


Европейская экономическая комиссия
Комитет по внутреннему транспорту
Рабочая группа по перевозкам опасных грузов
**Совместное совещание Комиссии экспертов
МПОГ и Рабочей группы по перевозкам
опасных грузов**
**Доклад Совместного совещания Комиссии экспертов
МПОГ и Рабочей группы по перевозкам опасных
грузов о работе его осенней сессии 2011 года¹,**

состоявшейся в Женеве 13–23 сентября 2011 года

Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники	1	5
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	2–3	5
III. Цистерны (пункт 2 повестки дня)	4–15	6
A. Представленные предложения	4	6
B. Доклад Рабочей группы	5–15	6
1. Пункт 2: Доклад неофициальной рабочей группы по устройствам для добавления присадок на цистернах	6	6
2. Пункт 3: Периодичность проведения периодических проверок цистерн, предназначенных для перевозки некоторых газов	7	7
3. Пункт 4: Правила модификации и реконструкции цистерн, официальное утверждение типа конструкции которых истекло или было отозвано	8	7

¹ Распространен Межправительственной организацией по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) в качестве документа OTIF/RID/RC/2011-B. Если не указано иное, другие документы, упоминаемые в настоящем докладе и имеющие условное обозначение ECE/TRANS/WP.15/AC.1/, после которого указаны год и порядковый номер, были распространены ОТИФ под условным обозначением OTIF/RID/RC/, после которого указаны год и тот же порядковый номер.

4.	Пункт 5: Применение стандартов EN 14432 и EN 14433, перечисленных в подразделе 6.8.2.6	9–13	7
5.	Пункт 9: Перевозка в цистернах бризантных взрывчатых веществ типа В (№ ООН 0331)	14	8
6.	Пункт 12	15	8
IV.	Стандарты (пункт 3 повестки дня)	16–21	8
A.	Работа ЕКС	16	8
B.	Доклад Рабочей группы	17–21	8
V.	Согласование с Рекомендациями Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов (пункт 4 повестки дня)	22–61	9
A.	Доклад Специальной рабочей группы по согласованию МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ с Рекомендациями Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов	22–35	9
1.	Изъятие, касающееся жидкого топлива	23–24	9
2.	Мягкие контейнеры для массовых грузов	25–27	10
3.	Исключение взрывчатых веществ и изделий из класса 1	28	10
4.	Перевозка в цистернах	29	10
5.	Ртуть, содержащаяся в промышленных изделиях	30	10
6.	Аварийные сосуды под давлением	31–32	10
7.	Специальное положение по упаковке РР90	33	11
8.	Ссылка на № ООН 1845 в разделе 5.5.3	34–35	11
B.	Предложения, касающиеся доклада Специальной рабочей группы	36–42	11
1.	Химические продукты под давлением	36–37	11
2.	Определение холостых патронов для инструментов	38–39	12
3.	Совместная погрузка взрывчатых веществ и опасных грузов, упакованных в ограниченных количествах	40–42	12
C.	Выводы тридцать девятой сессии Подкомитета экспертов ООН по перевозке опасных грузов (Женева, 20–24 июня 2011 года)	43–57	12
1.	Последовательное использование терминов "растворы или смеси" или "смеси и растворы"	44–45	13
2.	Пункт 3.5.1.4	46	13
3.	Изложение инструкций по упаковке для класса 1	47	13
4.	Инструкция по упаковке Р201, пункт (1)	48–49	13
5.	Инструкция по упаковке Р903, пункт (4)	50	13
6.	Термин "коэффициент наполнения" в инструкции по переносным цистернам Т50	51	14
7.	Символ штабелирования на крупногабаритной таре	52	14
8.	Отнесение вязких жидкостей класса 3 к группе упаковки III	53–55	14

	9. Минимальная высота букв "UN" и номера ООН на газовых баллонах	56–57	14
D.	Другие предложения о согласовании	58–61	15
	1. Примечание 1 к пункту 2.2.3.1.1	58	15
	2. Определения аварийной тары и аварийного сосуда под давлением	59–60	15
	3. № ООН 1169, 1197, 1266, 1286 и 1287	61	15
VI.	Толкование МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ (пункт 5 повестки дня)	62–67	15
A.	Применение раздела 4.1.10 в случае опасных грузов, упакованных в ограниченных количествах	62	15
B.	Классификация изделий в качестве веществ, опасных для водной среды	63	16
C.	Информационное табло, соответствующее знаку опасности образца № 7E (делящиеся материалы)	64–67	16
VII.	Предложения о внесении поправок в МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ (пункт 6 повестки дня)	68–87	16
A.	Нерассмотренные вопросы	68–76	16
	1. Специальное положение 653	68	16
	2. Перевозка поврежденных литиевых батарей	69	17
	3. Интервал между испытаниями в случае некоторых газов в соответствии с инструкцией по упаковке Р200	70	17
	4. Перевозка тяжелого печного топлива	71–73	17
	5. Отходы порожней неочищенной тары	74–75	18
	6. Описание загрязнителей в транспортном документе	76	18
B.	Новые предложения	77–87	19
	1. Изменение формулировки пункта 1.1.3.1 с)	77–78	19
	2. Стрелки, указывающие положение, на упаковках	79	19
	3. Установление интервала для проведения периодических проверок (Р200(9))	80	19
	4. Размещение информационных табло на транспортных средствах/вагонах, когда знаки опасности на контейнерах или контейнерах-цистернах не видны	81	19
	5. Классификация радиоактивных материалов как веществ, опасных для водной среды	82–84	19
	6. Маркировка вагонов, транспортных единиц и контейнеров, в которых перевозятся опасные грузы, упакованные в ограниченных количествах	85–86	20
	7. Изменения в разделе 7.5.1	87	21
VIII.	Доклады неофициальных рабочих групп	88–111	21
A.	Неофициальная рабочая группа по телематике	88–92	21

1.	Доклады группы	88	21
2.	Идентификация опасных грузов в прикладных телематических программах	89–92	21
V.	Неофициальная рабочая группа по определениям	93–106	22
1.	Определение № 3 "Материал животного происхождения"	95	22
2.	Определение № 4 "Заявитель"	96	23
3.	Определение № 7 "Мешок"	97	23
4.	Определение № 8 "Транспортное средство-батарея"	98	23
5.	Определение № 10 "Ящик"	99–100	23
6.	Определение № 11 "Контейнер для массовых грузов"	101	23
7.	Определение № 12 "Связка баллонов"	102–103	23
8.	Определение № 20 "Затвор"	104	23
9.	Определение № 21 "Сводная позиция"	105	23
10.	Определение № 22 "Комбинированная тара"	106	24
C.	Неофициальная рабочая группа по уменьшению опасности BLEVE	107–110	24
D.	Неофициальная рабочая группа по газовым баллонам автотранспортных средств	111	24
IX.	Выборы должностных лиц на 2012 год (пункт 8 повестки дня)	112	25
X.	Будущая работа (пункт 9 повестки дня)	113–127	25
A.	Результаты работы семьдесят третьей сессии Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН	113–125	25
1.	Мультимодальное согласование	114–119	25
2.	Присоединение к юридическим документам/осуществление/техническая помощь	120–122	26
3.	Подготовка работников	123	26
4.	Уточнение термина "компетентный орган"	124–125	27
B.	Следующая сессия	126–127	27
XI.	Прочие вопросы (пункт 10 повестки дня)	128–132	27
	Меры безопасности при железнодорожной перевозке в цистернах: регистрация проверок безопасности	128–132	27
XII.	Утверждение доклада (пункт 11 повестки дня)	133	28

Приложения

I.	Проект поправок к МПОГ, ДОПОГ и ВОПОГ для вступления в силу 1 января 2013 года ²	29
II.	Доклад Рабочей группы по цистернам ³	30

² По соображениям практического характера приложение I опубликовано в виде добавления к настоящему документу под условным обозначением ECE/TRANS/WP.15/AC.1/124/Add.1.

Доклад

I. Участники

1. Совместное совещание Комиссии экспертов МПОГ и Рабочей группы по перевозкам опасных грузов ЕЭК ООН провело свою сессию в Женеве 13–23 сентября 2011 года под руководством Председателя г-на К. Пфоваделя (Франция) и заместителя Председателя г-на Х. Райна (Германия). В работе сессии приняли участие представители следующих стран: Австрии, Бельгии, Германии, Дании, Испании, Италии, Латвии, Нидерландов, Норвегии, Польши, Португалии, Румынии, Словакии, Соединенного Королевства, Финляндии, Франции, Чешской Республики, Швейцарии и Швеции. На сессии был также представлен Европейский союз. Была представлена следующая межправительственная организация: Комитет Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД). На сессии были представлены следующие международные неправительственные организации: Европейская ассоциация по промышленным газам (ЕАПГ), Европейская ассоциация по сжиженным нефтяным газам (ЕАСНГ), Европейская парфюмерно-косметическая ассоциация (КОЛИПА), Международная ассоциация производителей мыла, детергентов и средств бытовой химии (МАПМ), Европейский комитет по стандартизации (ЕКС), Европейская конференция поставщиков топлива (ЕКПТ), Европейский совет химической промышленности (ЕСФХП), Европейская ассоциация производителей баллонов (ЕАПБ), Европейская ассоциация производителей аэрозолей (ФЕА), Международная федерация транспортно-экспедиторских ассоциаций (ФИАТА), Международная организация производителей контейнеров-цистерн (МОКЦ), Институт производителей спортивного оружия и боеприпасов (СААМИ), Союз предприятий европейской железнодорожной промышленности (ЮНИФЕ); Международный союз железных дорог (МСЖД), Международный союз ассоциаций частных владельцев грузовых вагонов (МСАГВ) и Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ).

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

Документы: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/123 и Add.1

Неофициальные документы: INF.1, INF.2/Rev.1 и INF.5/Rev.1 (секретариат)

2. Совместное совещание утвердило повестку дня, предложенную секретариатом в документах ECE/TRANS/WP.15/AC.1/123 и Add.1 (письмо А 81–02/502.2011 ОТИФ), обновленных в соответствии с неофициальным документом INF.2/Rev.1 с целью учета неофициальных документов INF.1–INF.54, а также предварительный график работы (INF.5/Rev.1) с внесенными в него некоторыми коррективами.

3. Представитель ЕСФХП снял с рассмотрения подготовленный им документ ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/45, касающийся перевозки в цистернах бризантных взрывчатых веществ типа В (№ ООН 0331). Представители Герма-

³ По соображениям практического характера приложение II опубликовано в виде добавления к настоящему документу под условным обозначением ECE/TRANS/WP.15/AC.1/124/Add.2.

нии и Швейцарии заявили, что они от своего имени вновь вносят предложения, содержащиеся в этом документе, и он был сохранен в повестке дня.

III. Цистерны (пункт 2 повестки дня)

A. Представленные предложения

Документы: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/30/Add.1
(секретариат)
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/31 (ЕКПТ)
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/32 (Франция)
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/38 (МСАГВ)
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/39 (Германия)
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/42 (Нидерланды)
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/43 (Нидерланды)
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/44 (Швеция)
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/45
(см. пункт 3 настоящего доклада)
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/50 (Франция)
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/51 (Франция)

Неофициальные документы: INF.4 (Бельгия)
INF.6 (Швейцария)
INF.21 (Швеция)
INF.35 (Франция)
INF.42 (МСАГВ)
INF.47 (Франция)
INF.49 (Швейцария)

4. После предварительного обсуждения на пленарном заседании рассмотрение всех документов было поручено Рабочей группе по цистернам, которая заседала одновременно с Совместным совещанием 19–21 сентября 2011 года под председательством г-на А. Ульриха (Германия).

B. Доклад Рабочей группы

Неофициальный документ: INF.54

5. Совместное совещание одобрило доклад Рабочей группы по цистернам (будет опубликован в качестве приложения II под условным обозначением ECE/TRANS/WP.15/AC.1/124/Add.2 с некоторыми поправками) и приняло предложенные поправки (см. приложение I) с учетом следующих выводов.

1. Пункт 2: Доклад неофициальной рабочей группы по устройствам для добавления присадок на цистернах

Документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/31 (ЕКПТ)

6. Совместное совещание не согласилось принять тексты, предложенные неофициальной рабочей группой. На основе замечаний Рабочей группы по цистернам должно быть подготовлено новое предложение. Необходимо помнить о причинах подготовки этого предложения и его принципах. Новая сессия неофициальной рабочей группы будет организована 6 и 7 февраля 2012 года при участии Германии.

2. Пункт 3: Периодичность проведения периодических проверок цистерн, предназначенных для перевозки некоторых газов

Документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/32 (Франция)

7. Предложение об исключении последнего предложения пункта 6.8.3.4.6 было принято при условии внесения поправки в первое предложение (см. приложение I).

3. Пункт 4: Правила модификации и реконструкции цистерн, официальное утверждение типа конструкции которых истекло или было отозвано

Документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/38 (МСАГВ)

Неофициальный документ: INF.42 (МСАГВ)

8. Поправки к пунктам 6.8.2.3.4 и 1.8.7.2.5, предложенные Рабочей группой, были приняты при условии, что заявка о выдаче нового свидетельства об официальном утверждении может подаваться только в один компетентный орган (см. приложение I).

4. Пункт 5: Применение стандартов EN 14432 и EN 14433, перечисленных в подразделе 6.8.2.6

Документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/39 (Германия)

Неофициальный документ: INF.6 (Швейцария)

9. Представитель Бельгии высказался против принятия переходной меры, предложенной Рабочей группой. Он счел, что это предложение противоречит нормам права, поскольку оно ведет к ретроактивной легализации нарушений правил изготовителями, которые не применяли эти стандарты, несмотря на требования подраздела 6.8.2.6, который предусматривает их обязательное применение. Это привело бы к искажению условий конкуренции для тех изготовителей, которые применяли эти стандарты.

10. Представитель Германии счел, что этот юридический принцип, называемый "nulla poena sine lege", касается только наказаний, применяемых к людям. Этот принцип просто запрещает наказывать за деяния, совершенные до опубликования закона, регламентирующего соответствующее деяние.

11. Другие делегации подчеркнули, что применение этих стандартов создает практические проблемы и что следовало бы применить прагматический подход, поскольку при эксплуатации клапанов слива продукта и впуска воздуха и нижних клапанов, утвержденных в соответствии с ранее действовавшими национальными правилами, не было обнаружено каких-либо проблем в области безопасности.

12. Представитель Бельгии попросил провести заносимое в отчет о заседании голосование по предложению Рабочей группы относительно переходной меры. Голоса распределились следующим образом:

Голосовали за: 6 (Германия, Латвия, Норвегия, Соединенное Королевство, Франция, Швейцария).

Голосовали против: 7 (Австрия, Бельгия, Дания, Польша, Финляндия, Чешская Республика, Швеция).

Воздержались: 2 (Испания, Румыния).

Таким образом, предложение не было принято.

13. Представитель Германии заявил, что он предложит многостороннее соглашение и вернется к рассмотрению данного вопроса.

5. Пункт 9: Перевозка в цистернах бризантных взрывчатых веществ типа В (№ ООН 0331)

Документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/45
(предложение, снятое с обсуждения ЕСФХП, но вновь внесенное от своего имени Германией и Швейцарией)

14. Совместное совещание не пришло к какому-либо решению относительно выводов Рабочей группы, и эти вывозы были переданы Рабочей группе по перевозкам опасных грузов (WP.15) для принятия решения.

6. Пункт 12

15. Выводы по этому пункту при необходимости будут обсуждены на следующей сессии.

IV. Стандарты (пункт 3 повестки дня)

A. Работа ЕКС

Документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/37 (ЕКС)

Неофициальный документ: INF.38 (ЕКС)

16. Совместное совещание поручило рассмотрение вышеуказанных документов Рабочей группе по стандартам.

B. Доклад Рабочей группы

Неофициальный документ: (INF.51)

17. Совместное совещание одобрило доклад Рабочей группы (INF.51). Оно приняло содержащиеся в нем предложения о поправках 1–8, внося в них некоторые изменения редакционного характера (см. приложение I).

18. Даты, относящиеся к некоторым стандартам, на которые сделаны ссылки, были заключены в квадратные скобки, поскольку эти стандарты еще не опубликованы. В этой ситуации соответствующую поправку можно будет учесть для ДОПОГ только в том случае, если стандарт будет опубликован до майской сессии 2012 года Группы WP.15.

19. Совместное совещание с удовлетворением отметило сотрудничество с ЕКС через консультанта ЕКС, предоставленного Европейской комиссией в соответствии с разделом 2.1 (Процедура разработки специализированных стандартов) Пересмотренной процедуры сотрудничества с ЕКС и СЕНЕЛЕК (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/122/Add.2). Вместе с тем в интересах этого сотрудничества и усиления ссылок на стандарты в правилах, в особенности ссылок на стандарты общего назначения согласно процедуре, предусмотренной в разделе 2.3, или сотрудничества в новых областях, таких как телематика, Совместное совещание высказало пожелание, чтобы секретариат ЕКС/СЕНЕЛЕК был регулярно представлен на сессиях Совместного совещания, с тем чтобы гарантиро-

вать применение глобального и систематического подхода, охватывающего все соответствующие области стандартизации, в рамках МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ.

20. В связи с предложением 6 Совместное совещание согласилось добавить в пункт 6.8.2.6.1 ссылку на пересмотренный стандарт 12493 (EN 12493:2008 + A1:[2012] (за исключением приложения С)), касающийся конструкции и изготовления сварных стальных цистерн для сжиженного нефтяного газа (автоцистерн). Вместе с тем оно указало, что этот обновленный вариант стандарта EN 12493 не во всех случаях отвечает основным требованиями ДОПОГ, и поэтому решило, что официальные утверждения типа, выданные на основании этого стандарта, должны быть отозваны не позднее 31 декабря 2015 года. К ЕКС была обращена просьба вновь пересмотреть этот стандарт, с тем чтобы на него можно было сослаться в измененном варианте.

21. Кроме того, ЕКС должен быть проинформирован о том, что принятое им определение СНГ является неприемлемым для Совместного совещания (раздел 2.4.3 доклада).

V. Согласование с Рекомендациями Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов (пункт 4 повестки дня)

A. Доклад Специальной рабочей группы по согласованию МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ с Рекомендациями Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов

Документы: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/30 и Add.1
(секретариат)

22. Совместное совещание приняло к сведению доклад Специальной рабочей группы и рассмотрело предложения о согласовании, содержащиеся в добавлении к этому докладу; оно приняло эти предложения при условии внесения в них изменений, явившихся результатом обсуждений, о которых сообщается ниже.

1. Изъятие, касающееся жидкого топлива

23. Представитель Швейцарии попросил обсудить по существу вопрос о включении содержания специального положения 363 в пункт 1.1.3.3 с), поскольку это ограничило бы существующие изъятия, предусмотренные в пункте 1.1.3.1 b). После состоявшегося обсуждения Совместное совещание не сочло необходимым ставить под вопрос включение этих новых положений и решило, что специальное положение 363 Типовых правил ООН будет отражено в пункте 1.1.3.3 с) МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ. Вместе с тем оно приняло некоторые отступления следующего содержания:

а) размещать знаки опасности не требуется, если вместимость средства удержания составляет не более 60 л (что соответствует максимальной вместимости переносных емкостей, освобожденных от действия предписаний в соответствии с пунктом 1.1.3.3 а) ДОПОГ);

б) в случае средств удержания вместимостью более 60 л и не более 450 л знак опасности должен наноситься на наружную поверхность машины

или оборудования, и его необязательно наносить на средство удержания, на котором этот знак может быть не виден;

с) указание в транспортном документе требуется только в том случае, если вместимость превышает 1 500 л.

24. На основе предложения Финляндии (неофициальный документ INF.45) была принята переходная мера для применения пункта 1.1.3.3 с) i) (см. приложение I).

2. Мягкие контейнеры для массовых грузов

25. Представитель Германии попросил обсудить по существу вопрос о включении в МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ положений, касающихся этих контейнеров. По его мнению, перевозка этих контейнеров несовместима с другими положениями, в целом применяемыми на европейском уровне к наземным перевозкам, например положениями по укладке.

26. Несколько делегаций подчеркнули, что перевозка мягких контейнеров для массовых грузов требует разработки мер обеспечения безопасности при укладке. Однако эти меры будут специфическими для каждого вида транспорта, и поэтому не следует обсуждать данный вопрос на уровне Совместного совещания.

27. В результате проведенного голосования предложение Германии о том, чтобы не разрешать наземную перевозку мягких контейнеров для массовых грузов, было отклонено.

3. Исключение взрывчатых веществ и изделий из класса 1

28. Совместное совещание путем голосования постановило, что исключение взрывчатых веществ и изделий из класса 1, предусмотренное в пункте 2.2.1.1.8 (в подразделе 2.1.3.6 Типовых правил ООН), относится к обязанностям компетентного органа. Вместе с тем решение об исключении должно приниматься какой-либо договаривающейся стороной МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ и должно быть признано остальными договаривающимися сторонами. Кроме того, оно может приниматься на основании одобрения компетентным органом страны, не являющейся договаривающейся стороной МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ, без повторного проведения испытаний, которые уже были проведены указанным компетентным органом (см. приложение I).

4. Перевозка в цистернах

29. Принятие решений в отношении заключенных в квадратные скобки текстов, касающихся перевозки в цистернах, было возложено на Рабочую группу по цистернам.

5. Ртуть, содержащаяся в промышленных изделиях

30. Совместное совещание подтвердило, что положения MP15 и CV28/CW28 должны применяться к новому № ООН 3506 (см. приложение I).

6. Аварийные сосуды под давлением

31. Совместное совещание решило, что, согласно пункту 4.1.1.20.5, периодические проверки и испытания должны проводиться в соответствии с подразделом 6.2.3.5 (см. приложение I).

32. Что касается маркировки согласно пункту 6.2.3.11.4, то следовало бы определить положения, согласованные для всех стран, являющихся договаривающимися сторонами МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ, однако в отсутствие конкретного предложения было решено оставить определение соответствующих элементов маркировки на усмотрение компетентного органа страны утверждения. Экспертам по газовым баллонам было поручено рассмотреть данный вопрос.

7. Специальное положение по упаковке РР90

33. Представитель Румынии указала, что ей представляется неправильным упоминать "внутренние вкладыши или мешки" в новом специальном положении РР90, применяемом к № ООН 3506 в инструкции по упаковке Р003, так как определение внутреннего вкладыша, содержащееся в подразделе 1.2.1, включает мешки. Ей было поручено представить это замечание в Подкомитет экспертов ООН.

8. Ссылка на № ООН 1845 в разделе 5.5.3

34. Представитель Соединенного Королевства предложила исключить все ссылки на № ООН 1845 в разделе 5.5.3, поскольку сухой лед не подпадает под действие требований МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ и указание номера ООН могло бы привести к противоположному выводу.

35. Это предложение не было принято, так как для данного номера в таблице А главы 3.2 имеется строка, которая была изменена путем добавления примечания, содержащего ссылку на раздел 5.5.3 для случаев, когда № ООН 1845 используется для целей охлаждения. С другой стороны, представляется крайне важным, чтобы раздел 5.5.3 МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ соответствовал аналогичному разделу в МКМПОГ для целей мультимодальных перевозок.

В. Предложения, касающиеся доклада Специальной рабочей группы

1. Химические продукты под давлением

Неофициальный документ: INF.11 (ЕСФХП)

36. Совместное совещание приняло поправку к определению химических продуктов под давлением, содержащемуся в пункте 2.2.2.1.2, подраздел 8 (см. приложение I).

37. В отношении второго предложения Совместное совещание отметило, что в специальном положении 362 с) Типовых правил ООН четко не указано, каким образом следует классифицировать химические продукты под давлением, в которых одновременно содержатся компоненты, относящиеся к классу 6.1, группа упаковки I или III, и компоненты, относящиеся к классу 8, группа упаковки II или III, и что для этого случая не предусмотрено какого-либо номера ООН. Для того чтобы избежать различий в толковании, учитывая в частности пункт 2.2.2.1.7 е), было сочтено предпочтительным сохранить без изменений предложенный текст примечания 2, в соответствии с которым химические продукты под давлением, содержащие токсичные и коррозионные компоненты, не должны перевозиться под № ООН 3500–3505. Если такой случай будет возникать на практике, то отрасли следует представить Подкомитету экспертов ООН предложение о новой позиции.

2. Определение холостых патронов для инструментов

Неофициальный документ: INF.32 (секретариат)

38. Совместное совещание приняло предложение об определении этого термина с изменениями, предложенными представителем СААМИ (см. приложение I).

39. Представитель Германии задал вопрос о том, почему это определение касается только одного номера ООН, относящегося к подклассу 1.4S, в то время как другие позиции для холостых патронов охватывают несколько номеров ООН, относящихся к различным подклассам и группам совместимости. Было отмечено, что, если требуется перевозить холостые патроны для инструментов, кроме относящихся к подклассу 1.4S, они должны перевозиться по условиям соответствующей позиции н.у.к. и что в случае необходимости следует представить Подкомитету экспертов ООН предложения о новых номерах ООН.

3. Совместная погрузка взрывчатых веществ и опасных грузов, упакованных в ограниченных количествах

Неофициальные документы: INF.26 (СААМИ)
INF.33 (ФИАТА)

40. ФИАТА предложила не запрещать совместную погрузку взрывчатых веществ и изделий, кроме отнесенных к подклассу 1.4S, с опасными грузами, упакованными в ограниченных количествах, поскольку в настоящее время совместная погрузка этих грузов разрешена МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ и МКМПОГ.

41. Было подчеркнуто, что главная цель пересмотра главы 3.4 Типовых правил ООН состояла в том, чтобы четко определить, какие положения Типовых правил применяются к перевозке в ограниченных количествах. Во время пересмотра Подкомитет экспертов ООН подтвердил, что ограниченные количества не должны грузиться совместно с взрывчатыми веществами и изделиями, кроме изделий подкласса 1.4S.

42. После состоявшейся дискуссии был достигнут компромисс, заключающийся в том, что разрешается совместная погрузка ограниченных количеств с взрывчатыми веществами и изделиями подкласса 1.4 (поскольку по определению они представляют лишь незначительную опасность) и, в порядке исключения, с № ООН 0161 и 0499 подкласса 1.3, группа совместимостью С (бездымный порох и твердое реактивное топливо), поскольку эти вещества часто перевозятся вместе с малокалиберными патронами, относящимися к подклассу 1.4 (измененное предложение, принятое путем голосования) (см. приложение I).

С. Выводы тридцать девятой сессии Подкомитета экспертов ООН по перевозке опасных грузов (Женева, 20–24 июня 2011 года)

Неофициальный документ: INF.20 (секретариат)

43. По просьбе Специальной рабочей группы по согласованию (см. ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/30) секретариат довел до сведения Подкомитета экспертов ООН ряд вопросов, требующих разъяснения. В результате Подкомитет экспертов ООН принял исправления или поправки к Типовым правилам ООН (см. INF.20), включенные в документ ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/30/Add.1. Другие вопросы потребовали рассмотрения Совместным совещанием.

1. Последовательное использование терминов "растворы или смеси" или "смеси и растворы"

44. Совместное совещание приняло к сведению мнение Подкомитета о том, что редакционный характер этого вопроса не требует согласования, для которого потребуются поправки. Поэтому Совместное совещание приняло решение не вносить изменений в существующие тексты.

45. Представитель Германии отметил, что в соответствии с Согласованной на глобальном уровне системой классификации опасности и маркировки химической продукции (СГС) термин "смесь" включает растворы и что, как следствие этого, следовало бы, возможно, пересмотреть правила перевозки. Было замечено, что используемый в СГС английский термин "substance" (вещество) обозначает химически чистые вещества, в то время как французский термин "matière" (по-английски "substance") употребляется в правилах перевозки в более общем смысле и может обозначать смеси, в частности в тех случаях, когда он используется в контексте физических опасностей. Поэтому для согласования с терминологией СГС потребуется подробное рассмотрение всех правил, причем каждого конкретного случая.

2. Пункт 3.5.1.4

46. Совместное совещание приняло к сведению мнение Подкомитета о том, что формулировка пункта 3.5.1.4 согласуется с формулировками других изъятий, предусмотренных в Типовых правилах. Тем не менее по причинам юридического характера оно предпочло сохранить формулировку, предложенную в документе ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/30/Add.1, подчеркнув при этом, что это не означает отступления от Типовых правил.

3. Изложение инструкций по упаковке для класса 1

47. Совместное совещание приняло к сведению разъяснения Подкомитета и решило привести формулировки этих инструкций в соответствии с их формулировками в Типовых правилах (см. приложение I).

4. Инструкция по упаковке P201, пункт (1)

48. Совместное совещание приняло к сведению мнение Подкомитета о том, что надлежащей тарой, упоминаемой в пункте (1), являются газовые баллоны и сосуды для газов и что цилиндры и барабаны под давлением не подходят для перевозки образцов газов.

49. Внимание было обращено на то, что термин "сосуды для газов" не имеет определения. Вместе с тем Совместное совещание отметило, что, если сравнить с пунктом (2), рассматриваемые сосуды необязательно являются сосудами под давлением; поэтому Совместное совещание воспроизвело текст, предложенный Подкомитетом (см. приложение I).

5. Инструкция по упаковке P903, пункт (4)

50. Совместное совещание отметило, что необходимо вновь обсудить вопрос об условиях перевозки устройств, таких как метки системы радиочастотной идентификации, когда они активированы. Оно сочло, что последнее предложение этого пункта касается главным образом воздушных перевозок и может быть исключено из правил, регламентирующих наземные перевозки (см. приложение I).

6. Термин "коэффициент наполнения" в инструкции по переносным цистернам T50

51. Совместное совещание решило привести МПОГ/ДОПОГ в соответствие с Типовыми правилами ООН, отметив, однако, что вариант Типовых правил на французском языке должен быть исправлен (см. приложение I).

7. Символ штабелирования на крупногабаритной таре

52. Совместное совещание приняло к сведению мнение Подкомитета о том, что символ штабелирования должен наноситься на крупногабаритную тару, отремонтированную после 1 января 2014 года. Вместе с тем Совместное совещание сочло, что в отсутствие определения отремонтированной крупногабаритной тары это положение может вызвать проблемы с толкованием при практическом применении и проведении проверок, и в этой связи решило (путем голосования) не вводить данное требование в отношении отремонтированной крупногабаритной тары. Подкомитет экспертов, возможно, пожелает определить понятие отремонтированной крупногабаритной тары, как он сделал это в случае отремонтированных КСГМГ.

Неофициальный документ: INF.22 (секретариат)

8. Отнесение вязких жидкостей класса 3 к группе упаковки III

53. Совместное совещание приняло к сведению просьбу Подкомитета о его мнении относительно поправок к пунктам 2.3.2.2, 2.3.2.3 и 2.3.2.5 Типовых правил. Совместное совещание отметило, что указанное в пункте 2.3.2.5 предельное значение 450 л на единицу тары также применяется в МПОГ/ДОПОГ. Напротив, в текстах МПОГ/ДОПОГ, соответствующих пункту 2.3.2.2, в настоящее время не установлено какого-либо предельного значения на единицу тары.

54. В этой связи необходимо проконсультироваться с представителями промышленности, с тем чтобы определить экономические последствия установления предела в 450 л на единицу тары, учитывая, что на настоящий момент не имеется никаких сообщений о проблемах в области безопасности, связанных с применением существующих требований.

55. Кроме того, уменьшение предельного значения до 30 л на единицу тары чревато серьезными экономическими последствиями, и, если Подкомитет желает установить предельные значения, предусмотренные в МКМПОГ и Технических инструкциях ИКАО, необходимо обосновать это с точки зрения безопасности.

9. Минимальная высота букв "UN" и номера ООН на газовых баллонах

56. Совместное совещание согласилось с просьбой Подкомитета уменьшить минимальную высоту этих знаков до 6 мм на газовых баллонах максимальной вместимостью по воде 60 л начиная с 1 января 2013 года. Пункт 5.2.1.1 был соответствующим образом изменен на основе неофициального документа INF.46, подготовленного секретариатом (см. приложение I).

57. Совместное совещание сочло, что в случае газовых баллонов максимальной вместимостью по воде 60 л необходимо предусмотреть переходную меру для применения требования в отношении минимальной высоты, принимая во внимание большое число находящихся в обращении баллонов, длительный срок их эксплуатации и периодичность проведения проверок. Учитывая сроки про-

ведения периодических проверок, была установлена дата истечения переходного периода – 30 июня 2018 года (см. приложение I).

D. Другие предложения о согласовании

1. Примечание 1 к пункту 2.2.3.1.1

Документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/46 (ЕСФХП)

58. Совместное совещание согласилось исключить слова "Нетоксичные и некоррозионные" в примечании 1 с целью привести МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ в соответствие с Типовыми правилами ООН (см. приложение I).

2. Определения аварийной тары и аварийного сосуда под давлением

Неофициальный документ: INF.16 (Румыния)

59. Совместное совещание согласилось привести определение аварийной тары, содержащееся в МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ, с определением этого термина в Типовых правилах ООН (см. приложение I).

60. Что касается согласования определений аварийной тары и аварийного сосуда под давлением друг с другом, Совместное совещание отметило, что различия между ними, возможно, оправданы, и предложило представителю Румынии сначала представить предложение Подкомитету экспертов ООН, с тем чтобы избежать расхождений с правилами других видов транспорта.

3. № ООН 1169, 1197, 1266, 1286 и 1287

Неофициальный документ: INF.12 (Соединенное Королевство)

61. Совместное совещание приняло к сведению мнение Подкомитета экспертов ООН о том, что нет необходимости предусматривать группу упаковки I для веществ, охватываемых этими номерами ООН, и в этой связи решило исключить строки, соответствующие группе упаковки I, в позициях для этих веществ в таблице А главы 3.2 (см. приложение I).

VI. Толкование МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ (пункт 5 повестки дня)

A. Применение раздела 4.1.10 в случае опасных грузов, упакованных в ограниченных количествах

Неофициальный документ: INF.15 (Франция)

62. Совместное совещание выразило мнение, что, несмотря на примечание, которое содержится в конце пункта 4.1.1.6 и в котором упоминается раздел 4.1.10, тот факт, что раздел 4.1.10 не упоминается в пункте 3.4.1 d), подразумевает, что положения раздела 4.1.10 не применяются. Грузоотправитель обязан удостовериться в том, что совместно упакованные опасные грузы не вступают в опасную реакцию друг с другом согласно пункту 4.1.1.6, однако предельные значения количества, установленные в разделе 4.1.10 для совместной упаковки, не применяются в случае применения главы 3.4.

В. Классификация изделий в качестве веществ, опасных для водной среды

Неофициальный документ: INF.31 (Швеция)

63. Совместное совещание сочло, что существующие положения, касающиеся веществ, опасных для водной среды, не применяются к изделиям, поскольку критерии, изложенные в пункте 2.2.9.1.10, явно распространяются только на вещества, смеси и растворы. Для того чтобы применять существующие положения к изделиям, необходимо будет определить критерии с учетом различных веществ или компонентов, содержащихся в изделии, и самого изделия, а также соответствующим образом изменить тексты.

С. Информационное табло, соответствующее знаку опасности образца № 7E (делящиеся материалы)

Неофициальный документ: INF.17 (Соединенное Королевство)

64. Для того чтобы пояснить толкование пункта 5.3.1.1.3, Соединенное Королевство предложило уточнить, что никакого информационного табло, соответствующего знаку опасности образца № 7E, не требуется.

65. Некоторые делегации сочли, что в этом уточнении нет необходимости, поскольку в настоящее время не существует положений, касающихся информационного табло этого образца, и такое уточнение может привести к путанице.

66. Было указано, что правильным является следующее толкование существующих текстов. Если правила требуют, чтобы на транспортных средствах, контейнерах, контейнерах-цистернах, переносных цистернах или МЭГК одновременно имелись знаки в соответствии с главой 5.2 и информационное табло в соответствии с главой 5.3, то в тех случаях, когда речь идет о делящихся материалах класса 7, можно:

а) либо размещать знак образца № 7A, 7B или 7C, в зависимости от конкретного случая, и знак образца № 7E, имеющие размеры, предписанные в главе 5.2, и информационное табло образца № 7D;

б) либо размещать знак образца № 7A, 7B или 7C, в зависимости от конкретного случая, соответствующий образцу, предусмотренному в главе 5.2, но увеличенный до размера, предусмотренного в главе 5.3, и знак образца № 7E, также увеличенный до размера, предусмотренного в главе 5.3. В этом случае размещать информационное табло образца № 7D не требуется.

67. Если представитель Соединенного Королевства пожелает изменить тексты с целью уточнения этого толкования, ей следует представить официальное предложение.

VII. Предложения о внесении поправок в МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ (пункт 6 повестки дня)

A. Нерассмотренные вопросы

1. Специальное положение 653

Документ: ECE/TRANS/WR.15/AC.1/2011/34 (ЕАПГ)

68. Предложения ЕАПГ, направленные на то, чтобы применять специальное положение 653 также к сжатому аргону и сжатому гелию и увеличить производство испытательного давления на вместимость, были приняты (см. приложение I). Вместе с тем было высказано пожелание, чтобы ЕАПГ применяла более систематический и всеобъемлющий подход к рассмотрению такого рода вопросов, с тем чтобы избежать необходимости рассмотрения отдельных случаев в зависимости от коммерческих потребностей.

2. Перевозка поврежденных литиевых батарей

Неофициальный документ: INF.9 (Германия)

69. Совместное совещание сочло преждевременным включать положения, касающиеся перевозки поврежденных литиевых батарей, учитывая, что Подкомитет экспертов ООН работает над этим вопросом. Если Подкомитет быстро придет к какому-либо решению, то можно будет на основе этого решения заключить многостороннее соглашение.

3. Интервал между испытаниями в случае некоторых газов в соответствии с инструкцией по упаковке Р200

Неофициальный документ: INF.3 (ЕАПГ)

70. Совместное совещание приняло к сведению переданную ЕАПГ информацию о прогрессе, достигнутом в ее работе. Соответствующее предложение должно быть представлено к следующей сессии.

4. Перевозка тяжелого печного топлива

Неофициальные документы: INF.25 и INF.25/Rev.1 (Бельгия)

71. Ряд делегаций высказались в поддержку принципа систематического отнесения тяжелого печного топлива к № ООН 1202. Однако другие делегации сочли, что это приведет к отступлению от Рекомендаций ООН или к классификации в качестве опасных тех веществ, которые не всегда отвечают критериям, в частности критериям класса 3. Кроме того, этот принцип несовместим с решениями, принятыми Комитетом по вопросам безопасности ВОПОГ в отношении перевозки танкерами.

72. После продолжительного обсуждения было решено не вносить изменений в существующие тексты и возложить на отрасль задачу классификации этих веществ в соответствии с критериями, применимыми в случае МПОГ и ДОПОГ, и независимо от перевозки цистерн танкерами в соответствии с ВОПОГ:

а) № ООН 1268, нефтепродукты, н.у.к., если тяжелое печное топливо имеет температуру вспышки не выше 60 °С;

б) № ООН 3256, если оно имеет температуру вспышки выше 60 °С и не выше 100 °С и если оно перевозится или предъявляется к перевозке при температуре, превышающей температуру вспышки;

в) № ООН 3257, класс 9, если оно перевозится или предъявляется к перевозке при температуре выше 100°С и ниже температуры вспышки;

д) № ООН 3082, если оно не отвечает условиям, указанным в подпунктах а)–с) выше, и отвечает критериям опасности для водной среды;

е) неопасный груз, если оно не отвечает ни одному из условий, указанных в подпунктах а)–d) выше.

73. Если нефтяная отрасль предпочитает более прагматичный подход и систематическое отнесение к одному конкретному номеру ООН, независимо от свойств этого топлива, она вправе представить соответствующие предложения, учитывающие три вида наземного транспорта и последствия для них.

5. Отходы порожней неочищенной тары

Документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/49 (Франция)

Неофициальные документы: INF.34 (Швеция)
INF. 39 (Дания)
INF. 53 (Редакционная группа)

74. Совместное совещание приняло следующие принципы:

а) поскольку маловероятно, что на уровне Подкомитета экспертов ООН будет быстро найдено решение проблемы перевозки отходов тары, загрязненных опасными грузами, и что сбор этих отходов с целью их ликвидации создаст проблему в области регламентации на европейском уровне, эти отходы будут отнесены к трем отдельным идентификационным номерам в МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ, а именно 7001, 7002 и 7003, соответствующим трем категориям:

i) отходы тары, загрязненные только веществами класса 5.1, подлежат отнесению к классу 5.1; они не должны смешиваться с другими отходами тары или другими веществами, способными вступить с ними в опасную реакцию;

ii) отходы тары, загрязненные веществами классов 3, 4.1, 8 или 9, подлежат отнесению к классу 9;

iii) отходы тары, загрязненные веществами класса 6.1, которые требуют особых мер предосторожности ввиду их токсичности, но которые могут смешиваться с отходами тары, загрязненными веществами классов 3, 4.1, 8 или 9, за исключением самых опасных веществ, предусмотренных в неофициальном документе INF.53, подлежат отнесению к классу 6.1;

б) будут предусмотрены специальные положения по перевозке навалом/насыпью и в таре, включая КСГМГ.

75. Совместное совещание сочло, что необходимо проделать дополнительную редакционную работу с текстами, предлагаемыми в неофициальном документе INF.53. Правительство Франции подготовит для следующей сессии новое официальное предложение, основанное на неофициальном документе INF.53, с тем чтобы правительства могли проконсультироваться с участниками, заинтересованными в этих перевозках. Любое предложение, предусматривающее существенное изменение по сравнению с данным предложением, должно быть представлено в письменном виде.

6. Описание загрязнителей в транспортном документе

Неофициальный документ: INF.27 (ЕКАК)

76. Совместное совещание в принципе согласилось изменить описание загрязнителей в транспортном документе, однако эта поправка будет зависеть от решения, которое будет принято ИМО в отношении предложения DSC 16/3/12.

Секретариату было поручено при необходимости включить изменения в принятые тексты, когда станет известно решение ИМО.

В. Новые предложения

1. Изменение формулировки пункта 1.1.3.1 с)

Документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/33 (Швеция)

77. В отношении предложения о внесении изменений в пункт 1.1.3.1 с) мнения участников разделились. Некоторые делегации признали случаи неправильного толкования этого положения. Другие делегации не указали на существование каких-либо проблем в этой связи в их странах и просили представить надлежащее обоснование необходимости ужесточения правил. По мнению других делегаций, эта проблема может быть решена путем включения требования об использовании утвержденной тары.

78. Представитель Швеции заявила, что она пересмотрит этот вопрос с учетом высказанных замечаний и внесет новое предложение.

2. Стрелки, указывающие положение, на упаковках

Документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/29 (Германия)

79. Предложение о внесении изменения в пункт 7.5.1.5 (МПОГ/ДОПОГ) и в пункт 7.1.4.14.1.4 (ВОПОГ) было принято (см. приложение I).

3. Установление интервала для проведения периодических проверок (P200(9))

Документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/36 (Финляндия)

80. Предложение о том, чтобы уточнить в конце пункта (9) инструкции по упаковке P200, что компетентным органом, который должен устанавливать интервалы для проведения периодических проверок, является компетентный орган, официально утвердивший тип сосуда, было принято (см. приложение I).

4. Размещение информационных табло на транспортных средствах/вагонах, когда знаки опасности на контейнерах или контейнерах-цистернах не видны

Документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/47 (Австрия)

81. Предложение о поправке к пункту 5.3.1.7.3 было принято (см. приложение I).

5. Классификация радиоактивных материалов как веществ, опасных для водной среды

Документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/41 (Германия)

82. Совместное совещание разделило мнение Германии о том, что пока еще не имеется данных, необходимых для применения к радиоактивным материалам критериев, предусмотренных в пункте 2.2.9.1.10, и что, кроме того, трудно дифференцировать между воздействием на окружающую среду, связанным с химической опасностью этих материалов, и воздействием, связанным с радиоактивностью. Поскольку Регламент (ЕС) № 1272/2008 не применяется к радиоактивным материалам, которые относятся к сфере применения директивы

96/29/EURATOM, использование пункта 2.2.9.1.10.5 для применения Регламента № 1272/2008 также невозможно.

83. Предложение Германии об изменении пункта 2.1.3.8 с целью исключения класса 7 из его сферы применения было принято (см. приложение I).

84. Ряд делегаций отметили, что с учетом потребностей мультимодальных перевозок было бы желательно, чтобы ИМО приняла аналогичное решение в отношении МКМПОГ, однако на данный момент никакого предложения на этот счет не представлено. Представитель Германии подготовит предложение для следующей сессии Подкомитета ПОГ ИМО, однако своевременно внести изменения в МКМПОГ до выпуска следующего издания, вероятно, вряд ли удастся.

6. Маркировка вагонов, транспортных единиц и контейнеров, в которых перевозятся опасные грузы, упакованные в ограниченных количествах

Документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/48 (Швеция)

Неофициальный документ: INF.50/Rev.1 (секретариат)

85. Предложение Швеции основывалось на решении Рабочей группы WP.15, не разрешающем размещать на транспортных единицах, перевозящих только опасные грузы, упакованные в ограниченных количествах, таблички оранжевого цвета вместо маркировочного знака ограниченных количеств (ECE/TRANS/WP.15/208, пункт 32). Однако текст пункта 3.4.13 а) ДОПОГ по-прежнему заставляет сомневаться в отношении процедуры, когда в начале рейса в транспортной единице содержатся одновременно опасные грузы, подпадающие под действие всех требований, и ограниченные количества и когда опасные грузы, подпадающие под действие требований, выгружаются во время перевозки. Некоторые правительства сочли, что в этом случае таблички оранжевого цвета могут оставаться прикрепленными после частичной разгрузки. Непонятно также и то, можно ли в данном случае размещать одновременно табличку оранжевого цвета и маркировочный знак ограниченных количеств, так как некоторые делегации возражали против этого.

86. После обсуждения секретариат подготовил текст с выводами (неофициальный документ INF.50/Rev.1), который в результате проведенного голосования был принят (см. приложение I). Согласно этому тексту:

а) на транспортной единице, когда в ней перевозятся только ограниченные количества, должен быть виден только маркировочный знак ограниченных количеств, если таковой требуется;

б) табличка оранжевого цвета, если она требуется, должна прикрепляться тогда, когда в транспортной единице одновременно содержатся опасные грузы, подпадающие под действие требований, и ограниченные количества; в этом случае размещение маркировочного знака ограниченных количеств не является обязательным;

в) если в транспортной единице содержатся одновременно опасные грузы, подпадающие под действие требований, в количествах, требующих размещения таблички оранжевого цвета, и ограниченные количества, требующие размещения маркировочного знака ограниченных количеств, разрешается одновременно размещать табличку оранжевого цвета и маркировочный знак ограниченных количеств;

d) те же принципы регулируют размещение информационных таб-
ло/маркировочных знаков ограниченных количеств, если они требуются, на
контейнерах или вагонах.

7. Изменения в разделе 7.5.1

Неофициальный документ: INF.13 (Франция)

87. Предложения о внесении изменений в раздел 7.5.1 были приняты
(см. приложение I).

VIII. Доклады неофициальных рабочих групп

A. Неофициальная рабочая группа по телематике

1. Доклады группы

Неофициальные документы: INF.7 (ОТИФ) (доклад о работе восьмой сессии)
INF.40 (ЕКС) (доклад о работе девятой сессии)
INF.28, INF.29, INF.30 (ЕКС) и INF.36 (Франция)
(документы, представленные неофициальной
группе на ее девятой сессии)

88. Совместное совещание приняло к сведению результаты работы, проделанной неофициальной рабочей группой, в частности сотрудничество с ЕКС в рамках разработки проекта "e-call". Эта работа будет продолжена, и следующую сессию планируется провести в помещениях МСЖД в Париже в течение третьей недели января 2012 года. Совместное совещание также призвало Францию продолжить ее работу по моделированию в соответствии с неофициальным документом INF.36.

2. Идентификация опасных грузов в прикладных телематических программах

Документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/35 (Европейский союз) (Предложение Европейской комиссии)

Неофициальные документы: INF.8 (Германия)
INF.19 (МСЖД/МКЖТ)
INF.23 (Нидерланды)
INF.37 (Франция)

89. При обсуждении предложения Европейской комиссии мнения участников разделились. Ряд делегаций сочли, что предлагаемые параметры идентификации не соответствуют параметрам идентификации, требуемым в транспортном документе. Было разъяснено, что цель предложения заключается в определении первичного ключа для идентификации элементов информации, который однозначно открывает доступ к каждой строке таблицы А главы 3.2. Такая идентификация необходима в связи с разработкой технических документов Европейского железнодорожного агентства, касающихся технических требований к совместимости приложений телематике для грузовых подсистем, в частности в рамках обмена информацией между операторами и управляющими инфраструктурой. Это не мешает тому, чтобы предусмотреть другие дополнительные элементы идентификации по выбору, отражающие, например, данные, требуемые в

транспортном документе в рамках обмена информацией между грузоотправителями и операторами перевозок.

90. Ряд делегаций подчеркнули, что многие компании разрабатывают различные прикладные телематические системы и что будет предпочтительным предусмотреть разработку такого идентификационного ключа в мультимодальном контексте, учитывая, в частности, МКМПОГ и Технические инструкции ИКАО и, по возможности, не учитывая специфику европейского внутреннего транспорта.

91. Была высказана мысль о том, что возможным решением было бы назначение индивидуального цифрового кода каждой из строк таблицы, что можно было бы обсудить на уровне Подкомитета экспертов ООН.

92. Было решено:

а) просить Европейское железнодорожное агентство не вводить этот идентификационный ключ для элементов информации, которые не требуются в транспортном документе, и руководствоваться положениями пункта 5.4.1.1.1 для определения этого ключа;

б) довести данный вопрос до сведения Подкомитета экспертов ООН; это будет сделано совместно представителями Франции и Соединенного Королевства.

В. Неофициальная рабочая группа по определениям

Неофициальные документы: INF.10 и Add.1 (Румыния)

93. Совместное совещание с удовлетворением приняло к сведению результаты работы неофициальной рабочей группы, которая заседала 12–14 апреля 2011 года в Бухаресте по приглашению правительства Румынии; выявлено определенное число расхождений в терминологии между вариантами МПОГ и ДОПОГ на различных языках. Совещание отметило, что эта работа не завершена и необходимо будет организовать новую сессию.

94. Ряд делегаций подчеркнули принципы, подробно изложенные в пункте 36 доклада, и отметили, что некоторые различия связаны либо с историческими причинами, либо со специфическими особенностями каждого языка. Поэтому следует сосредоточить работу на тех различиях, которые могут привести к расхождениям в толковании, и пренебречь теми различиями, которые никак не влияют на толкование текстов, учитывая, что несущественные изменения редакционного характера могут потребовать внесения несущественных поправок во многие другие национальные или международные правила, такие как Типовые правила ООН, МКМПОГ, Технические инструкции ИКАО, СГС и все национальное законодательство или производные нормы. Кроме того, некоторые выявленные проблемы должны быть предварительно представлены Подкомитету экспертов ООН. В этой связи к представителю Румынии обратились с просьбой высказаться только по некоторым из предложений.

1. Определение № 3 "Материал животного происхождения"

95. Следует обратиться к Подкомитету экспертов ООН с просьбой уточнить значение термина "animal foodstuffs" (корма животного происхождения), а именно означает ли этот термин:

а) корма, предназначенные для питания животных;

- b) корма животного происхождения; или
- c) корма животного происхождения, предназначенные для питания животных (как в тексте на французском языке), и соответствующим образом изменить этот термин.

2. Определение № 4 "Заявитель"

96. Совместное совещание решило, что термин "оператор" в примечании к этому определению должен быть заменен термином "оператор контейнера-цистерны" ("tank-container operator") (см. приложение I). Слова "В исключительных случаях" также неясны, и априори не рекомендуется включать требования в какое-либо определение. Необходимо будет вернуться к рассмотрению этого определения в свете опыта, накопленного в ходе осуществления пересмотренной европейской директивы "TPED".

3. Определение № 7 "Мешок"

97. Предложенное изменение в тексте на французском языке было принято (см. приложение I).

4. Определение № 8 "Транспортное средство-батарея"

98. Вопрос о том, должны ли в определении транспортного средства-батареи упоминаться транспортные средства, а не транспортные единицы, должен быть передан на рассмотрение Группы WP.15.

5. Определение № 10 "Ящик"

99. Поправка к тексту на французском языке (пункт 94 доклада) была принята (см. приложение I).

100. Поправка к тексту Типовых правил ООН на французском языке (пункт 95 доклада) будет внесена секретариатом в качестве исправления.

6. Определение № 11 "Контейнер для массовых грузов"

101. Текст этого определения на английском языке будет приведен в соответствии с текстом Типовых правил ООН (см. приложение I).

7. Определение № 12 "Связка баллонов"

102. Во французском языке термин "capacité" ("вместимость") является синонимом термина "contenance", однако в соответствии со стандартами ИСО вместимость обозначается термином "contenance". Было решено не вносить изменений в тексты, даже если в них используются два термина ("capacité" в случае цистерн и "contenance" в случае тары).

103. Представитель Румынии доведет остальные вопросы до сведения Подкомитета экспертов ООН.

8. Определение № 20 "Затвор"

104. Этот вопрос следует довести до сведения Рабочей группы по цистернам.

9. Определение № 21 "Сводная позиция"

105. Поправка к этому определению была принята, но не было принято предложение, касающееся пункта 2.1.1.2 (см. приложение I).

10. Определение № 22 "Комбинированная тара"

106. Поправки, предложенные в пунктах 135 и 136, были приняты (см. приложение I).

С. Неофициальная рабочая группа по уменьшению опасности BLEVE

Неофициальный документ: INF.14 (Нидерланды)

107. Совместное совещание приняло к сведению результаты работы, проделанной неофициальной рабочей группой в ходе ее девятой сессии, состоявшейся 8–10 июня 2011 года в Осло.

108. Оно отметило, в частности, что продолжение этой работы будет зависеть от разработки Германией программы испытаний, включая следующие аспекты:

- a) определение условий репрезентативного испытания погружением в пламя;
- b) описание критериев для отбора испытуемых покрытий;
- c) описание критериев для отбора предохранительных клапанов, включая оценку негативного воздействия на эти клапаны (например, тепловое излучение);
- d) оценка испытаний, уже проведенных испытательными лабораториями BAM и TNO, и испытаний, описываемых в литературе, в результате чего появился перечень вопросов, на которые не даны ответы;
- e) перечень испытаний, которые необходимо провести, чтобы ответить на эти вопросы.

109. Несмотря на замечание представителя Австрии о том, что база данных, охватывающая ограниченное число происшествий, не принесет пользы, совместное совещание также одобрило рекомендацию группы улучшить сбор отчетов об авариях, причем не только в контексте аварий, связанных с BLEVE, и разработать международную базу статистических данных об авариях на основе предложений Франции. Анализ произошедших аварий на основе международных статистических данных считается крайне необходимым для продолжения работы.

110. Новую сессию этой группы можно будет запланировать после того, как будет более четко определена программа испытаний.

D. Неофициальная рабочая группа по газовым баллонам автотранспортных средств

Документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/40 (Германия)

Неофициальный документ: INF.52 (Германия)

111. Совместное совещание приняло предложенные поправки к главе 3.2 и новое специальное положение в главе 3.3 на основе выводов неофициальной группы, которая провела совещание 10 мая 2011 года в Мюнхене, и неофициального документа INF.52 с некоторыми исправлениями (см. приложение I).

IX. Выборы должностных лиц на 2012 год (пункт 8 повестки дня)

112. По предложению представителя Бельгии г-н К. Пфовадель (Франция) и г-н Х. Райн (Германия) были вновь избраны соответственно Председателем и заместителем Председателя Совместного совещания на 2012 год.

X. Будущая работа (пункт 9 повестки дня)

A. Результаты работы семьдесят третьей сессии Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН

Неофициальные документы: INF.18 (секретариат)
INF.24 (ОТИФ)

113. Сотрудник секретариата представил выводы Председателя Комитета по внутреннему транспорту, касающиеся совещания "за круглым столом" на тему "Перевозка опасных грузов: глобальные и региональные измерения", организованного 1 марта 2011 года в связи с семьдесят третьей сессией Комитета (ECE/TRANS/221, приложение), а также резюме обсуждения этого вопроса Рабочей группой WP.15 (ECE/TRANS/WP.15/210, пункты 64–73).

1. Мультимодальное согласование

114. Сотрудник секретариата ОТИФ кратко сообщил о прогрессе в работе по согласованию приложения 2 к СМГС с МПОГ (INF.24). Он подчеркнул, что структура приложения 2 и большинство его положений отныне совместимы с МПОГ и регулярно обновляются. Однако остаются серьезные различия в области перевозки в вагонах-цистернах и контейнерах-цистернах, в связи с чем остаются препятствия для евроазиатских железнодорожных перевозок, по крайней мере для перевозок в соответствии с главами 4.3 и 6.8, поскольку эталонные расчетные температуры, предусмотренные СМГС, находятся в диапазоне от -40 °C до +50 °C (как в случае переносных цистерн ООН), а не в диапазоне от -20 °C до +50 °C согласно МПОГ/ДОПОГ. Существуют также немаловажные различия в области размещения знаков опасности и информационных табло, так как СМГС предписывает указание на информационных табло номеров аварийных карточек.

115. Сотрудник секретариата ЕЭК ООН подчеркнул, что многие государства, являющиеся договаривающимися сторонами СМГС, являются также договаривающимися сторонами ДОПОГ и ВОПОГ. Следовательно, помимо проблем согласования МПОГ/СМГС, существует проблема согласования СМГС/ДОПОГ/ВОПОГ. Поскольку согласование МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ считается крайне важным для экономического развития стран, являющихся договаривающимися сторонами этих юридических инструментов, то же самое должно относиться и к согласованию СМГС/ДОПОГ/ВОПОГ. В какой мере контейнер или контейнер-цистерна, соответствующий требованиям СМГС, может перевозиться в режиме ДОПОГ или ВОПОГ при осуществлении мультимодальной или интермодальной перевозки?

116. Совместное совещание с удовлетворением отметило усилия, прилагаемые правительством Польши и в особенности правительством Латвии, с тем чтобы продвинуть вперед работу по согласованию СМГС/МПОГ. Было подчеркнуто,

что было бы полезным располагать документом, содержащим перечень различий между СМГС, с одной стороны, и МПОГ/ДОПОГ, с другой стороны, и что тот факт, что к рабочим языкам СМГС относятся русский, немецкий, английский и французский языки, является серьезным преимуществом, облегчающим работу по согласованию.

117. Представитель Латвии указал, что он мог бы представить такой документ, как только это будет возможно, однако следует учитывать тот факт, что решения в рамках ОСЖД принимаются на основе консенсуса.

118. Совместное совещание отметило, что страны – члены Европейского союза, являющиеся участниками СМГС, широко представлены на его сессиях, в то время как этого нельзя сказать об участниках СМГС, не входящих в Европейский союз, и было бы полезным, чтобы эти страны были шире представлены в ходе обсуждения этих вопросов. Экспертный опыт Рабочей группы по цистернам позволит, кроме того, обсудить вопросы, касающиеся различий, связанных с цистернами.

119. Совместное совещание также с интересом приняло к сведению рассчитанное на перспективу предложение МСАТ рассмотреть вопрос о том, не следует ли предусмотреть единый режим для перевозки в контейнерах-цистернах на основе предписаний, касающихся переносных цистерн ООН, возможно в измененном виде. Для этого следует проконсультироваться одновременно с операторами контейнеров-цистерн и изготовителями этих контейнеров-цистерн, чтобы определить преимущества или недостатки с экономической точки зрения в контексте глобализации торговли.

2. Присоединение к юридическим документам/осуществление/техническая помощь

120. Совместное совещание приняло к сведению меры, предусмотренные Группой WP.15 с целью содействия присоединению к ДОПОГ.

121. Представитель Германии подчеркнул, что в целом процесс оказания технической помощи странам, желающим стать договаривающимися сторонами, начинается с оценки административных структур, имеющихся в стране, для чего необходимо выделение средств соответствующей страной или организациями-донорами.

122. Несколько делегаций подчеркнули, что в настоящее время не существует механизма для определения степени эффективного осуществления положений МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ договаривающимися сторонами, в отличие, например, от ИМО, ИКАО или МАГАТЭ, которые ввели системы аудита для инструментов, находящихся в ведении этих организаций. Было подчеркнуто, что для введения таких систем аудита потребуются а) изъявление политической готовности со стороны договаривающихся сторон или законодательных органов (ЕЭК ООН, ОТИФ) с соответствующим мандатом; б) четкая сформулированная заявка договаривающейся стороны ДОПОГ/МПОГ/ВОПОГ на проведение аудита в соответствии с этим мандатом; в) наличие финансовых средств для финансирования таких аудитов.

3. Подготовка работников

123. Совместное совещание сочло, что в том, чтобы довести концепцию консультанта по вопросам безопасности до сведения Подкомитета экспертов ООН, есть определенные преимущества, однако уже существуют эффективные альтернативные системы на уровне воздушного транспорта. Оно отметило, что

в настоящее время существуют указанные МСАТ проблемы в портовых зонах, связанные с толкованием положений МКМПОГ о подготовке берегового персонала, особенно в том, что касается признания свидетельства ДОПОГ, чтобы водителям можно было работать в портовых зонах в Европе. Была высказана мысль, что компетентным органам в сфере наземного транспорта следует обсудить эти проблемы с морскими или портовыми администрациями, с тем чтобы избежать накопления ненадлежащих требований к подготовке водителей автотранспортных средств, которые имеют свидетельство ДОПОГ и должны осуществлять свои функции в портовых зонах. Секретариат мог бы обратиться в ИМО, чтобы уточнить смысл требований МКМПОГ в этой сфере.

4. Уточнение термина "компетентный орган"

Неофициальный документ: INF.48 (секретариат)

124. Этот документ был подготовлен секретариатом по просьбе Совместного совещания для частей 1-3 ДОПОГ и предусматривает необходимость каждый раз, когда используется термин "компетентный орган", указывать страну или страны, затрагиваемые международной перевозкой, в том числе тогда, когда перевозка затрагивает страны, не являющиеся договаривающимися сторонами МПОГ или ДОПОГ.

125. Совместное совещание выразило удовлетворение в связи с проделанной секретариатом работой и подтвердило, что представление этого документа весьма уместно. Секретариату было поручено проделать эту работу и для остальных частей МПОГ/ДОПОГ и представить официальные документы, которые при необходимости могут быть также предварительно изучены неофициальной рабочей группой. В этих документах должны также содержаться пояснения значений терминов "страна происхождения", "страна перевозки" и т.д.

В. Следующая сессия

126. Следующая сессия состоится в Берне 19–23 марта 2012 года. Крайним сроком представления документов является 19 декабря 2011 года.

127. Тем временем неофициальные рабочие группы проведут свои сессии, как это указано в настоящем докладе. Кроме того, правительство Франции организует в Париже сессию неофициальной рабочей группы по телематике, которая состоится 16–18 января 2012 года, и сессию неофициальной рабочей группы по определению, которая состоится 19–20 января 2012 года.

XI. Прочие вопросы (пункт 10 повестки дня)

Меры безопасности при железнодорожной перевозке в цистернах: регистрация проверок безопасности

Неофициальный документ: INF.41 (Италия)

128. Совместное совещание приняло к сведению переданную Италией информацию, касающуюся мер, принятых после катастрофы в Виареджо. На основании ежегодных докладов по вопросам безопасности, подготовленных в Италии в 2007 и 2009 годах, в которых сообщается об увеличении числа инцидентов, связанных с перевозкой опасных грузов в Италии, в частности с утечкой из цистерн, итальянские власти требуют, чтобы предприятия, осуществляющие наполнение вагонов-цистерн, контейнеров-цистерн и автоцистерн, которые гру-

зятся на железнодорожные платформы, предоставляли перечень проверок, который должен прилагаться к транспортному документу. Что касается импорта, то контроль должен осуществляться итальянским оператором на границе и соответствующим образом должна заполняться карточка проверок на каждую цистерну.

129. Несколько делегаций отметили, что эти меры направлены на решение проблемы капельной утечки, над которой в течение многих лет работает Комиссия экспертов МПОГ, но которая не имеет никакого отношения к аварии в Виа-реджо и не ведет к каким-либо серьезным последствиям с точки зрения безопасности. Меры, введенные итальянскими властями, вызывают сбои и значительные задержки при пересечении границ грузовыми поездами. В этой связи было высказано пожелание, чтобы Комиссия экспертов МПОГ обсудила согласованные меры в области проверок, которые единообразно применялись бы во всех договаривающихся государствах МПОГ, не создавая помех для международных перевозок.

130. Совместное совещание отметило, что ЕСФХП подготовил четыре образца перечня проверок, которые будут обсуждаться Комиссией экспертов МПОГ на ее сессии 5–6 октября 2011 года в Гамбурге. Участие Италии в работе Комиссии экспертов МПОГ в этой области и представление ею подробной информации по данному вопросу, в том числе о выявленных нарушениях, было бы полезным.

131. Было отмечено, что процедуры проверки на автодорогах в Европейском союзе согласованы. Опыт показывает, что такое согласование является полезным и что такие процедуры могут быть интересны и для других видов транспорта в более широком мультимодальном контексте.

132. Комиссии экспертов МПОГ было поручено сообщать о результатах своей работы Совместному совещанию, если она считает, что эта работа может представлять интерес также и для автомобильного транспорта.

ХII. Утверждение доклада (пункт 11 повестки дня)

133. Совместное совещание утвердило доклад о работе своей осенней сессии 2011 года и приложения к нему на основе проекта, подготовленного секретариатом.

Приложение I

Проект поправок к МПОГ, ДОПОГ и ВОПОГ для вступления в силу 1 января 2013 года

(см. ECE/TRANS/WP.15/AC.1/124/Add.1)

Приложение II

Доклад Рабочей группы по цистернам

(см. ECE/TRANS/WP.15/AC.1/124/Add.2)
