеции. Была также представлена Европейская комиссия. Были представлены следующие международные неправительственные организации: Европейская ассоциация по промышленным газам (ЕАПГ), Европейская ассоциация по сжиженным нефтяным газам (ЕАСНГ), Европейская ассоциация по переработке батарей (ЕАПБ), Международная ассоциация производителей мыла, детергентов и средств бытовой химии (МАПМ), Международный комитет железнодорожного транспорта (МКЖТ), Европейский совет химической промышленности (ЕСФХП), Европейская парфюмерно-косметическая ассоциация (КОЛИПА), Европейская федерация производителей аэрозолей (ФЕА), Международная федерация транспортно-экспедиторских ассоциаций (ФИАТА), Международный союз железных дорог (МСЖД), Международный союз ассоциаций частных владельцев грузовых вагонов (МСАГВ), Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ), Координационный комитет по производству автомобильных кузовов и прицепов (ККПКП).

## **ВЫБОРЫ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ**

2. По предложению представителя Италии г-н К. Пфовадель (Франция) и г-н Х. Райн (Германия) были избраны соответственно Председателем и заместителем Председателя на 2005 год.

## **УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ**

3. Совместное совещание утвердило повестку дня, предложенную секретариатом в документе TRANS/WP.15/AC.1/97 (A 81-02/501.2005) и обновленную в соответствии с неофициальными документами INF.1 et INF.2.

**ПРИМЕЧАНИЕ:** В настоящем докладе, если не указано иное, немецкий вариант документов ЕЭК ООН с условным обозначением TRANS/WP.15/AC.1/ имеет условное обозначение ОТИФ "ОСТИ/RID/GT-III/", после которого указан тот же номер документа.

## **ЦИСТЕРНЫ**

Документы: TRANS/WP.15/AC.1/96/Add.1 – OСТI/RID/GT-III/2004-A, добавление 1  
TRANS/WP.15/AC.1/2004/2 (Германия)  
TRANS/WP.15/AC.1/2005/2 (Бельгия)  
TRANS/WP.15/AC.1/2005/5 (Соединенное Королевство)  
TRANS/WP.15/AC.1/2005/8 (МСЖД)  
TRANS/WP.15/AC.1/2005/16 (Бельгия)  
TRANS/WP.15/AC.1/2005/18 (МСЖД)  
TRANS/WP.15/AC.1/2005/21 (Соединенное Королевство)  
TRANS/WP.15/AC.1/2005/22 (Соединенное Королевство)  
TRANS/WP.15/AC.1/2005/30 (Бельгия)  
TRANS/WP.15/AC.1/2005/34 (Германия)

Неофициальные документы: INF.4 (Соединенное Королевство)  
INF.10 (Германия)  
INF.18 (Соединенное Королевство)  
INF.19 (Бельгия)

4. После предварительного обсуждения на пленарном заседании рассмотрение документов, представленных по этому пункту повестки дня, было поручено рабочей группе, которая заседала во время сессии под руководством председателя г-на А. Ульриха (Германия).

### **Доклад рабочей группы**

Неофициальные документы: INF.27 (председатель рабочей группы)  
INF.10 (Германия)  
INF.18 (Соединенное Королевство)  
INF.19 (Бельгия)

5. Доклад приводится в приложении 1 к настоящему докладу (см. TRANS/WP.15/AC.1/98/Add.1). По пунктам доклада были приняты следующие решения:

#### ***Пункт 1***

6. Предложенный текст переходной меры в пункте 1.6.4.12 был принят.

***Пункт 2***

7. Предложенный текст нового определения вместимости корпуса или отсека цистерны был принят с поправкой редакционного характера (см. приложение 2).

***Пункт 3***

8. Предложенный текст новой переходной меры был принят с поправками в отношении формы (был учтен общий переходный период) и поправками в отношении периодов, предложенными представителями Бельгии и Испании (см. приложение 2).

***Пункт 4***

9. Тексты, предложенные для колонок 11 и 13, были приняты (см. приложение 2).

***Пункт 5***

10. Представитель МСЖД заявил, что определение максимально допустимого рабочего давления (МДРД), содержащееся в главе 6.7, является непрактичным и поэтому никогда не применяется. Поэтому было бы целесообразным взять за основу существующую практику (в соответствии с инструкциями по перевозке в цистернах). Совместное совещание согласилось, что это определение создает проблему, и высказалось за то, чтобы найти способ ее решения. Представитель Германии внесет соответствующее новое предложение, которое будет также представлено Подкомитету ООН по перевозке опасных грузов.

***Пункт 6***

11. Поскольку Рабочая группа не смогла принять предложение Соединенного Королевства, Соединенное Королевство вновь изучит данную проблему и представит новое предложение. Совместное совещание приняло это к сведению.

***Пункт 7***

12. Поскольку Рабочая группа не смогла принять это предложение, представитель Соединенного Королевства внесет новое предложение. Совместное совещание приняло это к сведению.

***Пункт 8***

13. Этот вопрос будет вновь рассмотрен на следующей сессии и при необходимости передан в Подкомитет экспертов ООН по перевозке опасных грузов. Представитель Бельгии попросил оставить его предложение TRANS/WP.15/AC.1/2005/30 и предложение МСЖД TRANS/WP.15/AC.1/2005/18 в повестке дня в рамках пункта 5.

***Пункт 9***

14. В связи с документом TRANS/WP.15/AC.1/2005/34 представитель Германии внесет соответствующее предложение на следующей сессии. Совместное совещание приняло это к сведению.

15. Что касается документа INF.10, то предложенный текст был принят (см. приложение 2), и представитель Германии внесет предложение по соответствующим переходным мерам. Представитель Нидерландов внесет предложение относительно внешнего манометрического давления.

***Пункт 10***

16. Рассмотрение этой проблемы будет продолжено на следующей сессии, при необходимости, на основе предложения представителя Соединенного Королевства. Совместное совещание приняло это к сведению.

***Прочие вопросы***

17. Что касается первой из затронутых проблем, то Совместное совещание не приняло никакого решения, и Соединенное Королевство представит официальный документ для следующей сессии.

18. В связи со второй проблемой, связанной со статусом стандартов (обязательное или необязательное применение), представитель Соединенного Королевства внесет официальный документ на следующей сессии, поскольку Совместное совещание сочло этот вопрос существенно важным.

## **Перевозка сжиженных газов в цистернах, в корпус которых утоплена клапанная коробка**

Документ: TRANS/WP.15/AC.1/2005/19 (Соединенное Королевство)

19. Относительно предложения о том, чтобы разрешить использовать при перевозке хлора и диоксида серы клапаны, расположенные ниже уровня жидкости в утопленных в корпус цистерн клапанных коробках, мнения разделились. Это предложение было основано на конкретном случае дорожных полуприцепов-цистерн, у которых утопленная в корпус клапанная коробка расположена сзади кабины. В случае контейнеров-цистерн клапанная коробка могла бы находиться сзади, тогда как в случае вагонов-цистерн для сжиженных нефтяных газов эти коробки устанавливаются сбоку. Представителя Соединенного Королевства попросили подготовить новое предложение, в котором учитывались бы различные способы перевозки.

## **СТАНДАРТЫ**

Неофициальный документ: INF.3 (ЕКС)

20. Было решено перенести обсуждение вопроса о стандартах, используемых в МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ, на осеннюю сессию 2005 года.

## **ТОЛКОВАНИЕ МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ**

### **Переходные меры, предусмотренные в пункте 1.6.1.2**

Документы: TRANS/WP.15/AC.1/2005/1 (Бельгия)  
TRANS/WP.15/AC.1/2005/7 (МСЖД)

Неофициальный документ: INF.24 (секретариат ЕЭК ООН)

21. Совместное совещание подтвердило толкование пункта 1.6.1.2, принятое Рабочей группой по перевозкам опасных грузов (WP.15), а именно то, что переходные меры предусмотрены исключительно для знаков опасности класса 7 и что отныне остальные знаки опасности должны соответствовать требованиям главы 5.2 - в их нижнем углу должна, в частности, быть проставлена соответствующая цифра.

22. Совместное совещание решило изменить пункт 1.6.1.2, чтобы сделать это толкование более очевидным и указать, что оно применяется также к информационным табло класса 7 (образец № 7D) (см. приложение 2).

23. Была упомянута проблема находящихся на хранении запасов опасных грузов, снабженных знаками опасности в соответствии со старыми предписаниями, в частности взрывчатых веществ и изделий и боеприпасов. Было отмечено, что в пунктах 1.6.1.3 и 1.6.1.4 уже предусмотрены положения в отношении тары для этих веществ и изделий класса 1 и что в случае необходимости будет подготовлено предложение о переходных мерах, касающихся проставления на ней знаков опасности и маркировки.

24. Документ INF.24 был принят после замены словосочетания "до исчерпания запасов" словосочетанием "до 31 декабря 2010 года" с целью избежать бессрочного предписания и отразить решение, принятое в декабре Подкомитетом экспертов Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов, о замене знака опасности образца № 5.2.

#### **Обязанности упаковщика в отношении транспортных пакетов**

Документ: TRANS/WP.15/AC.1/2005/14 (Австрия)

Неофициальный документ: INF.25 (Австрия/Германия)

25. Текст неофициального документа INF.25, содержащего предложение о дополнении к пункту 1.4.3.2, а также дополнение к определению упаковщика, приведенному в разделе 1.2.1, стал предметом весьма продолжительной дискуссии. Было отмечено, что необходимость в этих дополнительных положениях возникла в результате вступления в силу в 2005 году нового предписания, которое касается пункта 5.1.2.2 и вводит новую обязанность.

26. Было также сочтено необходимым изменить определение "транспортный пакет", которое в настоящее время касается только грузоотправителя, и был поставлен вопрос о том, не следовало бы предусмотреть новое определение лица, загружающего упаковки в транспортный пакет. С другой стороны, было отмечено, что определение транспортного пакета не охватывает все возможности и что не ясно, следует ли по-прежнему проставлять маркировку "транспортный пакет", как это предусмотрено в МКМПОГ.

27. Было также предложено включить в обязанности упаковщика фразу "он может, однако, полагаться на информацию и данные, переданные в его распоряжение другими участниками перевозки", с тем чтобы упаковщик мог полагаться на информацию, переданную грузоотправителем.

28. Кроме того, было отмечено, что в случае изменения только пункта 1.4.3.2 без изменения определения упаковщика это будет касаться только того участника перевозки, который одновременно упаковывает и загружает упаковки в транспортный пакет. Следовательно, было бы целесообразно урегулировать также случаи, когда участник перевозки лишь загружает упаковки в транспортный пакет. В этой связи было замечено, что обязанности лица, загружающего упаковки в транспортный пакет, должны быть схожи с обязанностями погрузчика.

29. В итоге Совместное совещание пришло к выводу, что урегулирование этих вопросов следует поручить рабочей группе. ФИАТА согласилась организовать совещание такой рабочей группы в Гётеборге с 13 по 17 июня 2005 года. В ее работе примут участие представители следующих стран: Австрии, Бельгии, Германии, Нидерландов, Норвегии, Польши, Соединенного Королевства и Франции. Чтобы избежать расхождения с правилами других видов транспорта, было решено передать любые предлагаемые поправки к определению транспортного пакета Подкомитету экспертов Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов для их рассмотрения на его декабрьской сессии.

### **Ограниченные количества, освобожденные количества и предметы потребления**

Неофициальный документ: INF.9 (секретариат ОТИФ)

30. Совместное совещание решило рассмотреть эти различия в толковании между WP.15 и Комиссией экспертов МПОГ на основе официального документа, в котором были бы отражены позиции обеих организаций. Делегациям было предложено представить любые замечания по этим вопросам.

### **СОГЛАСОВАНИЕ С РЕКОМЕНДАЦИЯМИ ПО ПЕРЕВОЗКЕ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ**

#### **Загрязнители водной среды**

Документы: TRANS/WP.15/AC.1/2003/56/Add.2 (доклад Специальной рабочей группы по согласованию МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ с Рекомендациями Организации Объединенных Наций (2003 год))

TRANS/WP.15/AC.1/2005/28 (секретариат)

Неофициальный документ: INF.14 (Бельгия)

31. Цель подготовленного секретариатом документа состояла в том, чтобы перенести в МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ положения Типовых правил Организации Объединенных Наций, касающиеся загрязнителей водной среды, которые были приняты Комитетом экспертов Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов и согласованной на глобальном уровне системе классификации и маркировки химических веществ в 2002 и 2004 годах, в основном в рамках согласования с Согласованной на глобальном уровне системой классификации и маркировки химических веществ (СГС).

32. Несколько делегаций не поддержали это предложение, так как они не были удовлетворены тем, как этот вопрос был урегулирован Комитетом экспертов Организации Объединенных Наций. Они сочли, что, согласно СГС, все вещества, соответствующие критериям загрязнителей водной среды, независимо от класса, должны подпадать под действие требований Типовых правил в отношении маркировки и документации, предъявляемых к загрязнителям водной среды, которым присвоены номера ООН 3077 и 3082. Кроме того, по их мнению, с установлением условий перевозки только для этих двух позиций не согласится Международная морская организация (ИМО), и согласование с Типовыми правилами Организации Объединенных Наций может увековечить существующее сегодня расхождение с МКМПОГ, что нежелательно для мультимодальных перевозок. Кроме того, это частично увековечит и существующее сегодня расхождение с европейскими директивами 67/548/СЕЕ и 1999/45/СЕ, которыми предписывается снабжение всех веществ или продуктов, отвечающих критериям загрязнителей водной среды, соответствующими знаками опасности.

33. Будучи неуверенными в том, какие решения будут приняты ИМО в отношении МКМПОГ и Европейским союзом в отношении согласования директив 67/548/СЕЕ и 1999/45/СЕ с СГС, а также в исходе новых дискуссий, которые, возможно, состоятся в Подкомитете экспертов по перевозке опасных грузов Организации Объединенных Наций, эти делегации пожелали отложить принятие решений о необходимых поправках до следующей серии поправок, которая должна будет вступить в силу в 2009 году, с тем чтобы включить в нее свод согласованных положений.

34. Другие делегации, напротив, поддержали предложение секретариата, считая, что предлагаемые критерии классификации соответствуют положениям СГС и что необходимо согласовать МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ с Типовыми правилами ООН. Было также отмечено, что согласно существующим вариантам ДОПОГ/МПОГ/ВОПОГ не требуется классифицировать вещества в качестве загрязнителей водной среды и снабжать их соответствующими знаками и маркировкой в том случае, если эти вещества представляют другие виды опасности. Представитель Соединенного Королевства

выразил мнение о том, что нет оснований откладывать применение в полном объеме положений Типовых правил ООН через МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ.

35. Было, в частности, предложено принять предложение секретариата, но при этом сохранить изъятия, предусмотренные в пункте 2.2.9.1.10, в котором содержится ссылка на директивы 67/548/СЕЕ и 1999/45/СЕ, и, если не будет достигнут достаточный уровень согласия в отношении введения новых условий перевозки, привести, по крайней мере, критерии классификации раздела 2.3.5 в соответствие с критериями СГС, как они предусмотрены Типовыми правилами ООН.

36. Представитель ЕСФХП заявил, что европейские организации химической промышленности поддерживают это последнее предложение.

37. Председатель, констатируя, что не удастся достичь единого мнения по этому вопросу в целом, попросил участников Совместного совещания принять решение по одному из предложений секретариата, а именно предложению о том, чтобы заменить критерии раздела 2.3.5 МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ критериями СГС, в том виде, в каком они изложены в Типовых правилах ООН. Незначительным большинством голосов предложение о такой замене было отклонено.

38. С учетом этого решения Председатель сообщил, что нет необходимости в том, чтобы Специальная рабочая группа по согласованию МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ с Рекомендациями ООН рассматривала тексты, касающиеся загрязнителей водной среды, на своей майской сессии 2005 года.

## **НОВЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ О ВНЕСЕНИИ ПОПРАВК В МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ**

### **Ограниченные количества**

Документ: TRANS/WP.15/AC.1/2005/3 (МАПМ)

39. Оба предложения о том, чтобы заменить код LQ 19 кодом LQ 7 в отношении всех веществ, которым он присвоен, за исключением № ООН 2809 (ртуть), и довести предельное количество LQ 19 до 5 кг как для комбинированной тары, так и для лотков, обернутых в термоусадочный материал, были приняты (см. приложение 2).

## **Перевозки, осуществляемые аварийными службами**

Документ: TRANS/WP.15/AC.1/2005/6 (Австрия)

40. В ходе дискуссии выяснилось, что государства приняли различные подходы к применению изъятия, предусмотренного в подразделе 1.1.3.1 d). Была также обнаружена ошибка в варианте ДОПОГ на немецком языке.

41. Представителя Австрии попросили подготовить новое предложение, если он сочтет это необходимым после устранения обнаруженной ошибки, с учетом ряда высказанных замечаний, в частности о том, что следовало бы уточнить, что конкретно подразумевается под аварийными службами, какова сфера применения пересмотренного изъятия и какое оборудование имеется в виду (оборудование, затронутое в ходе аварии, и/или оборудование аварийных служб, или оборудование, которое предназначено для них).

## **Испытания на химическую совместимость**

Документ: TRANS/WP.15/AC.1/2005/9 (Нидерланды)

Неофициальные документы: INF.6 (ЕКПП)  
INF.26 (Нидерланды)

42. Совместное совещание приняло предложения об изменении текстов, касающихся испытаний на химическую совместимость пластмассовых КСГМГ и тары, и вариант 2 переходных мер, которые должны будут также касаться КСГМГ (см. приложение 2).

43. Поправка к пункту 6.1.6.1 а) была, однако, заключена в квадратные скобки после того, как представитель Германии сообщил, что алкилбензолсульфонаты не являются идеальными стандартными жидкостями, так как они могут обладать различными свойствами (нейтральность или кислотность).

44. Участники попросили представителя Германии подробно изложить свои доводы в письменном виде для их рассмотрения на следующей сессии.

#### **5.4.1.1.1 Сертификация**

Документ: TRANS/WP.15/AC.1/2005/10 (Италия)

45. Участникам напомнили, что недостаточная согласованность, которую хотел устранить в этой связи представитель Италии, объясняется тем, что в рамках изменения структуры МПОГ/ДОПОГ в них была включена новая глава 1.4. Обязанности грузоотправителя, предусмотренные в пункте 1.4.2.1.1, заменяют таким образом декларацию, требуемую Типовыми правилами, МКМПОГ и Техническими инструкциями ИКАО. Представитель Италии временно снял свое предложение с обсуждения, оставив за собой право вернуться к нему позднее.

#### **5.4.1 Информация, указываемая в накладной/транспортном документе**

Неофициальный документ: INF.15 (Германия)

46. В связи с предыдущим документом представитель Германии обратил внимание участников на подготовленный им документ INF.15, касающийся даты и подписи в транспортном документе, и попросил внести уточнение, чтобы исправить ситуацию с расхождениями в толковании.

47. Было отмечено, что ни в МПОГ, ни в ДОПОГ не содержится требования о том, что транспортный документ/накладная должны датироваться и подписываться. В случае МПОГ этот вопрос регулируется в МГК. В случае ДОПОГ, если перевозка осуществляется в соответствии с КДПП, то применяется эта Конвенция; если же дорожная перевозка осуществляется не на основе договора перевозки, то необходим, тем не менее транспортный документ, содержащий информацию, требуемую ДОПОГ, но в этом случае применяются только требования ДОПОГ. Было также подчеркнута, что внутригосударственное право не должно иметь преимущественную силу по отношению к международному праву, применимому к международным перевозкам, даже если им предусматривается, что документ без даты и подписи не имеет законной силы и что перевозчик берет на себя ответственность за такие ситуации.

48. Кроме того, участники сочли, что транспортный документ не имеет ничего общего с обязанностями участников перевозки согласно МПОГ/ДОПОГ. Информация, требуемая МПОГ/ДОПОГ, связана с безопасностью как таковой. Председатель заявил, что для изменения этого положения необходимо представить письменное предложение о внесении поправок в ДОПОГ.

#### **5.4.1 Дополнительная информация, указываемая для веществ, перевозимых в соответствии со специальным положением по упаковке PP1**

Документ: TRANS/WP.15/AC.1/2005/13 (Италия)

49. Это предложение о том, чтобы для целей проверки восстановить положение, существовавшее до изменения структуры, не было принято Совместным совещанием. Участникам напомнили об усилиях, которые были предприняты в рамках неофициальной рабочей группы по согласованию элементов информации, указываемой в транспортном документе, и о том, что во избежание любого нового несоответствия все предложения следует представлять сначала Подкомитету экспертов ООН по перевозке опасных грузов. Представитель Италии заявил, что он подумает над тем, какие дальнейшие шаги следует предпринять в связи с этим вопросом.

#### **Глава 1.5 Отступления**

Документ: TRANS/WP.15/AC.1/2005/15 (Польша)

50. Предложение о том, чтобы снять содержащееся в подразделе 1.5.1.1 ограничение "с целью адаптации требований ДОПОГ к достижениям технического и промышленного прогресса", включенное также в рамочные директивы ЕС, было одобрено Совместным совещанием.

51. Представитель Европейской комиссии заявил, что в связи с пересмотром рамочных директив Комиссия могла бы рассмотреть вопрос о соответствующем изменении директив в случае согласия государств-членов - вероятно, к 2007 году.

52. Председатель, напомнив, что невозобновление специальных соглашений еще не применяется, заявил, что таким образом будет достигнуто согласование европейского права.

#### **Глава 3.3 Специальные положения**

Документ: TRANS/WP.15/AC.1/2005/17 (МСЖД)

53. Предложение о включении двух граф для некоторых позиций в таблице А, с тем чтобы учесть различные требования в отношении знаков опасности и маркировки, и об исключении относящихся к ним специальных положений, а именно положений 162, 204, 282, 298 и 634, было одобрено (см. приложение 2).

54. Что касается специального положения 634 и второй графы для № ООН 2900, то ВК1 и ВК2 были исключены. Рабочая группа по согласованию МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ с Типовыми правилами Рекомендаций ООН по перевозке опасных грузов (23-25 мая 2005 года) должна будет высказать свое мнение относительно такого же исключения из второй графы для № ООН 3291 в соответствии с решением, принятым Подкомитетом в декабре 2004 года.

55. Что касается специального положения 271 (№ ООН 0143), то Совместное совещание решило сохранить его и, таким образом, отказалось включать вторую графу.

56. В связи с замечанием Бельгии о том, что вещества под № ООН 2030, группа упаковки II, могут характеризоваться дополнительной опасностью легковоспламеняющихся жидкостей, Совместное совещание рекомендовало сначала передать этот вопрос Подкомитету ООН, с тем чтобы не отходить от требований Типовых правил (специальное положение 298).

57. Представитель Соединенного Королевства отметил, что в рамках внесения поправок 2007 года Рабочая группа по согласованию должна будет учесть новые положения пунктов 5.2.2.1.2 и 5.3.1.1.3, принятые Подкомитетом в декабре 2004 года.

#### **Примечание к пункту 6.2.1.7.6**

Документ: TRANS/WP.15/AC.1/2005/4 (ЕАПГ)

58. Совместное совещание согласилось с тем, что целью вступившей в силу 1 января 2005 года поправки, состоящей в замене текста пункта 6.2.1.7.6 издания 2003 года новым текстом, не было одновременное исключение примечания, содержащегося в конце текста этого пункта. Поэтому Совместное совещание обратилось к секретариатам с просьбой опубликовать исправление к изданиям МПОГ и ДОПОГ 2005 года.

#### **6.2.1.7.7 Маркировка сосудов под давлением многоразового использования**

Документ: TRANS/WP.15/AC.1/2005/20 (Соединенное Королевство)

59. После того как был дан ответ на озабоченность ряда делегаций в связи с вопросами безопасности, в частности по поводу утраты исторической информации, распространения этого положения на другие газы, помимо ацетилена, дискуссий в Подкомитете экспертов ООН и процедур, основанных на стандартах (трудности со снятием вентиля, другие типы

колец), и после того, как представитель Соединенного Королевства подтвердил, что речь в данном случае идет о сосудах МПОГ/ДОПОГ, Совместное совещание приняло предложение Соединенного Королевства с небольшим перевесом голосов (см. приложение 2).

### **Пятнадцатилетний промежуток между двумя периодическими проверками (P200 (10)v)**

Документ: TRANS/WP.15/AC.1/2005/23 (ЕАСНГ)

Неофициальный документ: INF.12 (Швеция)

60. Это предложение об увеличении промежутка между периодическими проверками с 10 до 15 лет в случае баллонов для СНГ было отклонено Совместным совещанием ввиду, в частности, того, что оно позволяет не обращаться к компетентному органу. Предложенная в устном порядке представителем ЕАСНГ поправка, состоящая в том, чтобы исключить часть предложения "где осуществляется периодическая проверка и перевозка" с целью избежать чисто административных проблем, также не была принята. Представитель ЕАСНГ вернется к рассмотрению этой проблемы и представит новое предложение.

### **6.2.1.7.2 Маркировка сосудов под давлением многоразового использования**

Документ: TRANS/WP.15/AC.1/2005/25 (Соединенное Королевство)

61. Это предложение о том, чтобы уточнить, что гарантированная минимальная толщина имеет отношение к параллельным стенкам сосуда, не было принято Совместным совещанием. Было отмечено, что положения пунктов 6.2.1.5.1, 6.2.1.6.1 и 6.1.3.2 необязательно отсылают к параллельным стенкам сосуда. Представитель Соединенного Королевства снял с обсуждения свое предложение.

### **Исправление к пункту 6.2.1.7.2 f)**

Документ: TRANS/WP.15/AC.1/2005/33 (ЕАСНГ)

62. Поскольку исправление, предложенное в альтернативном варианте, содержит более четкую формулировку, основанную на подпункте g), оно было принято Совместным совещанием (см. приложение 2). Так как речь идет о положении, вступившем в силу в 2003 году, Совместное совещание не согласилось включить эту поправку в исправление к изданию 2005 года. Однако было решено предложить многостороннее соглашение, текст которого представит Франция, до вступления этого положения в силу в 2007 году.

**Доклад неофициальной рабочей группы по главе 6.2 (Брюссель , 12 января 2005 года)**

Неофициальные документы: INF. 5 (ЕАПГ)  
INF. 20 (ЕАПГ)  
INF. 22 (Германия)

63. Совместное совещание одобрило принцип продолжения работы на основе новой структуры главы 6.2, предложенной в докладе неофициальной рабочей группы, при условии урегулирования некоторых вопросов редакционного характера. ЕАПГ организует вторую сессию группы в Брюсселе 18 апреля 2005 года.

64. Рабочая группа сможет сопоставить тексты и предложить варианты их упрощения, но при этом ей необходимо будет рассмотреть все случаи, предусмотренные МПОГ/ДОПОГ, с учетом того, что не все сосуды для газов производятся в соответствии со стандартами и некоторые из них могут производиться согласно правилам, признанным компетентным органом, при условии, что они удовлетворяют требованиям МПОГ/ДОПОГ. Поэтому упрощения в их отношении допускаются только при наличии надлежащего обоснования.

65. Кроме того, Рабочая группа сможет рассмотреть вопрос о взаимном признании свидетельств об официальном утверждении, в частности с учетом возможности включения в будущем в МПОГ и ДОПОГ положений Европейской директивы "ТРЕД", что позволило бы предусмотреть отмену этой директивы, поскольку она частично дублирует директивы по МПОГ и ДОПОГ, находящиеся в настоящее время в процессе пересмотра.

66. Представитель Германии отметил, что он также представит Совместному совещанию предложение, учитывающее положения директивы ТРЕД, касающиеся взаимного признания официального утверждения цистерн для газов.

**Согласование положений Р 200 (3 d), Р 200 (9) и Р 203**

Неофициальный документ: INF. 23

67. Совместное совещание пришло к выводу о необходимости упоминания в соответствующих положениях Р 200 (9) и Р 203 "компетентного органа, утвердившего сосуды", как это предусмотрено в Р 200 (3 d) (вместо компетентного органа, который утвердил технические правила).

68. Представитель Соединенного Королевства отметил целесообразность проведения в будущем более подробного рассмотрения этого вопроса и сообщил, что он, возможно, представит документ по этой теме.

### **Перевозка опасных отходов**

Неофициальный документ: INF. 16 (ФЕАД))

69. Совместное совещание решило предоставить ФЕАД консультативный статус для участия в рассмотрении вопросов, касающихся перевозки опасных отходов.

Документ: TRANS/WP.15/AC.1/2004/26 (Австрия)

70. Совместное совещание приняло к сведению намерение представителя Австрии предложить государствам - участникам КОТИФ и договаривающимся сторонам ДОПОГ заключить многостороннее соглашение, допускающее упрощенные условия перевозки опасных отходов, текст которого он подготовил после продолжительного обсуждения этого вопроса в своей стране с соответствующими властями и специалистами по вопросам отходов.

71. В отношении этого документа было высказано большое число замечаний, свидетельствующих о существовании трудностей, связанных с разработкой рациональных условий перевозки отходов, гарантирующих определенный уровень безопасности. Некоторые делегации предпочли бы создать рабочую группу для проведения всестороннего пересмотра положений МПОГ/ДОПОГ, касающихся отходов, в частности положений по классификации. Другие делегации отметили, что в МПОГ/ДОПОГ уже предусмотрены конкретные условия для каждого отдельного случая, например для больничных отходов, аэрозолей, литиевых батарей, аккумуляторов и т.д., и поэтому было бы нецелесообразно применять положения многостороннего соглашения в отношении уже регламентируемых случаев. И наконец, многостороннее соглашение создавало бы определенные неудобства, поскольку специалисты по вопросам управления отходами были бы вынуждены разрабатывать методы и вкладывать средства в оборудование, руководствуясь положениями, которые впоследствии могли бы быть отменены.

72. В заключение представитель Австрии предложил всем делегациям передать ему подробные замечания по этому проекту соглашения до 15 апреля 2005 года, с тем чтобы он смог принять решение в отношении дальнейшей работы.

73. Представитель Германии сообщил о своем намерении создать рабочую группу для рассмотрения этих вопросов.

### **Перевозка отработавших переносных батарей и аккумуляторов**

Документ: TRANS/WP.15/AC.1/2005/24 (ЕАПБ)

Неофициальные документы: INF.13 (ЕАПБ)  
INF.21 (Нидерланды)

74. После того как авторы представили свои документы, обнаружилось, что был отмечен ряд неточностей и неправильных толкований. Председатель и представители Германии и Бельгии выразили мнение о том, что нынешняя ситуация с правилами надлежащим образом отрегулирована и что в случае невыполнения требований специального положения 636 перевозка отработавших батарей будет серьезным образом затруднена. Было бы неправильным считать, что перевозка этих отработавших элементов и батарей, содержащих даже небольшое количество литиевых батарей, освобождается от действия правил. Можно было бы рассмотреть существующие изъятия или облегченные условия и разработать дополнительные облегченные условия.

75. Совместное совещание выразило мнение, что потребительские батареи, упомянутые в специальном положении 304, не охватываются номером ООН 3028 класса 8. Если нынешний текст специального положения 304 считается недостаточно ясным, необходимо представить предложение в Подкомитет экспертов ООН.

76. Представитель ЕАПБ заявил, что его организация продолжит свою работу с учетом того, что делается в настоящее время. Он сообщил, что сделает соответствующие выводы, чтобы окончательно доработать эти вопросы, и на нынешнем этапе снял с обсуждения свои документы.

### **5.3.2 Согласование положений, касающихся маркировки в виде табличек оранжевого цвета**

Документ: TRANS/WP.15/AC.1/2005/27 (Германия)

77. Представитель Германии попросил делегации передать ему свои замечания по данному предложению, с тем чтобы он смог при необходимости пересмотреть его и Совместное совещание смогло провести заключительное обсуждение на своей сессии в сентябре.

## **ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ**

### **Консультант по вопросам безопасности**

Документы: TRANS/WP.15/AC.1/2005/12 и Add.1 (Франция)

78. Совместное совещание приняло к сведению отчет о работе Форума по положениям, касающимся консультанта по вопросам безопасности, и их осуществлению в государствах – участниках КОТИФ, договаривающихся сторонах ДОПОГ и государствах, применяющих ВОПОГ, проведенного по приглашению правительства Франции 15–17 июня 2004 года в Париже/Ле-Крезо.

79. Оно рассмотрело выводы, содержащиеся в приложении 1, и постановило следующее:

#### ***Пункт 1: Требования к кандидату для допуска к экзамену***

80. Совместное совещание согласилось с выводом Форума.

#### ***Пункт 2: Организация экзамена***

81. Принцип, в соответствии с которым необходимо обеспечить независимость друг от друга функций обучения и проведения экзамена, когда они выполняются одной и той же организацией, был признан Совместным совещанием.

#### ***Пункт 3: Условия проведения экзамена***

82. Совместное совещание согласно с тем, что компетентный орган должен принять все надлежащие меры для обеспечения беспристрастности экзамена, его соответствия нормам и надлежащих условий его проведения, однако не было достигнуто единого мнения по вопросам об анонимности экзаменационных работ и о пользовании портативным компьютером, которые следует более подробно обсудить в рамках рабочей группы.

#### ***Пункт 4: Банк данных***

83. В каждом государстве существует своя практика, и структуры рассматриваемых банков данных необязательно следует делить на темы, перечисленные в пунктах 1.8.3.11 и 1.8.3.12, так как некоторые вопросы могут охватывать несколько различных аспектов.

84. Совместное совещание одобрило принцип составления для всех видов транспорта перечня вопросов и тем практических заданий, которые передавались бы на добровольной основе, и размещения этой информации на вебсайте ЕЭК ООН при условии обеспечения достаточной степени защиты; это позволило бы составить сначала перечень вопросов, задаваемых в каждом государстве, а затем сравнить их для того, чтобы попытаться согласовать уровни экзаменов.

85. Вместе с тем было отмечено, что, учитывая языковое разнообразие, будет, возможно, трудно сравнить эти вопросы. В некоторых случаях возникает также проблема защиты авторских прав организаций, подготовивших экзаменационные вопросы. В этой связи представитель Европейской комиссии напомнил, что в любом случае директива 2000/18/ЕС требует от государств - членов Европейского союза сообщать их вопросы Комиссии.

86. Участникам было предложено как можно быстрее передать в секретариат ЕЭК ООН (sabrina.mansion@unepce.org) свои экзаменационные вопросы и темы практических заданий, чтобы можно было начать сопоставительную работу.

#### ***Пункты 5 и 7: Уровень экзамена и проверка экзаменационных работ***

87. Некоторые делегации не поддержали идею немедленного создания группы специалистов-педагогов, посчитав, что сначала необходимо убедиться в том, что банки данных о вопросах переданы в секретариат и что они могут эффективно использоваться. Затем необходимо будет рассмотреть вопрос о желательности создания такой группы и о предоставлении ей конкретных полномочий. Тем временем можно было бы провести второе совещание Форума для обсуждения вопросов, оставшихся нерассмотренными.

88. По мнению других делегаций, следовало бы как можно быстрее создать такую группу для согласования круга обязанностей консультантов по вопросам безопасности во всех странах, применяющих МПОГ, ДОПОГ и ВОПОГ.

89. Председатель и заместитель Председателя подготовили и представили Совместному совещанию проект круга ведения группы по вопросам профессиональной подготовки и проведения экзаменов (неофициальный документ INF.28). После рассмотрения этого проекта круга ведения Совместное совещание приняло предложение представителя Испании о проведении совещания рабочей группы 6-7 июня 2005 года в Мадриде и утвердило окончательный круг ведения этой группы (см. приложение 3).

## **Связь между классификацией и условиями перевозки**

Документ: TRANS/WP.15/AC.1/2004/14 (Нидерланды)

Неофициальный документ: INF.3 (Нидерланды) (представлен на сентябрьской сессии 2004 года)

90. Секретариаты ЕЭК ООН и ОТИФ решили разместить таблицу, содержащуюся в документе INF.3, на своих вебсайтах. Эта таблица должна позволить обнаруживать несоответствия в принципах обеспечения безопасности, например в случае перевозки навалом/насыпью.

## **БУДУЩАЯ РАБОТА**

91. Касаясь вопроса о загрязнителях водной среды, представитель Соединенного Королевства попросил включить в повестку дня следующей сессии документ, подготовленный секретариатом ЕЭК ООН (TRANS/WP.15/AC.1/2005/28). Со своей стороны он проинформирует Совместное совещание о решениях, которые будут приняты ИМО в отношении МКМПОГ.

## **ВЫРАЖЕНИЕ ПРИЗНАТЕЛЬНОСТИ**

92. Получив информацию о том, что г-н В. Виссер (МСЖД), г-н М. Фоккер (Нидерланды) и г-н К. Лоакер (Лихтенштейн) вскоре выходят в отставку, Совместное совещание выразило им признательность за тот вклад, который они вносили в его работу в течение многих лет, и пожелало им долгих лет счастливой жизни после выхода в отставку.

## **УТВЕРЖДЕНИЕ ДОКЛАДА**

93. Совместное совещание утвердило доклад и приложения к нему на основе проекта, подготовленного секретариатами.

---

Приложение 1

Доклад рабочей группы по цистернам  
(см. TRANS/WP.15/AC.1/98/Add.1)

Приложение 2

Тексты, принятые Совместным совещанием  
(см. TRANS/WP.15/AC.1/98/Add.2)

Приложение 3

Круг ведения рабочей группы по вопросам экзамена на должность  
консультанта по вопросам безопасности в соответствии с разделом 1.8.3

1. Обмен информацией и подготовка предложений по поправкам к правилам в отношении следующих вопросов:
    - организации экзамена (независимость экзаменующего органа)
    - условий проведения экзамена.
  
  2. Рассмотрение возможности создания условий для использования и организации национальных банков данных об экзаменационных вопросах и темах практических заданий.
  
  3. Организация будущей работы, направленной на достижение согласованного уровня сложности экзаменов (как вопросов, так и тем практических заданий). Каждому компетентному органу, желающему принять участие в деятельности рабочей группы, предлагается направить компетентному органу Испании - предпочтительно на английском языке - экзаменационные темы, включая ранее использовавшиеся вопросы и практические задания (поддержку по двум-трем характерным экзаменам), и описание условий проведения экзамена.
-