



Европейская экономическая комиссия**Комитет по внутреннему транспорту****Рабочая группа по перевозкам опасных грузов**

**Совместное совещание экспертов по Правилам,
прилагаемым к Европейскому соглашению
о международной перевозке опасных грузов
по внутренним водным путям (ВОПОГ)
(Комитет по безопасности ВОПОГ)**

Тридцать восьмая сессия

Женева, 23–27 августа 2021 года

Пункт 4 b) предварительной повестки дня

**Предложения о внесении поправок в Правила,
прилагаемые к ВОПОГ: другие предложения**

**Части 4 и 6 ВОПОГ — отступления в связи
с многосторонними соглашениями в соответствии
с ДОПОГ/МПОГ**

Представлено правительством Германии* **

Введение

1. При перевозке опасных грузов по внутренним водным путям использование тары и цистерн в соответствии с главой 4.1 ВОПОГ должно отвечать предписаниям международных правил, т. е. ДОПОГ, МПОГ или МКМПОГ.
2. Пункт 6.1.1 ВОПОГ предусматривает, что в отношении изготовления и испытаний тара (включая контейнеры средней грузоподъемности для массовых грузов (КСМ) и крупногабаритную тару) и цистерны должны отвечать требованиям, указанным в ДОПОГ, МПОГ или МКМПОГ.
3. Договаривающиеся стороны ДОПОГ/Договаривающиеся государства МПОГ периодически заключают многосторонние соглашения, которые содержат отступления от этих требований в отношении конструкции, изготовления, использования и испытаний.

* Распространено на немецком языке Центральной комиссией судоходства по Рейну под условным обозначением CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2021/23.

** В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2021 год, изложенной в предлагаемом бюджете по программам на 2021 год (A/75/6 (разд. 20), п. 20.51).



4. В соответствии с пунктом 1.5.1.3 ДОПОГ/МПОГ, перевозки, осуществляемые на основе временных отступлений, являются перевозками по смыслу ДОПОГ/МПОГ.

5. Невозможно однозначно определить, соответствуют ли перевозки, осуществляемые на основе многосторонних соглашений, автоматически предписаниям частей 4 и 6 ВОПОГ. В этих частях содержатся подробные ссылки на требования к таре и цистернам, приведенные в частях 4 и 6 ДОПОГ/МПОГ (как они изложены в кодексе), поэтому потребуется непрямолинейный, многоступенчатый подход к получению информации.

6. Учитывая текущую правовую ситуацию, может возникнуть необходимость заключения всех многосторонних соглашений в рамках ДОПОГ/МПОГ также в соответствии с разделом 1.5.1 ВОПОГ с той же формулировкой.

Предложение

7. В подраздел 1.5.1 ВОПОГ добавить новый пункт 1.5.1.4 следующего содержания:

«1.5.1.4 Временные отступления в соответствии с разделом 1.5.1 ДОПОГ/МПОГ, касающиеся части 4 или части 6 ДОПОГ/МПОГ, рассматриваются как двусторонние и многосторонние соглашения, касающиеся части 4 или 6 ВОПОГ, между Договаривающимися сторонами, подписавшими соответствующее временное отступление и одновременно являющимися Договаривающимися сторонами ВОПОГ.».

Обоснование

8. Это новое положение создаст правовую определенность. Оно избавит Договаривающиеся стороны ВОПОГ от необходимости прилагать дополнительные усилия по разработке и заключению многосторонних соглашений, которые не содержат отступлений от ДОПОГ и МПОГ.

9. Поскольку большинство перевозок являются мультимодальными операциями, отказ от таких соглашений только для внутреннего судоходства, как правило, не является вариантом решения проблемы. Он нарушил бы цепочки поставок и привел бы к необходимости замены тары и/или цистерн при смене вида транспорта.

Безопасность

10. Задача обеспечения общей безопасности перевозки, осуществляемой на основе отступлений в отношении тары и цистерн, согласованных в соответствии с ДОПОГ/МПОГ, уже в достаточной мере учитывается при заключении таких многосторонних соглашений. Поправки, вносимые в части 4 и 6 ДОПОГ/МПОГ с двухгодичной периодичностью, автоматически включаются в положения, касающиеся перевозки по внутренним водным путям, посредством динамических ссылок в ВОПОГ без дополнительного рассмотрения Комитетом по вопросам безопасности.

Осуществимость

11. Для осуществления перевозок по внутренним водным путям не требуется никаких организационных изменений или изменений в конструкции судов.