



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**

Берн, 23–27 марта 2015 года

Пункт 8 предварительной повестки дня

Будущая работа**Дискуссия по вопросу о необходимости согласованного
подхода к письменным инструкциям, изложенным
в разделе 5.4.3 МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ****Передано правительством Румынии^{1,2}**

1. Делегация Румынии проанализировала раздел 5.4.3 "Письменные инструкции" в его нынешней формулировке в ДОПОГ, МПОГ и ВОПОГ и обнаружила, что в текстах этих соглашений имеется ряд несовпадающих формулировок, которые, по мнению делегации, не отражают конкретно специфики соответствующего вида транспорта.
2. Исходя из этого, делегация Румынии намерена предложить обсуждение этого вопроса с целью согласования подхода, изложенного в разделе 5.4.3, для всех трех видов транспорта.
3. Как известно, в последнее время благодаря активным усилиям ряда делегаций в WP.15 в письменные инструкции были внесены изменения, которые впоследствии с некоторыми изменениями были приняты для МПОГ и ВОПОГ.

¹ В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2014–2015 годы (ECE/TRANS/240, пункт 100; ECE/TRANS/2014/23, направление деятельности 9, пункт 9.2).

² Распространено Межправительственной организацией по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) в качестве документа OTIF/RID/RC/2015/1.

GE.14-25098 (R) 120215 120215

1425098Просьба отправить на вторичную переработку 

4. Делегация Румынии принимала участие в деятельности неофициальной рабочей группы, которая разработала новые письменные инструкции.
5. Новые письменные инструкции были включены в издание ДОПОГ 2009 года, а затем в них вносились поправки, отраженные в изданиях 2011 и 2015 года.
6. Поскольку мы не желаем инициировать внесение серии ненужных изменений, мы и не предлагаем их в настоящем документе. Экспертам предлагается поделиться опытом по ряду вопросов, возникающих в связи с содержанием раздела 5.4.3, предусмотренным для различных видов транспорта, чтобы принять решение о последующих мерах.
7. Мы исходим из того, что текст письменных инструкций был перенесен из ДОПОГ в МПОГ и ВОПОГ, что подтверждает необходимость рассматривать его как общий для этих соглашений текст, который следует согласовать в максимально возможной степени.
8. В этой связи мы предлагаем объединить усилия специалистов по различным видам внутреннего транспорта, чтобы прийти к общему пониманию данного предмета на уровне настоящего совещания.

Предложение

9. Делегация Румынии хотела бы просить Совместное совещание договориться о согласовании для трех видов внутреннего транспорта положений раздела 5.4.3 и некоторых других связанных с ними требований (например, обязанностей участников перевозки, специальной подготовки водителей/экипажа и т.д.).
10. Поэтому мы считаем, что обсуждение должно охватывать, по крайней мере, следующие темы:
 - a) Согласованный подход к тексту пунктов 5.4.3.1–5.4.3.4.
 - b) Ясно ли выражена в пунктах 5.4.3.1–5.4.3.3 обязанность водителей/экипажа принимать соответствующие меры и/или действовать в соответствующих ситуациях? Следует ли дополнить эти положения специальным пунктом в подразделе 1.4.2.2?
 - c) Должен ли экипаж транспортного средства ДОПОГ выполнять какие-либо обязанности в случае аварии/чрезвычайной ситуации, происходящей во время перевозки "катящееся шоссе" или трейлерной перевозки?
 - d) Согласованный подход к заголовку и подзаголовку на первой странице письменных инструкций:
 - ДОПОГ: Меры, принимаемые в случае аварии или чрезвычайной ситуации;
 - ВОПОГ: Меры, принимаемые в случае аварии или инцидента;
 - МПОГ: Меры, принимаемые в случае аварии или инцидента, которые связаны или могут быть связаны с перевозкой опасных грузов.

е) Согласованный подход к вводному предложению, описывающему действия, которые надлежит принять, на первой странице письменных инструкций:

ДОПОГ: В случае аварии или чрезвычайной ситуации, которые могут иметь место или возникнуть во время перевозки, члены экипажа транспортного средства должны принять следующие допустимые с точки зрения безопасности и практической возможности меры;

ВОПОГ: В случае аварии или инцидента, которые могут возникнуть во время перевозки, член экипажа должен принять следующие допустимые с точки зрения безопасности и практической возможности меры;

МПОГ: В случае аварии или инцидента, которые могут иметь место или возникнуть во время перевозки, водители должны принять следующие допустимые с точки зрения безопасности и практической возможности меры.

ф) Действительно ли важно подстрочное примечание а на стр. 1 письменных инструкций МПОГ: "Должны соблюдаться технические требования, содержащиеся в железнодорожных правилах или правилах железнодорожных операций"?

г) Противоречие между положениями пункта 5.4.3.4 и примечанием 2 на стр. 3 письменных инструкций относительно возможности изменения перевозчиком содержания колонки 3.

h) Действительно ли необходимы примечания 2 и 3 на стр. 3 инструкций?

і) Расхождения между правилами в отношении характеристик опасных свойств, описанных в колонке 2.

ј) Необходимость комплексного описания средств индивидуальной и общей защиты в письменных инструкциях:

i) В ВОПОГ используются перекрестные ссылки на таблицы А и С:

1. Есть ли возможность для более комплексного отражения информации, содержащейся в таблицах А и С, на последней странице инструкций?
2. Уместна ли экономия времени в контексте аварии или инцидента? Не было бы более целесообразно искать информацию о средствах защиты непосредственно в письменных инструкциях, а не в тексте Соглашения?

ii) МПОГ:

1. Отсутствуют особые указания по использованию средств индивидуальной защиты, перевозимых в кабине водителя.
2. Какие конкретные национальные спецификации дополняют средства, указанные в подстрочном примечании а на стр. 4? Действительно ли это примечание важно?

iii) ДОПОГ: перечень средств является исчерпывающим, но, возможно, его следует уточнить, в частности по следующим аспектам:

1. Важен ли размер сборного контейнера, лопаты и дренажной ловушки?

2. Какие технические решения можно было бы предусмотреть для формы и материала дренажной ловушки?
- k) Влияние телематики на письменные инструкции:
- i) Можно ли использовать электронное оборудование, в частности ноутбуки, планшеты, смартфоны, и читать письменные инструкции на таких носителях информации?
- ii) По-прежнему ли необходимо иметь печатные копии письменных инструкций?
- l) Последствия разработки класса 9 и его различных будущих знаков опасности для письменных инструкций.
11. Имеется несколько интересных идей, которые можно проанализировать для различных видов транспорта, а именно:
- a) ВОПОГ: положения пункта 1.3.2.2.5;
- b) положения пункта 1.4.2.2.6 (МПОГ), который также предлагается включить в ДОПОГ, вероятно, приведут к изменению пункта 1.4.2.2.1 g) (ВОПОГ).
12. Должны ли меры, которые необходимо принимать персоналу, быть темой практических занятий во время подготовки?
13. Это обсуждение может привести к разработке ряда общих принципов и подходов.
-