



Экономический и Социальный

Distr.
GENERAL

E/1996/66
12 June 1996
RUSSIAN
ORIGINAL: ENGLISH

Основная сессия 1996 года
Нью-Йорк, 24 июня - 26 июля 1996 года
Пункт ба предварительной повестки дня*

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ И ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ ВОПРОСЫ: УСТОЙЧИВОЕ РАЗВИТИЕ

Периодичность внесения поправок в рекомендации по перевозке опасных грузов

Записка Генерального секретаря

1. Речь идет о письме Генерального секретаря Международной морской организации от 21 июля 1995 года (E/1996/15) и о письме Генерального директора Международной ассоциации воздушного транспорта от 29 апреля 1996 года на имя Генерального секретаря (E/1996/63) по вопросу о периодичности внесения поправок в рекомендации по перевозке опасных грузов.

2. Этот вопрос обсуждался Комитетом экспертов по перевозке опасных грузов на его восемнадцатой сессии (Женева, 28 ноября - 7 декабря 1994 года). Ход обсуждения отражен в пунктах 159-162 и 167-173 доклада Комитета (ST/SG/AC.10/21), содержание которых приводится в приложении ниже.

3. Этот вопрос вновь будет обсужден на следующей сессии Комитета (2-11 декабря 1996 года) на основе внесенного экспертом из Германии предложения, о котором говорится как о неофициальном документе INF.45 в пункте 167 вышеупомянутого доклада и который в настоящее время издан в качестве официального документа (ST/SG/AC.10/R.501).

4. Рекомендации Комитета экспертов по перевозке опасных грузов по этому вопросу вместе с докладом Генерального секретаря о работе Комитета будут представлены Экономическому и Социальному Совету на его основной сессии 1997 года (см. решение Совета 1996/204 об основной программе работы Экономического и Социального Совета на 1997 год).

Приложение

* E/1996/100.

ВЫДЕРЖКИ ИЗ ДОКЛАДА КОМИТЕТА ЭКСПЕРТОВ ПО ПЕРЕВОЗКЕ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ
О РАБОТЕ ЕГО ВОСЕМНАДЦАТОЙ СЕССИИ (ST/SR/AC.10/21)

159. Представители ИМО и ЦБМЖП упомянули о трудностях, с которыми сталкиваются их организации каждые два года при внесении изменений в документы, за выпуск которых они несут ответственность. Эти трудности связаны с осуществлением значительного объема работы по приведению документов в соответствие с новыми рекомендациями, необходимостью перевода новых текстов на несколько языков и с трудностью обеспечения эффективного выполнения положений, в которые слишком часто вносятся поправки, особенно в развивающихся странах.

160. Однако представители ИАТА и ИКАО заявили, что им хотелось бы сохранить нынешний двухгодичный период, с тем чтобы иметь возможность отразить потребности грузоотправителей и технический прогресс в положениях. Они подчеркнули, что для отражения в правилах решения той или иной проблемы, поднимаемой отраслью, в настоящее время на процедуры его рассмотрения в соответствующих органах и организациях Организации Объединенных Наций уходит около четырех лет и что более длительный цикл может породить тенденцию к тому, чтобы действовать в обход этих правил. Представитель ИКАО далее высказал мысль о том, что одним из факторов, усугубляющих трудности, с которыми сталкиваются другие транспортные организации в связи с сохранением двухгодичного цикла, является формат правил, поскольку ИКАО успешно придерживается двухгодичного цикла.

161. Ввиду позитивных сдвигов в согласовании правил перевозок на различных видах транспорта на основе рекомендаций несколько экспертов высказались за менее частую публикацию рекомендаций; вместе с тем необходимо установить процедуру для внесения поправок в тех случаях, когда речь идет о безотлагательных потребностях отрасли или конкретных вопросах, требующих быстрого реагирования. Комитет согласился вернуться к рассмотрению этого вопроса в ходе обсуждения пункта 8 (публикация пересмотренных рекомендаций) (см. пункт 167) и в соответствии с решениями, которые будут приняты по программе работы.

162. Представитель МСЖД внес предложение о том, что в целях улучшения согласования было бы полезно устанавливать рекомендуемую дату для имплементации новых поправок, которая отражалась бы в резолюции Экономического и Социального Совета.

...

167. Сославшись на ход обсуждения вопроса о периодичности внесения поправок в рекомендации (см. пункты 159–161), эксперт из Германии предложил (INF.45) после девятого пересмотренного издания публиковать полностью пересмотренные издания рекомендаций только раз в четыре года, установить процедуру для внесения незначительных поправок, которые будут утверждаться раз в два года, и до сессии Комитета 1998 года не принимать никаких поправок к руководству по испытаниям и критериям.

168. Представитель ИМО указала, что ИМО может согласиться со сроками внесения поправок, предложенными Германией в документе INF.45, поскольку Комитет ИМО по безопасности на море уже утвердил периодичность внесения поправок в Международный кодекс морской перевозки опасных грузов (МКМПОГ). Она выразила мнение о том, что в связи с внедрением новой технологии в качестве промежуточного решения легче вносить менее значительные поправки раз в два года, оставляя более серьезные поправки для внесения раз в четыре года. Она привлекла внимание к тому факту, что, когда ИМО подняла этот вопрос в Комитете два года тому назад, она исходила из того, что государства – члены ИМО сталкивались с трудностями с

/...

имплементацией частых поправок к Кодексу и что им нередко приходилось устанавливать переходные периоды до полной имплементации той или иной поправки. В этой связи возник вопрос, зачем часто вносить изменения, если они не могут быть имплементированы.

169. Признав, что все государства-члены, участвующие в работе Комитета, также представлены и в ИМО, представитель ИМО выразила обеспокоенность по поводу того, что, когда государства высказывают разные точки зрения в различной форме, возникают проблемы. Она предложила урегулировать такие разногласия на национальном уровне, с тем чтобы правительства могли высказывать скоординированную точку зрения во всех формах. Аналогичную обеспокоенность выразил и представитель ЦБМЖП.

170. Комитет отметил, что если сохранится вариант, предусматривающий внесение незначительных поправок раз в два года, то для Секции изданий Организации Объединенных Наций будет удобнее наладить продажу сводного издания, по крайней мере на английском и французском языках, чем перепечатывать старое издание и продавать его вместе с подборкой поправок, опубликованных отдельно.

171. По вопросу о периодичности внесения поправок не удалось прийти к какому-либо решению. Были признаны трудности, с которыми сталкиваются международные организации и правительства при внесении изменений в свои соответствующие документы, но при этом было указано, что рекомендации были разработаны и обновляются с учетом технического прогресса, появления новых веществ и изделий и требований, предъявляемых к современным системам транспорта, поэтому переход на четырехлетний период сопряжен с риском того, что рекомендации окажутся устаревшими или слабо увязанными с темпами технического прогресса.

172. Эксперт из Соединенных Штатов Америки заявил, что правительства и международные организации могут принять решение по дате имплементации и что транспортным организациям следует разработать разумные имплементационные графики. По его мнению, отрасли должно быть предоставлено право на переходном этапе использовать новые рекомендации в добровольном порядке. Он также выразил надежду на то, что в предстоящий период глобального согласования и перестройки число поправок уменьшится.

173. Эксперт из Германии просил, чтобы его предложение, содержащееся в документе INF.45, было распространено в качестве официального документа для обсуждения в следующем двухгодичном периоде, и вновь подтвердил свою точку зрения относительно того, что до сессии Комитета 1998 года ни в рекомендации, ни в руководство по испытаниям и критериям не должно вноситься никаких поправок.
