



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/102
3 May 2006

RUSSIAN
Original: ENGLISH and FRENCH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по перевозкам опасных грузов

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

ДОКЛАД О РАБОТЕ СЕССИИ*/,

состоявшейся в Берне 20-23 марта 2006 года

*/ Распространен Центральным бюро международных железнодорожных перевозок (ЦБМЖП) в качестве документа OСТI/RID/GT-III/2006-A. 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 ЦБМЖП под условным обозначением OСТI/RID/GT-III/, после которого указаны год и тот же порядковый номер.

СОДЕРЖАНИЕ

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
УЧАСТНИКИ	1	3
УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ	2 - 3	3
ЦИСТЕРНЫ	4 - 21	4
СТАНДАРТЫ	22 - 24	7
ТОЛКОВАНИЕ МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ	25 - 29	8
НОВЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ О ВНЕСЕНИИ ПОПРАВOK В МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ	30 - 46	9
ВОПРОСЫ, ОСТАВШИЕСЯ НЕРАССМОТРЕННЫМИ	47 - 55	14
ДОКЛАДЫ НЕОФИЦИАЛЬНЫХ РАБОЧИХ ГРУПП	56 - 58	16
ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ	59 - 66	16
УТВЕРЖДЕНИЕ ДОКЛАДА	67 - 68	18

Приложения

Приложение 1: Доклад Рабочей группы по цистернам	ECE/TRANS/WP.15/AC.1/102/Add.1	
Приложение 2: Тексты, принятые Совместным совещание		20
Приложение 3: Исправление к поправкам 2007 года к МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ		27

УЧАСТНИКИ

1. Совместное совещание Комиссии МПОГ по вопросам безопасности и Рабочей группы по перевозкам опасных грузов ЕЭК ООН провело свою весеннюю сессию в Берне 20-23 марта 2006 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, Болгарии, Германии, Дании, Испании, Италии, Латвии, Лихтенштейна, Нидерландов, Норвегии, Польши, Португалии, Российской Федерации, Румынии, Словакии, Словении, Соединенного Королевства, Соединенных Штатов Америки, Финляндии, Франции, Хорватии, Чешской Республики, Швейцарии, Швеции и Эстонии. Была также представлена Европейская комиссия. Была представлена следующая межправительственная организация: Организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД). 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), Координационный комитет по производству автомобильных кузовов и прицепов (ККПКП), Европейский совет химической промышленности (ЕСФХП), Европейская федерация производителей аэрозолей (ФЕА), Международная федерация транспортно-экспедиторских ассоциаций (ФИАТА), Международный союз железных дорог (МСЖД), Международный союз ассоциаций частных владельцев грузовых вагонов (МСАГВ) и Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ).

УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ

2. Совместное совещание утвердило повестку дня, предложенную секретариатом в документах ECE/TRANS/WP.15/AC.1/101 и Add.1 (циркулярное письмо А 81-02/503.2006), обновленных в соответствии с неофициальными документами INF.1 и INF.2.

3. ЕСФХП снял с рассмотрения подготовленный им документ ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2006/1.

ЦИСТЕРНЫ

Документы: TRANS/WP.15/AC.1/100/Add.1 (доклад Рабочей группы по цистернам о работе ее последней сессии)
TRANS/WP.15/AC.1/100, пункты 3-5 и 100 (доклад Совместного совещания о работе его последней сессии)
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2006/4 (Швейцария)
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2006/6 (Франция)
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2006/8 (Нидерланды)
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2006/9 (Португалия)
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2006/10 (Португалия)

Неофициальные документы: INF.3 (Нидерланды)
INF.9 (МСАГВ)
INF.14 (Германия)
INF.21 (Бельгия)
INF.26 (ЕАСНГ)

4. После предварительного представления все документы были переданы на рассмотрение Рабочей группы по цистернам.

5. Вопрос о явлении BLEVE (взрыв расширяющихся паров кипящей жидкости), затронутый в документах ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2006/8, INF.3 и INF.26, вызвал, однако, продолжительную дискуссию.

6. Некоторые делегации отметили, что требования МПОГ и ДОПОГ, касающиеся обеспечения безопасности, в принципе разработаны с учетом опасностей, возникающих в обычных условиях перевозки, а не в возможных аварийных ситуациях, таких, как пожар. Установление требований, касающихся уменьшения опасности BLEVE в случае пожара или аварии, означало бы отступление от этого принципа и, как следствие, необходимость пересмотра всех требований МПОГ и ДОПОГ на основе новых, более жестких принципов; необходимость такого пересмотра, как представляется, не подкрепляется данными статистики дорожно-транспортных происшествий, поскольку в Европе аварии, связанные с явлением BLEVE, остаются исключительными случаями.

7. Ряд других делегаций отметили, что существующие правила уже учитывают аварийные условия.

8. Некоторые делегации высказали мнение, что если потребуется проведение соответствующей работы по этому вопросу, то необходимо будет применять системный подход, т.е. рассматривать все виды аварий, которые могут привести к катастрофической

ситуации, а не только пожар или аварии, связанные с воспламеняющимися газами, но также и аварии, связанные с токсичными, коррозионными и иными газами.

9. Что касается предлагаемых решений (предохранительные клапаны, теплоизоляция), то некоторые делегации сочли, что необходимо провести анализ рисков, сопряженных с использованием этого оборудования, которое также создает проблемы (утечка через клапаны воспламеняющихся газов, способствующих пожару; проблемы проверки состояния цистерн, оборудованных теплоизоляцией; трудности, связанные с охлаждением цистерны, оборудованной теплоизоляцией).

10. Было отмечено, что требования главы 6.7 (цистерны ООН) предусматривают использование такого оборудования, однако на данный момент они еще не включены в главу 6.8 (цистерны МПОГ/ДОПОГ), поскольку риски, возникающие при использовании этого оборудования, представляются более серьезными, чем опасность возникновения BLEVE.

11. В итоге Совместное совещание поручило Рабочей группе по цистернам в ходе нынешней сессии изучить:

- a) различные меры защиты, которые могут быть предусмотрены в главе 6.8 с целью уменьшения рисков в случае аварии или пожара, с учетом положений, содержащих в главе 6.7;
- b) другие явления, которые могут усиливать опасность BLEVE (например, усталость материалов вследствие износа);
- c) преимущества и недостатки предусматриваемых мер.

12. На основе доклада Группы Совместное совещание примет решение о том, следует ли поручить проведение дальнейшей работы данной Группе или какой-либо другой группе с учетом следующих соображений:

- a) в принципе в этой работе должны участвовать организации, представляющие аварийные службы, например МТКП;
- b) необходимо будет предусмотреть меры, позволяющие устранить причины аварий и пожаров, например более жесткие требования к конструкции и защите топливных резервуаров всех транспортных средств в целом, а также превентивные меры, основанные на анализе рисков, такие, как ограничения в отношении маршрутов движения, предусматривающие в первую очередь

объезд городских или иных зон, пусть даже с преимуществами для одних видов транспорта в ущерб другим.

Доклад Рабочей группы по цистернам

13. Председатель Рабочей группы г-н Й. Людвиг (Германия) представил доклад и выводы Группы (см. приложение 1 в документе ECE/TRANS/WP.15/AC.1/102/Add.1). Ниже приводится краткое изложение принятых Совместным совещанием решений по различным вопросам, рассмотренным в докладе.

Неофициальный документ: INF.38 (Германия)

Пункт 1: 6.10.3.7 а)

14. Предложенный компромиссный текст был принят Совместным совещанием в ожидании разработки соответствующего стандарта (см. приложение 2). Необходимо будет продлить срок действия многостороннего соглашения М 134, если данный текст не будет принят Рабочей группой WP.15 для вступления в силу в 2007 году.

Пункт 2: 6.8.2.4.3 и 6.8.3.4.6

15. Предложенный текст, выделенный жирным шрифтом, был заключен в квадратные скобки, и к следующей сессии представитель Бельгии представит уточняющее предложение (см. приложение 2).

Пункт 3: 6.8.3.2.17 и 1.6.x.x

16. Из-за недостатка информации Совместное совещание не смогло высказать свое мнение по предложению Португалии. Представитель Португалии представит дополнительную информацию о коррозии внутри цистерн.

Пункт 5: 6.8.2.1.23

17. Данный текст был принят 18 голосами против двух (см. приложение 2), несмотря на то, что применение стандарта EN 12972 станет обязательным самое позднее в 2009 году. Совместное совещание не сочло необходимыми переходные меры, учитывая, что этот текст касается только новых цистерн и что в нем рассматриваются лишь проверки, проводимые в процессе изготовления.

Пункт 6: 6.8.4, TE 3

18. Рабочая группа сочла предлагаемое изменение излишним, и Совместное совещание приняло это к сведению.

Пункт 7: 6.8.2.1.18

19. Совместное совещание приняло к сведению выводы, сделанные Рабочей группой.

Пункт 4: BLEVE

20. Совместное совещание приняло предложение Рабочей группы по цистернам о создании отдельной неофициальной рабочей группы для более углубленного изучения этого важного вопроса. Совместное совещание расширило мандат, предложенный Рабочей группой, включив в него, в частности, принципиальные вопросы.

21. Представитель Нидерландов предложил организовать первое совещание в октябре или ноябре 2006 года. Представители Норвегии и ЕАСНГ вызвались организовать последующие совещания. В этой работе не следует ограничиваться только лишь № ООН 1965, а следует охватить также и другие вещества, способные вызвать BLEVE. Необходимо будет учесть опыт аварий, которые имели место в прошлом, и провести анализы рисков.

СТАНДАРТЫ

Неофициальный документ: INF.19 (ЕКС)

22. Этот документ был передан на рассмотрение Рабочей группы по стандартам.

Неофициальный документ: INF.39 (ЕКС) (доклад Рабочей группы)

23. Совместное совещание приняло шесть из 16 стандартов, предложенных для принятия Рабочей группой (см. приложение 2). Что касается стандарта EN ISO 10106: 2006 (см. в пункте 1 с) доклада), то представитель Германии внесет его на рассмотрение Подкомитета экспертов ООН по перевозке опасных грузов, и он попросил о том, чтобы представители Совместного совещания поддержали данное предложение в Подкомитете.

24. Что касается вопроса о большом количестве стандартов и испытаний, проводимых под более высоким давлением (пункты 4а) и 4б) доклада), то на следующей сессии

представители как Швейцарии, так и ЕАСНГ внесут свои предложения, поскольку Совместное совещание заявило о том, что оно не способно занять какую-либо позицию. Речь идет, в частности, о стандартах, которые не были приняты Рабочей группой из-за отсутствия консенсуса или по которым не было выработано согласованного толкования.

ТОЛКОВАНИЕ МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ

Перевозка невоспламеняющегося битума

Неофициальный документ: INF.18 (Испания)

25. Что касается классификации невоспламеняющихся битумных продуктов, сжиженных при температурах не ниже 100°C во время погрузки и разгрузки и перевозимых при температурах ниже 100°C, то Совместное совещание напомнило, что классификация того или иного вещества относится к обязанностям грузоотправителя и что она не может быть изменена в ходе перевозки. Даже если эти битумные продукты загружаются при температурах не ниже 100°C, они могут рассматриваться в качестве не подпадающих под действие требований МПОГ или ДОПОГ, если в действительности они предъявляются грузоотправителем к перевозке при температурах ниже 100°C и если они не подвергаются подогреву в процессе перевозки. Грузоотправитель должен сам удостовериться в выполнении этих условий.

Отчет о происшествиях во время перевозки опасных грузов

Неофициальный документ: INF.28 (секретариат)

26. Совместное совещание отметило, что в переводах на французский и английский языки образца отчета, содержащегося в подразделе 1.8.5.4, имеются ошибки. Вторая позиция пункта 7 должна гласить следующее: "Неправильное крепление груза" (см. приложение 2).

27. В этой связи секретариат ЕЭК ООН отметил, что за четыре года, в течение которых действует обязанность уведомления о происшествиях, связанных с опасными грузами, секретариату был передан лишь один единственный отчет, касающийся дорожной перевозки, в соответствии с пунктом 1.8.5.2. Как представляется, это свидетельствует либо о том, что дорожные перевозки осуществляются с очень высокой степенью безопасности и в последние годы не произошло ни одной аварии, либо о том, что компетентные органы договаривающихся сторон ДОПОГ считают ненужным

информировать другие договаривающиеся стороны, так как из таких аварий нельзя извлечь надлежащий урок.

28. Ряд делегаций упомянули о том, что несколько отчетов об авариях были переданы компетентным органам их стран в соответствии с пунктом 1.8.5.1, однако информировать остальные договаривающиеся стороны было сочтено нецелесообразным.

29. Председатель отметил, что все отчеты об авариях или инцидентах могут представлять определенный интерес, хотя бы с той точки зрения, что в случае, когда эти аварии не влекут за собой серьезных последствий, такие отчеты могут свидетельствовать о том, что действующие правила позволяют обеспечить соответствующий уровень безопасности. Он разъяснил свою идею о создании международной базы данных для сбора всех отчетов об авариях, которая могла бы использоваться для статистических целей.

НОВЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ О ВНЕСЕНИИ ПОПРАВКИ В МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ

Подраздел 4.1.4.1: Инструкция по упаковке Р650, пункт 8) а)

Документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2006/3 (Австрия)

30. Обоснованность просьбы об уточнении требований, которые должны выполняться в тех случаях, когда в качестве хладагента используются сухой лед или жидкий азот, в принципе не была поставлена под сомнение. Необходимо будет перечислить эти требования по крайней мере в случае, жидкого азота. Данный вопрос следует поставить перед Подкомитетом экспертов ООН по перевозке опасных грузов. Если Подкомитет не найдет решения этой проблемы, Совместное совещание могло бы урегулировать ее посредством пояснительного примечания. Представитель Австрии изъявил готовность представить соответствующее предложение.

Перевозка битума в соответствии с МПОГ/ДОПОГ

Документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2006/5 (Соединенное Королевство)

31. Совместное совещание приняло это предложение, а также устное предложение Бельгии о включении в таблицу В ссылок на № ООН 3256 и 3257 для жидких гудронов (см. приложение 3).

Поправка к пункту 2.2.9.1.15

Документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2006/7 (Соединенное Королевство)

32. Это предложение было положительно оценено Совместным совещанием. Вместе с тем было предложено заменить слова "при необходимости" применительно к группам упаковки, например, словами "как указано в таблице А". Представитель Италии обратил внимание на тот факт, что данное изменение касается также и других веществ классов 3, 5.1 и 8. В ходе сессии представитель Соединенного Королевства подготовил новый вариант предложения (INF.36).

Неофициальный документ: INF.36 (Соединенное Королевство)

33. В итоге Совместное совещание решило ограничиться классом 9 и приняло поправку к пункту 2.2.9.1.15, предложенную в документе INF.36 (см. приложение 2).

Идентификационные номера опасности для твердых пирофорных веществ

Документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2006/2 (Австрия)

Неофициальный документ: INF.34 (Австрия)

34. Совместное совещание решило применить идентификационный номер опасности 43 к № ООН 3391 и ввести новый номер Х432 для твердых пирофорных веществ, реагирующих с водой (см. приложение 2).

Ограниченные количества

Документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2006/12 (Франция)

Неофициальные документы: INF.4 (Франция)
INF.20 и INF.33 (Франция)
INF.22 (МАПМ)
INF.23 (Соединенное Королевство)
INF.32 (МСАТ)

35. В неофициальном документе INF.20 правительство Франции предложило предусмотреть положения, позволяющие идентифицировать в транспортном документе опасные грузы, перевозимые в качестве опасных грузов, упакованных в ограниченных

количествах, классы, к которым принадлежат эти грузы, их массу брутто, грузоотправителя и грузополучателя, в тех случаях, когда эти грузы перевозятся в количествах, превышающих 12 т (масса брутто). В таких случаях на вагонах и транспортных единицах должны иметься информационные табло ромбовидной формы, на которых указаны буквы "LQ".

36. Представители Соединенного Королевства, Норвегии, МАПМ, ЕСФХП и МСАТ заявили о своем несогласии с данным предложением, повторив аргументы, изложенные в документах INF.22, INF.23 и INF.32, указав, в частности, на то, что предложение Франции недостаточно подкреплено данными статистики дорожно-транспортных происшествий и что применение предлагаемых положений приведет к осложнениям логистического характера и слишком большим издержкам для промышленности.

37. Ряд делегаций не согласился с критическими замечаниями Соединенного Королевства (INF.23) по поводу проведенного Францией исследования по вопросу о целесообразности изъятий, касающихся опасных грузов, упакованных в ограниченных количествах (INF.4). Даже если это исследование и не является совершенным, его нельзя критиковать на том основании, что оно отражает, скорее, условия загрузки, чем перевозки, так как все предусмотренные в правилах испытания, будь то классификационные испытания, испытания тары или цистерн, представляют собой лабораторные испытания, а не испытания в реальных условиях перевозки. Эти делегации отметили, что никакая другая делегация не представила результатов аналогичных исследований, которые с научной точки зрения ставили бы под сомнение выводы исследования, проведенного Францией.

38. Несколько делегаций также заявили о своем несогласии с аргументом Соединенного Королевства о том, что работа, проведенная ОЭСР и ПМАДК в области безопасности перевозки опасных грузов в автодорожных туннелях, свидетельствует о том, что опасные грузы, упакованные в ограниченных количествах, не представляют достаточной опасности, для того чтобы устанавливать ограничения на их перевозку в автодорожных туннелях. Они высказали мнение о том, что вывод ОЭСР и ПМАДК не основывается на анализе риска, поскольку такой анализ не был проведен, и что в отсутствие исследования по этому вопросу ОЭСР и ПМАДК просто согласились с принципом наименьшей степени опасности, который применяется в ДОПОГ в целом в отношении ограниченных количеств. Они отметили, что до настоящего времени национальные органы были вправе регламентировать или запрещать проезд через их автодорожные туннели транспортных средств, перевозящие опасные грузы, упакованные в ограниченных количествах, на основании анализов риска, проведенных на национальном уровне. Новые положения ДОПОГ, вступающие в силу 1 января 2007 года, не только более не позволяют им

действовать таким образом, но и, кроме того, не позволяют им регламентировать или запрещать проезд таких транспортных средств через эти туннели, несмотря на то, что никакого анализа риска проведено не было. Поэтому они сочли особенно важным, чтобы существующая система положений МПОГ и ДОПОГ, применяемых в отношении ограниченных количеств, была в срочном порядке пересмотрена.

39. Что касается согласования с правилами, применяемыми другими видами транспорта, то было отмечено, что Типовые правила ООН, МКМПОГ и Технические инструкции ИКАО предусматривают внесение в транспортный документ записей, касающихся ограниченных количеств, кроме случаев, когда речь идет о доставке предприятиям розничной торговли грузов, предназначенных для индивидуального потребления и упакованных для этой цели. МКМПОГ также предусматривает особую маркировку для транспортных единиц, перевозящих опасные грузы, упакованные в ограниченных количествах.

40. Ряд делегаций указали на то, что, поскольку большинство опасных грузов, упакованных в ограниченных количествах, освобождаются от действия положений МПОГ и ДОПОГ, они не получают отчетов об авариях в соответствии с разделом 1.8.5. По этой причине трудно получить какие-либо статистические данные, однако в специализированных периодических изданиях аварийных служб регулярно сообщается о тех трудностях, с которыми сталкиваются эти службы в ходе ликвидации последствий аварий, связанных с опасными грузами.

41. Другие делегации сочли, что при необходимости следовало бы провести разграничение между мультимодальными перевозками и чисто европейскими наземными перевозками. Для того чтобы не создавать препятствий для мультимодальных перевозок, абсолютно необходимо, чтобы любое новое положение, включаемое в МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ, было совместимо с Типовыми правилами ООН, и поэтому следовало бы также учитывать работу, проводимую в настоящее время в рамках Подкомитета экспертов ООН. Было отмечено, например, что ввиду отсутствия в ДОПОГ соответствующих требований в отношении документации в настоящее время возникают проблемы, когда за автомобильной перевозкой следует морская перевозка.

42. Что касается документации, то было подчеркнуто, что согласно Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) грузоотправитель должен точно указать перевозчику характер опасности, представляемой грузом, передаваемым для перевозки (статья 22 КДПГ).

43. В связи с вопросом о возможной маркировке транспортных средств было отмечено, что на настоящий момент лишь МКМПОГ предусматривает маркировку транспортных единиц, однако этот вопрос также обсуждается в рамках Подкомитета экспертов ООН, и необходимо будет учесть выводы, сделанные в результате этого обсуждения.

44. Было также отмечено, что систематическое размещение информационных табло на вагонах и транспортных единицах может иметь неожиданные политические последствия в том отношении, что это может привести к преувеличению общественностью степени опасности.

45. С учетом итогов обсуждений, в ходе которых многие делегации поддержали - если не по форме, то по крайней мере по существу - предложение Франции, представитель Франции предложила создать неофициальную рабочую группу для более глубокой проработки данного вопроса. В результате голосования это предложение было принято большинством голосов (19 - за, 4 - против).

46. Совместное совещание решило, что в свете итогов обсуждений, проведенных в ходе нынешней сессии, эта группа должна:

- a) продолжить работу по проблемам безопасности, возникающим в нынешних условиях при перевозке опасных грузов, упакованных в ограниченных количествах;
- b) прояснить спорные аспекты исследования, проведенного INERIS по просьбе правительства Франции;
- c) учесть Типовые правила ООН и результаты работы, проводимой в настоящее время на уровне Подкомитета экспертов ООН по перевозке опасных грузов;
- d) сосредоточить свою работу на проблемах, касающихся чисто европейского контекста наземных перевозок, и найти решения, которые не создали бы затруднений или препятствий для осуществления мультимодальных перевозок.

ВОПРОСЫ, ОСТАВШИЕСЯ НЕРАССМОТРЕННЫМИ

Порожние неочищенные средства удержания продукта

Документ: TRANS/WP.15/AC.1/2005/39 (Австрия)

Неофициальный документ: INF.24 (представлен на Совместном совещании в сентябре 2005 года)

47. Совместное совещание решило изменить формулировку пункта 5.4.1.1.6.3 (см. приложение 3).

Доклад о работе совещания неофициальной рабочей группы по вопросам экзамена на должность консультанта по вопросам безопасности в соответствии с разделом 1.8.3

Документ: TRANS/WP.15/AC.1/2005/48 (Испания)

48. Вопросы, которые не были рассмотрены в ходе последней сессии, а именно пункты 9-12 и 15 (см. пункт 107 доклада TRANS/WP.15/AC.1/100), вызвали продолжительную дискуссию. В итоге было решено создать небольшую рабочую группу со следующим общим мандатом:

- Задача: определить согласованный уровень сложности экзамена исходя из уровня квалификации, которой должен обладать консультант по вопросам безопасности по итогам этого экзамена, с тем чтобы он был способен проводить требуемые проверки.

49. Основой для работы по согласованию требований к экзамену мог бы послужить обмен перечнями вопросов и тем практических заданий.

Глава 1.4: Включение новых обязанностей погрузчика, разгрузчика и грузополучателя

Документы: TRANS/WP.15/AC.1/2005/56 (Германия)
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2006/11 (Испания)

50. Было отмечено, что первоначальное предложение Испании (TRANS/WP.15/AC.1/2005/32) было в принципе одобрено большинством участников. При обсуждении нового предложения Испании мнения участников разделились.

51. Для того чтобы выйти из этой тупиковой ситуации, представители Австрии и Германии внесли следующие предложения:

- a) определить сферы, в которых обязанности разгрузчика и грузополучателя совпадают;
- b) включить определение разгрузчика;
- c) определить обязанности разгрузчика и, при необходимости, ответственного за разгрузку и очистку цистерн и разгрузку навалочных/насыпных грузов; и
- d) внести соответствующие изменения в обязанности грузополучателя.

Неофициальный документ: INF.37 (Испания)

52. Представитель Испании подготовил новый текст (INF.37), по которому Совместное совещание не высказало своего мнения. Совместное совещание одобрило принцип включения нового участника перевозки - разгрузчика - с соответствующим определением и обязанностями (13 голосами против восьми). Соответственно Испания представит новое предложение, в котором будут учтены переданные ей замечания и комментарии.

Перевозка трупов зараженных животных

Неофициальные документы: INF.15 (Германия)
INF.16 (секретариат ЕЭК ООН)

53. Совместное совещание приняло исправления к поправкам 2007 года к МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ (см. приложение 3).

54. В контексте Постановления ЕС № 1774/2002, на которые содержится ссылка в сноске 6, к пункту 2.2.62.1.12.2, представитель Австрии обратил внимание на тот факт, что особенно важное значение имеет приложение II к этому Постановлению.

55. Представитель Германии проинформировал Совместное совещание о том, что в Германии в рамках борьбы с птичьим гриппом трупы животных будут перевозиться в соответствии с положениями раздела 5.5.1 до 31 декабря 2006 года. Больничные отходы отнесены к № ООН 3291, диагностические образцы - к № ООН 3373, а культуры вируса птичьего гриппа, а также образцы, присутствие вируса в которых подтверждено, - к № ООН 2814.

ДОКЛАДЫ НЕОФИЦИАЛЬНЫХ РАБОЧИХ ГРУПП

Доклад неофициальной рабочей группы по пересмотру главы 6.2

Неофициальный документ: INF.13 (ЕАПГ)

56. Совместное совещание приняло к сведению доклад неофициальной рабочей группы, которая провела свои совещания 18 октября 2005 года и 7 и 8 февраля 2006 года.

57. Совещание решило, что определение компетентного органа, а также требования, касающиеся различных компетентных организаций, предпочтительнее включить в часть 1, а не в часть 6.

58. Что касается пункта 11 доклада, то было решено, что ЕАПГ будет по-прежнему председательствовать в рабочей группе до тех пор, пока не будут разработаны тексты, которые будут представлены Совместному совещанию. Таким образом, Совместное совещание сможет проанализировать и оценить эту работу, с тем чтобы принять принципиальные решения. Государствам-членам было предложено передать рабочей группе предложения по существу рассматриваемых вопросов.

ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ

Использование терминов "ответственный за наполнение", "упаковщик" и "грузоотправитель"

Неофициальный документ: INF.6 (секретариат ОТИФ)

59. С учетом того, что согласование во всемирном масштабе имеет мало шансов на успех и эта концепция по-разному отражена в МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ, с одной стороны, и

в Типовых правилах ООН, с другой стороны, Совместное совещание не высказало возражений против представления Австрией в Подкомитет экспертов ООН предложения о том, чтобы он в принципе отказался от указания конкретных обязанностей в Рекомендациях ООН и предоставил различным видам транспорта самим решать вопрос об этих конкретных требованиях.

60. Если Подкомитет не примет какого-либо решения, Совещание сможет предусмотреть нейтральную формулировку.

Размещение информационных табло и табличек оранжевого цвета на вагонах, перевозящих автотранспортные средства и осуществляющих контроллерные перевозки

Неофициальные документы: INF.7 (секретариат ОТИФ)
INF.25 (МСЖД)
INF.29 (Бельгия)
INF.31 (Бельгия)

61. Учитывая то, что ДОПОГ в принципе не запрещает размещение информационных табло и табличек оранжевого цвета в соответствии с требованиями МПОГ, как в случае контроллерных перевозок типа "движущееся шоссе", так и в случае других видов автомобильно-железнодорожных перевозок, Совместное совещание сочло, что размещение таких табло и табличек может осуществляться путем компромисса на добровольной основе, как это было решено в случае автомобильных перевозок, включающих морскую перевозку (1.1.4.2.2).

62. Рабочей группе WP.15 было предложено принять аналогичное решение на основе предложения, которое будет ей представлено.

63. В этой связи представитель МСЖД высказался за то, чтобы в случае необходимости железные дороги освобождались от этих обязательных требований о размещении маркировки и знаков при осуществлении такого рода перевозок.

Размещение знаков/информационных табло на малых контейнерах

Неофициальный документ: INF.30 (Бельгия)

64. Предложение Бельгии о приведении МПОГ в соответствие с ДОПОГ в целях согласования предусмотренных в них различных требований, было поддержано

Совместным совещанием. Бельгия представит Комиссии экспертов МПОГ соответствующее предложение.

65. В контексте вопроса о малых контейнерах представитель Норвегии предложил пересмотреть в целом все положения, применяемые к этому транспортному оборудованию (например, как к контейнеру или транспортному пакету).

Руководящие принципы расчета рисков

Неофициальный документ: INF.8 (секретариат ОТИФ)

66. Совместное совещание отметило, что эти руководящие принципы были приняты Комиссией экспертов МПОГ. Поскольку они в целом были разработаны для всех видов транспорта, Совместное совещание предложило Рабочей группе WP.15 рассмотреть вопрос об их применении в контексте автомобильных перевозок на добровольной основе, как это предусмотрено в МПОГ.

УТВЕРЖДЕНИЕ ДОКЛАДА

67. Делегациям, представившим неофициальные документы (INF.), которые не были рассмотрены в ходе нынешней сессии, было предложено сообщить секретариатам о том, желают ли они включить эти документы в повестку дня следующей сессии в качестве официальных документов. Речь идет о следующих документах: INF.5 (Норвегия), INF.10 (МАПМ), INF.11 (Соединенное Королевство) вместе с INF.24 (Бельгия), INF.12 (ЕАПГ), INF.17 (Испания) и INF.27 (МСККП).

68. Совместное совещание утвердило доклад о работе своей мартовской сессии 2006 года и приложения к нему на основе проекта, подготовленного секретариатами.

Приложение 1

Доклад Рабочей группы по цистернам
(см. ECE/TRANS/WP.15/AC.1/102/Add.1)

Приложение 2

Тексты, принятые Совместным совещанием МПОГ/ДОПОГ

Часть 1

1.8.5.4 В пункте 7 образца отчета о происшествиях во время перевозки опасных грузов заменить "Безопасность груза" на "Неправильное закрепление груза".

[Справочный документ: INF.28]

Часть 2

2.2.9.1.15 Изменить следующим образом:

"Если это указано в колонке 4 таблицы А главы 3.2, веществам и изделиям класса 9 назначается одна из следующих групп упаковки в зависимости от степени опасности, которой они характеризуются:

группа упаковки II: вещества со средней степенью опасности;

группа упаковки III: вещества с низкой степенью опасности".

[Справочные документы: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2006/7 и INF.36]

Часть 3

Глава 3.2

Таблица А

№ ООН 3391 Заменить "333" на "43" в колонке 20.

№ ООН 3393 Заменить "X333" на "X432" в колонке 20.

[Справочные документы: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2006/2 и INF.34]

Часть 4

4.1.6.14 Исключить ссылку на стандарт "EN 1795".

Заменить "ISO 11621:1997" на "ISO 11621:2005".

[Справочный документ: INF.39]

Часть 5

5.3.2.3.2 После позиции "43" включить следующее:

"X432 твердое вещество, способное к самовозгоранию (пирофорное), реагирующее с водой с выделением легковоспламеняющихся газов".

[Справочные документы: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2006/2 и INF.34]

Часть 6

**6.1.1.4,
6.5.1.6.1 и
6.6.1.2**

В конце включить следующий текст:

«(см. также стандарт EN ISO 16106:2006 "Транспортные упаковки для опасных грузов - Тара, контейнеры средней грузоподъемности для массовых грузов (КСГМГ) и крупногабаритная тара для опасных грузов - Руководящие указания по применению стандарта ISO 9001)».

[Справочный документ: INF.39]

6.2.2 Добавить в таблицу следующие новые ссылки на стандарты:

Ссылка	Название документа	Применимые подразделы и пункты
<i>для периодических проверок и испытаний</i>		
prEN 14912	Оборудование и приспособления для СНГ - Проверка и техническое обслуживание клапанов баллонов для СНГ во время периодической проверки баллонов	6.2.1.6
<i>для конструкции и изготовления</i>		
prEN 14638-1	Переносные газовые баллоны - Сварные сосуды многоразового использования вместимостью до 150 л - Часть 1: Сварные баллоны из нержавеющей аустенитной стали, изготовленные в соответствии с конструкцией, опробованной экспериментальными методами	6.2.1.1 и 6.2.5.1
prEN 14893	Оборудование и приспособления для СНГ - Переносные сварные стальные барабаны для СНГ вместимостью от 150 до 1 000 л	6.2.1.1.1 и 6.2.1.5.1

[Справочный документ: INF.39]

6.8.2.1.23 Изменить текст, относящийся к значению коэффициента " $\lambda = 0,8$ ", следующим образом:

" $\lambda = 0,8$: сварные швы должны, насколько это возможно, проверяться визуально с обеих сторон и выборочно подвергаться испытаниям без разрушения. Испытаниям должны подвергаться все сварные Т-образные соединения с общей длиной проверяемого сварного шва не менее 10% от суммы длин всех продольных, кольцевых и радиальных (в днищах цистерны) швов".

[Справочные документы: 2006/10 + INF.38]

6.8.2.4.2 и

6.8.2.4.3 Изменить следующим образом:

"6.8.2.4.2 Корпуса и их оборудование должны подвергаться периодическим проверкам не реже одного раза в восемь лет/шесть лет/пять лет.

Эти периодические проверки включают:

- наружный и внутренний осмотр;
- испытание на герметичность корпуса вместе с его оборудованием в соответствии с пунктом 6.8.2.4.3 и проверку удовлетворительного функционирования всего оборудования;
- как правило, гидравлическое испытание под давлением⁹ (в отношении испытательного давления для корпусов и отсеков, если это применимо, см. пункт 6.8.2.4.1).

Обшивка для термоизоляционной или иной защиты должна сниматься только тогда, когда это необходимо для надежной оценки характеристик корпуса.

С согласия эксперта, утвержденного компетентным органом, периодические гидравлические испытания под давлением цистерн, предназначенных для перевозки порошкообразных или гранулированных веществ, могут не проводиться и заменяться испытаниями на герметичность в соответствии с пунктом 6.8.2.4.3 при эффективном внутреннем давлении, которое не ниже максимального рабочего давления.

6.8.2.4.3

Корпуса и их оборудование должны подвергаться промежуточным периодическим проверкам не реже одного раза в четыре года/три года/два с половиной года [после каждой проверки (первоначальной, промежуточной или периодической проверки).]

Эти промежуточные проверки включают испытание на герметичность корпуса вместе с его оборудованием и проверку удовлетворительного функционирования всего оборудования. Для этой цели цистерна подвергается эффективному внутреннему давлению, которое не ниже максимального рабочего давления. В случае цистерн, предназначенных для перевозки жидкостей или твердых веществ в гранулированном или

порошкообразном состоянии, когда для проведения испытания на герметичность используется газ, испытание должно проводиться при давлении не менее 25% максимального рабочего давления. Во всех случаях давление не должно быть менее 20 кПа (0,2 бар) (манометрическое давление).

В случае цистерн, оборудованных вентиляционными системами и предохранительным устройством для предотвращения выброса содержимого в случае опрокидывания цистерны, испытательное давление должно быть равно статическому давлению вещества, загруженного в цистерну.

Испытание на герметичность должно проводиться отдельно на каждом отсеке многосекционных корпусов".

[Справочные документы: 2006/6, INF.21 и INF.38].

6.8.2.5.1 Исключить примечание (см. поправки 2007 года к МПОГ/ДОПОГ)

[Справочные документы: INF.21 и INF.38]

6.8.2.6 Включить в таблицу следующие новые ссылки на стандарты:

Применимые подразделы и пункты	Ссылка	Название документа
<i>для всех цистерн</i>		
6.8.2.2.1	EN 14432:2006	Цистерны для перевозки опасных грузов - Оборудование цистерн для перевозки жидких химических веществ - Клапаны слива продукта и впуска воздуха
6.8.2.2.1	EN 14433:2006	Цистерны для перевозки опасных грузов - Оборудование цистерн для перевозки жидких химических веществ - Нижние клапаны

[Справочный документ: INF.39]

6.8.3.4.6 Изменить следующим образом:

"6.8.3.4.6 В отступление от требований подраздела 6.8.2.4 периодические проверки в соответствии с пунктом 6.8.2.4.2 должны проводиться не реже чем:

- a) каждые три года | каждые два с половиной года
в случае цистерн, предназначенных для перевозки № ООН 1008 бора трифторида, № ООН 1017 хлора, № ООН 1048 водорода бромистого безводного, № ООН 1050 водорода хлористого безводного, № ООН 1053 сероводорода, № ООН 1067 диазота тетраоксида (азота диоксида), № ООН 1076 фосгена или № ООН 1079 серы диоксида;
- b) после шести лет | после восьми лет
эксплуатации, а затем каждые 12 лет в случае цистерн, предназначенных для перевозки охлажденных сжиженных газов.

По крайней мере через шесть лет после каждой периодической проверки должны проводиться промежуточные проверки в соответствии с пунктом 6.8.2.4.3.

Между любыми двумя последовательными периодическими проверками, по требованию компетентного органа, может проводиться испытание на герметичность или промежуточная проверка в соответствии с пунктом 6.8.2.4.3.

Если корпус, его фитинги, трубы и элементы оборудования были испытаны по отдельности, цистерна подвергается испытанию на герметичность после сборки".

[Справочные документы: INF.14, INF.21 и INF.38]

6.10.3.7 a) Изменить следующим образом:

- "a) Штанга имеет внутренний или наружный запорный клапан, установленный непосредственно на корпусе или на патрубке, приваренном к корпусу; между корпусом или патрубком и наружным запорным клапаном может быть установлено поворотное зубчатое колесо, если оно расположено в защищенной зоне и если устройство управления запорным клапаном защищено кожухом/крышкой от опасности срыва в результате воздействия внешних нагрузок".

[Справочные документы: 2006/4 и INF.38]

[Этот текст будет рекомендован Рабочей группе WP.15 для принятия и вступления в силу 1 января 2007 года. Напротив, применительно к МПОГ этот текст может вступить в силу только 1 января 2009 года.]

Приложение 3

Исправление к поправкам 2007 года к МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ

Эти поправки будут учтены в издании МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ 2007 года.

Часть 2

2.2.62.1.12.1 Заменить текст сноски 6 (бывшая сноска 4) всеобъемлющим текстом сноски [МПОГ: 8]/[ДПОГ/ВОПОГ: 1] к пункту 5.5.1.1:

"⁶ Правила, регулирующие транспортировку живых животных, содержатся, например, в директиве 91/628/ЕЕС от 19 ноября 1991 года о защите животных во время перевозки (Official Journal of the European Communities No. L 340 of 11.12.1991, p. 17), а также в Рекомендациях Совета Европы (Комитета министров) по перевозке некоторых видов животных".

[Справочный документ: INF.15]

2.2.62.1.12.2 В конце второго подпункта включить ссылку на новую сноску 7 следующего содержания (текст существующей сноски [МПОГ: 10]/[ДПОГ/ВОПОГ: 2] к пункту 5.5.1.3):

"⁷ Правила, касающиеся трупов зараженных животных, содержатся, например, в Постановлении (ЕС) № 1774/2002 Европейского парламента и Совета от 3 октября 2002 года, в котором изложены санитарные нормы, касающиеся побочных продуктов животного происхождения, не предназначенных для потребления человеком (Official Journal of the European Communities, No. L 273 of 10.10.2002, p. 1)."

[Справочные документы: INF.15 и INF.16]

Часть 3

Глава 3.2

Таблица В

В позицию "ГУДРОНЫ ЖИДКИЕ, включая дорожный асфальт и масла, битум и разбавленные нефтепродукты" добавить ", имеющие температуру вспышки не более 60°C".

В позиции "нефтепродукты разбавленные" и "асфальт" добавить, соответственно, "имеющие температуру вспышки не более 60°C" и "имеющий температуру вспышки не более 60°C".

Включить следующие новые позиции:

Наименование и описание	№ ООН	Замечания	(Только МПОГ) Код НМ
Асфальт, перевозимый при температуре не ниже 100°C и ниже его температуры вспышки, см.	3257		271490
Асфальт с температурой вспышки более 60°C, перевозимый при температуре не ниже его температуры вспышки, см.	3256		271490
Битум с температурой вспышки более 60°C, перевозимый при температуре не ниже его температуры вспышки, см.	3256		271320
Битум, перевозимый при температуре не ниже 100°C и ниже его температуры вспышки, см.	3257		271320
Нефтепродукты разбавленные с температурой вспышки более 60°C, перевозимые при температуре не ниже их температуры вспышки, см.	3256		271500
Нефтепродукты разбавленные, перевозимые при температуре не ниже 100°C и ниже их температуры вспышки	3257		271500

Наименование и описание	№ ООН	Замечания	(Только МПОГ) Код ННМ
ГУДРОНЫ ЖИДКИЕ, включая дорожный асфальт и масла, битум и разбавленные нефтепродукты, с температурой вспышки более 60°C, перевозимые при температуре не ниже их температуры вспышки, см.	3256		27++++
ГУДРОНЫ ЖИДКИЕ, включая дорожный асфальт и масла, битум и разбавленные нефтепродукты, перевозимые при температуре не ниже 100°C и ниже их температуры вспышки, см.	3257		27++++

[Справочные документы: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2006/5 и INF.35 с поправками]

Часть 5

5.4.1.1.6.3 Изменить следующим образом:

- «5.4.1.1.6.3 а) Если порожние неочищенные цистерны, (только МПОГ: вагоны-батареи), транспортные средства-батареи или МЭГК перевозятся к ближайшему месту, где они могут быть очищены или отремонтированы в соответствии с положениями пункта 4.3.2.4.3, то в транспортном документе должна быть сделана следующая дополнительная запись: **"Перевозка в соответствии с пунктом 4.3.2.4.3"**.
- б) Если порожние неочищенные (только МПОГ: вагоны,) транспортные средства или контейнеры перевозятся к ближайшему месту, где они могут быть очищены или отремонтированы в соответствии с положениями пункта 7.5.8.1, то в транспортном документе должна быть сделана следующая дополнительная запись: **"Перевозка в соответствии с пунктом 7.5.8.1"**».

[Справочный документ: TRANS/WP.15/AC.1/2005/39]

5.5.1 Изменить следующим образом:

"(Зарезервирован)".

Дополнительная поправка: Такая же поправка касается раздела
"Содержание".

[Справочные документы: INF.15 и INF.16]
