



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.15/AC.1/1999/6
2 March 1999

RUSSIAN
Original: 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

(Берн, 25-28 мая 1999 года)

ИЗМЕНЕНИЕ СТРУКТУРЫ МПОГ/ДОПОГ

Доклад о работе 13-го совещания Рабочей группы Комиссии экспертов МПОГ
"Изменение структуры МПОГ" (Краков, 25-29 января 1999 года)

Представлено Центральным бюро международных железнодорожных
перевозок (ЦБМЖП) *

Секретариат получил от Центрального бюро международных железнодорожных перевозок (ЦБМЖП) нижеследующий доклад.

* Распространено Центральным бюро международных железнодорожных перевозок ЦБМЖП в качестве документа OSTI/RID/GT-III/1999/6.

УЧАСТНИКИ

1. По приглашению Польских железных дорог (ПЖД) рабочая группа Комиссии экспертов МПОГ "Изменение структуры МПОГ" провела свое 13-е совещание в Кракове 25-29 января 1999 года. В работе этого совещания приняли участие представители следующих стран: Австрии, Бельгии, Венгрии, Германии, Италии, Нидерландов, Польши, Франции, Чешской Республики и Соединенного Королевства. Кроме того, были представлены Международный союз железных дорог (МСЖД), Международный союз ассоциаций частных владельцев грузовых вагонов (МСАГВ) и Европейская ассоциация по промышленным газам (ЕАПГ). Совещание проходило под председательством г-на В. Виссера (Нидерландские железные дороги, Нидерланды).

ПУНКТ 1: ЦИСТЕРНЫ

2. В связи с этим пунктом повестки дня Председатель сослался на пункты 62-93 доклада о работе сессии Совместного совещания, проходившей в сентябре 1998 года (см. документ TRANS/WP.15/AC.1/174-ОСТ/И/РИД/ГТ-III/1998-В).

3. Ссылаясь на пункт 70 этого доклада, представитель Германии предложил рекомендовать Рабочей группе WP.15 в целях согласования присвоить код цистерны также автоцистернам, даже если это не представляется необходимым в силу того факта, что свидетельство о допуске должно всегда находиться на борту транспортного средства.

Документ 1998/1, приложение 1

4. Рабочая группа рассмотрела затем вопросы, конкретно касающиеся цистерн и оставшиеся нерассмотренными после совещания рабочей группы ограниченного состава по части 1.

Конструктивные элементы оборудования (пункт 19, № 8)

5. Что касается документа L7, то Центральное бюро обратило внимание на то обстоятельство, что в соответствии с нынешним вариантом МПОГ/ДОПОГ стабилизирующие элементы являются неотъемлемой частью конструктивных элементов контейнеров-цистерн, но не вагонов-цистерн/автоцистерн.

6. Председатель заявил, что под стабилизирующими элементами контейнера-цистерны понимаются устройства, расположенные с наружной стороны корпусов и препятствующие изменению углового пространственного положения корпуса (например, опрокидывание, качение). Внутренние устройства корпуса, например поперечные волнорезы, к такому оборудованию не относятся, и, таким образом, конструктивные элементы контейнеров-цистерн в действительности отличается от соответствующего оборудования вагонов-цистерн/автоцистерн.

7. Рабочая группа решила подразделить определение конструктивных элементов на элементы для а) контейнеров-цистерн, б) вагонов-цистерн/автоцистерн и с) КСГМГ, сохранив нынешние различия и включив, по примеру Рекомендаций ООН, лишь "наружные" по отношению к корпусам элементы.

1.6 Переходные меры (пункт 24)

8. В своем документе L7 Центральное бюро констатировало, что большинство переходных мер относится к контейнерам-цистернам и вагонам-цистернам/автоцистернам и что можно было бы, таким образом, подумать о переносе этих переходных мер в главу 4.2 (использование).

9. Рабочая группа решила сохранить все переходные меры в части 1, а в пункт 4.2.1.7 включить ссылку на переходные меры, содержащиеся в части 1.

Мягкая сталь, стандартная сталь (пункт 30, № 3b)

10. В документе L13 Центральное бюро поставило вопрос о том, стоит ли включать определение стандартной стали в том виде, в каком оно приведено в Рекомендациях ООН (часть 6). Термин "стандартная сталь" используется в настоящее время в МПОГ/ДОПОГ лишь в связи с КСГМГ, тогда как в добавлениях, касающихся цистерн, речь идет лишь о "мягкой стали" и "стандартной мягкой стали".

11. По мнению представителя Германии, в МПОГ/ДОПОГ следует включить определение стандартной стали в соответствии с Рекомендациями ООН ("сталь с пределом прочности на растяжение 370 Н/мм² и удлинением при разрушении 27%"), поскольку речь в данном случае идет о мнимой стали, характеристики которой используются в качестве переводных значений для расчета толщины стенок, выполненных из других металлов.

12. Определение "мягкая сталь" следует, однако, сохранить, так как толщина стенок, выполненных из сталей, подпадающих под это определение, не нуждается в перерасчете. В этой связи необходимо рассмотреть вопрос о том, не следовало бы включить в пункт 6.7, для уяснения ситуации, пункт 6.6.2.4.9 Рекомендаций ООН ("при использовании мягкой стали расчет по формуле, приведенной в пункте 6.6.2.4.6, не требуется").

13. Рабочая группа присоединилась к этому мнению и внесла в главу 6.7 (документ -/AC.1/1998/39) следующие дополнительные изменения:

- текст сноски 2 к пункту 6.7.1.1.24 читать следующим образом:

"Определение мягкой стали и стандартной стали см. в пункте 1.2.1";

- значения R_{m_0} и A_0 , приведенные в сноске 3 к пункту 6.7.1.1.24, изменить следующим образом:

" $R_{m_0} = 370$ (минимальный предел прочности для стандартной стали, определение см. в 1.2.1)"

" $A_0 = 27$ (минимальное удлинение при разрушении)".

Переносные цистерны (пункт 30 с))

14. В своем документе L13 Центральное бюро задает вопрос о том, не следовало бы включить в МПОГ/ДОПОГ определение переносной цистерны, приведенное в Рекомендациях ООН. По мнению Лондонской рабочей группы ограниченного состава, это весьма широкое определение схоже с определением контейнера-цистерны и поэтому его не следует включать.

15. Рабочая группа сочла это определение необходимым, так как в отдельной колонке таблицы А главы 3.2 содержатся ссылки на виды этих новых переносных цистерн и так как контейнер-цистерна, по смыслу Рекомендаций ООН, должен удовлетворять положениям КБК. Именно поэтому в текст было включено в квадратных скобках краткое определение, отсылающее к Рекомендациям ООН. Кроме того, чтобы не путать с прежними переносными цистернами, предусмотренными в МКМПОГ и не соответствующими Рекомендациям ООН, была включена ссылка на новое издание МКМПОГ: "[цистерна, используемая в смешанных перевозках, вместимостью более 450 литров, соответствующая определению, содержащемуся в Рекомендациях ООН или МКМПОГ, издания xxxx года, обозначенная соответствующим кодом (Т-код) в колонке [] таблицы Н главы 3.2]".

1.1.4.3 Использование контейнеров-цистерн, допущенных для морских перевозок

16. В этой связи рабочая группа обсудила проблему использования в сухопутном сообщении контейнеров-цистерн, допущенных для морских перевозок (нынешний маргинальный номер 1.9/212 190 добавления X/V.1b). Поскольку, с одной стороны, предписания Рекомендаций ООН, касающиеся цистерн для смешанных перевозок, должны войти в новый МКМПОГ и, с другой стороны, должно быть разрешено как изготовление контейнеров-цистерн ИМО в соответствии с предписаниями нынешнего МКМПОГ в течение переходного периода вплоть до 2003 года, так и использование этих контейнеров-цистерн до конца срока их эксплуатации, то необходимо, следовательно, включить в МПОГ/ДОПОГ положения, регулирующие использование этих двух типов контейнеров-цистерн/переносных цистерн в сухопутном сообщении.

17. Рабочая группа предложила включить в пункт 1.1.4.3.1 следующее положение, регулирующее использование прежних контейнеров-цистерн ИМО:

"Контейнеры-цистерны, которые не полностью отвечают требованиям главы 6.8, но были допущены в соответствии [с переходными мерами, предусмотренными поправкой 30/2001] МКМПОГ для морских перевозок в качестве переносных цистерн, могут также использоваться при соблюдении следующего условия: [могут перевозиться лишь вещества, допущенные к транспортировке в контейнерах-цистернах МПОГ/ДОПОГ в соответствии с предписаниями колонки [] таблицы А главы 3.2.]

ПРИМЕЧАНИЕ. Указания в накладной/транспортном документе см. в [5.4.2]".

18. Использование новых переносных цистерн должно регулироваться в пункте 1.1.4.3.2 следующим образом:

"Контейнеры-цистерны, которые не полностью отвечают требованиям главы 6.8, но были допущены в соответствии с Рекомендациями ООН МКМПОГ для морских перевозок в качестве переносных цистерн, могут также использоваться при соблюдении следующего условия: [могут перевозиться лишь вещества, допущенные к транспортировке в контейнерах-цистернах МПОГ/ДОПОГ в соответствии с предписаниями колонки [] таблицы А главы 3.2.]

ПРИМЕЧАНИЕ. Указания в накладной/транспортном документе см. в [5.4.2]".

Документ С2 (ЕАПГ)

19. В этом документе представитель ЕАПГ предложил изъять из главы 6.7 положения, касающиеся вагонов-батарей/транспортных средств – батарей и контейнеров-цистерн с несколькими отсеками и включить их в отдельную главу 6.8. Он обосновал это предложение тем фактом, что в соответствии с нынешними предписаниями МПОГ/ДОПОГ цистерны допускаются также в качестве элементов вагона-батареи/транспортного средства – батареи или контейнера-цистерны с несколькими отсеками, однако на практике используются лишь баллоны, трубовидные сосуды и связки баллонов, конструкция и испытания которых регулируются предписаниями нынешнего класса 2, а не добавлений Х и XI/V.1b и V.1a. Сегодняшняя практика показывает, что, с одной стороны, грузоотправителю не ясно, какие предписания добавлений, касающихся цистерн, следует применять к вагонам-батарей/транспортным средствам – батареям и контейнерам-цистернам с несколькими отсеками, и что, с другой стороны, в разных государствах это влечет за собой различное толкование.

20. Учитывая, что многие положения предлагаемой главы 6.8 идентичны положениям главы 6.7 и что ЕАПГ не сочла необходимым разъединять главу 4.2, касающуюся использования цистерн, некоторые делегации решили, что предписания, касающиеся вагонов-батарей/транспортных средств – батарей и контейнеров-цистерн с несколькими отсеками, следует скорее включить в отдельный раздел (6.7.2) самой главы 6.7.

21. Представитель Бельгии заметил, что предписания, касающиеся вагонов-цистерн/автоцистерн и контейнеров-цистерн, были сведены воедино в рамках изменения структуры с целью избежать дублирования в правилах. Этот принцип не следует нарушать, разъединяя предписания, касающиеся вагонов-батарей/транспортных средств - батарей, с одной стороны, и контейнеров-цистерн с несколькими отсеками - с другой.

22. По мнению же представителя Соединенного Королевства, на первое место в ряду приоритетов следует ставить улучшение удобства пользования, а не желание избежать дублирования в правилах.

23. Председатель обратился к представителю ЕАПГ с просьбой подготовить к следующему совещанию рабочей группы аналитический документ, из которого было бы ясно, какие положения глав 6.7 и 4.2 применяются к вагонам-батарей/транспортным средствам - батареям, а какие - к контейнерам-цистернам с несколькими отсеками. На основе этого документа будет проще принять решение о том, должны ли соответствующие предписания быть вынесены в отдельную главу или содержаться в соответствующем разделе главы 6.7.

24. В ходе предварительного голосования семь делегаций высказались в пользу главы 6.8, четыре делегации - за раздел 6.7.2 и две делегации воздержались.

25. Представитель ЕАПГ сообщил, что он, кроме того, предложил в своем документе С2 включить положения, касающиеся наполнения цистерн для газов класса 2 и периодических испытаний, в главу 4.2, а не в главу 6.7, как это предлагал МСЖД, учитывая, что эти предписания предназначены для пользователей. В соответствии с предложением, содержащимся в документе, направленном Комитету экспертов ООН, использовался термин "контейнер для газа с несколькими отсеками (КГНО)" вместо термина "контейнер-цистерна с несколькими отсеками".

Документ С5 (МСАГВ)

26. На последнем совещании рабочей группы в Лондоне МСАГВ, БИМ и МСЖД получили инструкции рассмотреть этот документ с целью определить, в какой мере все еще нужны отличающиеся друг от друга положения, касающиеся вагонов-цистерн/автоцистерн, с одной стороны, и контейнеров-цистерн - с другой, или же эти положения можно изъять (см. пункт 26 доклада TRANS/WP.15/AC.1/1999/1).

6.7

27. Изложение общих положений раздела 6.7, касающихся применения, будет приведено в соответствии с форматом раздела 4.2.1 документа 1998/26/Rev.1, в котором подраздел 4.2.1.2 утратил свою целесообразность, а в подразделах 4.2.1.1 и 4.2.1.3 термины соответственно "вагоны-цистерны/автоцистерны" и "контейнеры-цистерны"

заменены три раза на соответственно "вагоны-цистерны, [вагоны-батареи] и вагоны с переносными цистернами/автоцистерны (встроенные цистерны), [транспортные средства - батареи] и транспортные средства со съемными цистернами" и "контейнеры-цистерны и съемные кузова - цистерны".

28. Текст пункта 4.2.1.4 (предпоследний подпункт раздела 6.7) читать следующим образом:

"Настоящие предписания применяются к вагонам-цистернам, [вагонам-батареям] и вагонам с переносными цистернами/автоцистернам (встроенным цистернам), [транспортным средствам - батареям] и транспортным средствам со съемными цистернами,

к контейнерам-цистернам и съемным кузовам - цистернам,

используемым для перевозки газообразных, жидких, порошкообразных и зернистых веществ, а также к их вспомогательному оборудованию".

Предельное значение 0,45 м³ для контейнеров-цистерн было исключено, так как оно уже содержится в определении контейнера-цистерны, приведенном в разделе 1.2.1.

6.7.1.1.6

29. Этот пункт был изменен по предложению МСАГВ: термины "вагоны-цистерны/автоцистерны" и "контейнеры-цистерны" были заменены термином "цистерны/резервуары". В результате нынешние предписания, касающиеся вагонов-цистерн, будут расширены, однако без какого бы то ни было ущерба, так как в данном случае указываются лишь возможности для достижения поставленной цели.

30. В связи с использованием термина "цистерна" ("tank/Tank") участники констатировали, что в отличие от ДОПОГ цистерна в нынешнем МПОГ никак не определяется. Содержится лишь определение корпуса (shell) (по-немецки также "Tank") как оболочки.

31. В пункте 6.6.2.1, под термином "переносная цистерна", содержащимся в Рекомендациях ООН, цистерна (tank) определяется как корпус (shell), оснащенный служебными и конструктивными элементами. По сравнению с определением в ДОПОГ, которое, впрочем, неверно с точки зрения вместимости в 1 000 литров для контейнеров-цистерн и противоречит маргинальному номеру 200 000(2), это определение имеет то преимущество, что его более легко применять. В этой связи необходимо будет просить Рабочую группу WP.15 рассмотреть также вопрос о включении этого определения в ДОПОГ.

32. Для немецкого языка эта проблема усугубляется тем обстоятельством, что как для цистерны (tank), так и для корпуса (shell) существует лишь один термин – "Tank". Центральное бюро предлагает использовать в будущем, для предписаний в отношении конструкции, касающихся, по сути, собственно оболочки, термин "Tankwand" для перевода термина "корпус" ("shell"). Экспертам предлагается высказаться по этому поводу (касается лишь текста на немецком языке).

6.7.1.1.20

33. Представитель МСАГВ отметил, что общее предписание этого пункта относится к жидким веществам с температурой вспышки до 61°C и воспламеняющимся газам и что оно приводится также в качестве особого предписания ТС 2 (для угля животного или растительного происхождения под № ООН 1361) в пункте 6.7.3.1. Поэтому он предложил изъять общее предписание и включить в группу веществ, к которым применяется особое предписание ТС 2, жидкости с температурой вспышки до 61°C и воспламеняющиеся газы.

34. Председатель объяснил, что для жидкостей предусмотрено два кода цистерн, для которых не требуется заземления (LGAV и LGVB). Особое предписание ТС 2 должно применяться ко всем веществам с главной или дополнительной опасностью класса 3, а также к углю животного или растительного происхождения (№ ООН 1361).

35. Представители Германии и Бельгии заявили, что такие положения должны включаться в качестве особых предписаний в тех случаях, если рассматриваемое положение не применяется ко всем веществам. Они, таким образом, поддержали предложение МСАГВ о том, чтобы включить лишь особое предписание ТС 2, которое следует, однако, повторить в пункте 6.7.2.6 в отношении газов класса 2, так как в том месте, где оно приводится в настоящее время (6.7.3.1), оно применяется лишь к веществам классов 3-9.

36. Представитель Нидерландов высказался за сохранение формулировки этого особого предписания, а именно: "резервуары, предназначенные для перевозки жидких веществ с температурой вспышки до 61°C и воспламеняющихся газов", – с тем чтобы данное правило оставалось удобочитаемым даже без таблицы.

37. Против этого пожелания высказался представитель Бельгии: у грузоотправителя может сложиться впечатление, что он обязан проверить также и соблюдение этого требования (температура вспышки более 61°C или воспламеняющиеся газы). Кроме того, по его мнению, особые предписания следует не разъяснять для каждого класса отдельно, а скорее вынести их в конец главы, чтобы облегчить их поиск.

38. В ходе голосования семь делегаций высказались за сохранение предписания в общей части и за его распространение на уголь животного или растительного происхождения под номером ООН 1361, к которому применяется особое предписание ТС 2.

39. Что касается содержания этого предписания, то Председатель объяснил, что это предписание обеспечивает на железнодорожном транспорте установление уравнивающего соединения во время наполнения и опорожнения и постоянное токопроводящее соединение на случай возможного повреждения воздушной контактной сети или удара молнии. Он высказался за сохранение существующих различий между вагонами-цистернами и автоцистернами; это предложение поддержали восемь делегаций, одна делегация выступила против.

6.7.1.1.21

40. Данный вариант согласования текста, предложенный МСАГВ, был принят.

6.7.1.1.22

41. Форма текстов, соответствующих отдельным видам перевозок, была сохранена в соответствии с предложением МСАГВ.

6.7.1.1.24

42. В отношении этого пункта МСАГВ предложил частичное согласование, т.е. считать нормальным диаметр цистерны, равный 1,80 метра.

43. Представитель Нидерландов не советовал вносить это изменение, так как в этом случае внутренняя хронология пункта 6.7.1.1.24 не будет совпадать с внутренней хронологией следующих пунктов.

44. Представитель Германии так же предложил воздержаться от такого изменения в ожидании окончательного решения, которое будет принято Рабочей группой WP.15 в отношении толщины стенок в случае использования альтернативных материалов.

45. Предложение МСАГВ было отклонено шестью голосами против одного.

6.7.1.3.1 (Утверждение типа)

46. Представитель Соединенного Королевства снял с обсуждения свое предложение, содержащееся в документе С7, и поддержал предложение представителя Бельгии, содержащееся в документе С9, так как это предложение является четким графическим изображением того, что указано в последнем предложении, принятом в Лондоне (см. пункт 17 доклада TRANS/WP.15/1999/1). Предложение о согласовании текста МСАГВ (документ С5) также было принято. Рабочая группа изменила структуру всего текста (см. документ 1999/5).

47. Дополнение, внесенное в рационализированный подход на основе предложения Бельгии (С9), позволяет определить – помимо веществ, допущенных для данного кода цистерны, и остальных видов цистерн, допущенных для этих веществ, – также другие вещества, допущенные к перевозке в этом виде цистерны, а также в тех видах цистерн, эксплуатационные параметры которых могут быть более низкими (см. пункт 16 доклада TRANS/WP.15/AC.1/1999/1). Представитель Соединенного Королевства соответственно дополнил этот рационализированный подход пункта 4.2.4.1.3.

48. Конкретный пример, иллюстрирующий эти факты, приведен в пункте 18 доклада TRANS/WP.15/AC.1/1999/1. К этому необходимо добавить другие виды (коды) цистерн, которые допущены к перевозке этих веществ и эксплуатационные параметры которых должны быть более высокими.

49. Проблема совместимости (см. пункт 21 доклада 1999/1) не была решена, в связи с чем это измененное положение было заключено в квадратные скобки, в частности термин "также", который представитель Бельгии пожелал сохранить (документ 1998/39).

50. В общем контексте этого рационализированного подхода Председатель напомнил участникам, что в объяснительных примечаниях все вещества будут включены в органиграмму решений (часть 2) для удобства пользователей.

51. Предложение о согласовании текста пункта 6.7.1.3.2 (документ UIP/C5) также было принято (утверждение корпусов, изготовленных без изменений, серийно или в соответствии с типом).

Испытания, степень наполнения и значения испытательного давления

52. На сентябрьской сессии Совместного совещания представитель ЕАПГ предложил, как и в случае емкостей класса 2, включить в часть 4 положения, касающиеся степени наполнения, и предписания, относящиеся к периодическим испытаниям, так как они предназначены для пользователя. В своих основных документах (1998/39 и 1998/26/Rev.1) МСЖД предлагает включить в часть 4 лишь положения, касающиеся степени наполнения, за исключением газов. В Рекомендациях ООН положения об испытательном давлении и степени наполнения содержатся в части 4, а предписания, касающиеся периодических испытаний, – в части 6. Было решено, что между испытательным давлением и степенью наполнения, по крайней мере для газов, существует определенная связь, что испытательное давление – будь то в случае первоначального или периодического испытания – касается также конструкции и официального допущения, что периодические испытания касаются как пользователей, так и властей, и что положения о первоначальном испытании должны содержаться в части 6.

53. Независимо от того, какое решение будет принято (часть 4 или 6), участники согласились включить перекрестную ссылку, как это предусмотрено в пункте 4.2.1.6 документа МСЖД.

54. Представители Франции и Бельгии предложили для удобства пользования включить всё в часть 6 и предусмотреть в части 4 ссылку на часть 6. Такой порядок отвечает интересам тех, кто нуждается в получении общего представления о всех этих предписаниях.

55. Девять из десяти правительственных делегаций присоединились к предложению Франции о включении всех этих положений в часть 6. Представитель Нидерландов высказался за часть 4, тогда как представитель МСАГВ воздержался.

Вывод в отношении работы, касающейся цистерн

56. Председатель констатировал, что все участники, в том числе и представитель Бельгии, удовлетворены решениями, принятыми относительно цистерн. Секретариат подготовит к майской сессии Совместного совещания сводные тексты глав 6.7 и 4.2.

ИНСТРУКЦИИ ПО УПАКОВКЕ (ПУНКТ 2)

57. Из-за отсутствия на рабочих языках сводного текста инструкций по упаковке, принятых на декабрьской сессии Комитета экспертов ООН, рабочая группа ограничилась общим обсуждением этих инструкций.

58. Представитель Германии напомнил, что инструкции по упаковке были приняты большинством голосов в упомянутом Комитете и что его правительством, а также правительствами Нидерландов и Бельгии были высказаны некоторые оговорки. Он, однако, заявил, что если в принципе договаривающиеся стороны и "обязаны" договориться, то они вправе расходиться по некоторым аспектам, которые они считают недоработанными с точки зрения безопасности. Это мнение разделяет также Соединенное Королевство в своем документе С4. Представитель Германии объявил, что в сотрудничестве с представителем Соединенного Королевства он собирается представить предложение, содержащее полный текст, и поинтересовался у представителей Бельгии и Нидерландов, готовы ли они оказать сотрудничество в разработке этого компромиссного решения.

59. Кроме того, он напомнил, что Комитет ООН не выполнил пожелание, выраженное Совместным совещанием в связи с принципом № 5 Рекомендаций (самые строгие предписания и предоставление различным видам транспорта возможности отхода от этих предписаний путем принятия своих собственных, менее строгих предписаний), и что поэтому можно обосновать расхождения между МПОГ и ДОПОГ независимо от степени их строгости. Необходимо, однако, ограничить число рассматриваемых тем и дождаться обсуждений, которые состоятся в ИМО.

60. Представитель Соединенного Королевства объяснил, что, как указывается в его документе С4, он может согласиться с расхождениями, если только они вызваны конкретными потребностями автомобильного транспорта и железнодорожных перевозок, и что он согласится лишь с минимумом исключений. Он согласился оказать помощь, даже если он имеет свою точку зрения по некоторым вопросам.

61. Представитель Бельгии заявил, что, хотя в 90% случаев на уровне Комитета экспертов удалось достичь согласия на предмет необходимости приемлемого для него компромисса, в остальных 10% никакой готовности к обсуждению не было. Он добавил, что в этих 10% случаев была оставлена без внимания безопасность перевозок, уровень которой, таким образом, недопустимо снизился. Он в общем и целом присоединился к оговоркам, высказанным Германией, и согласился оказать помощь, считая все же необходимым подготовить документ с соответствующими объяснениями.

62. Представитель Нидерландов также согласился оказать помощь и напомнил, как он это уже делал на Совместном совещании (INF.15), о необходимости изложить в отдельном документе положения, по которым не удалось достичь согласия, так как уровень безопасности не должен снижаться.

63. Представитель Франции объяснил, что достигнутый в 90% случаев компромисс носит конструктивный характер, так как он отвечает требованиям и той и другой стороны. Разногласия вызваны не каким-либо видом перевозок, а отличающейся концепцией безопасности в конкретном регионе. В принятых принципах требования, предъявляемые к видам транспорта, могут быть более строгими, но в данном случае необходимо сосредоточиться на противоречивых аспектах и основательно аргументировать нецелесообразность согласования. Если будет принято решение о том, чтобы инструкции были более строгие по сравнению с инструкциями ИМО, и если будет сочтено, что инструкции ИМО обеспечивают меньшую безопасность, то тогда необходимо будет проявить последовательность и изъять в таком случае маргинальный номер 14/2007.

64. На следующем совещании рабочей группы в Софии (12-16 апреля) будет рассмотрен документ, который подготовят Германия и Соединенное Королевство, и будут разработаны решения, которые будут приниматься на Совместном совещании в мае 1999 года.

ЧАСТЬ 1 (ПУНКТ 3)

65. Рабочая группа рассмотрела, на основе приложения 1 к Лондонскому докладу (1999/1), решения, принятые рабочей группой ограниченного состава по части 1 в Лондоне, и согласилась с большинством выводов, к которым пришла эта группа.

66. Рабочая группа "по молчаливому согласию" приняла к сведению предложения секретариата (ЦБМЖП) в отношении определений, касающихся радиоактивных материалов (включая упаковку), которые в какой-то мере противоречат решениям рабочей группы ограниченного состава, изложенным в пункте 4. Секретариат основывался при этом на предложениях МАГАТЭ, принятых Комитетом экспертов ООН (например, обыкновенная ссылка на главу 2.7).

67. Что касается пункта 8 (Надписи), то было сочтено необходимым проводить различие между надписями с номером ООН и надписями на таре (маркировка). Если в отношении упаковок это не составляет никаких проблем, то в случае цистерн ситуация не настолько ясна. В этой связи необходимо будет заново сформулировать это положение, так чтобы знаки опасности не охватывались определением "надписи". Эту проблему необходимо будет решать в рамках главы 5.1

68. Секретариат предложил, по примеру Рекомендаций ООН, включить в часть 1 определение решетчатой тары в соответствии с остальными определениями - "поддон", "бобина" и "емкость" (класс 1). Проблема терминологии на немецком языке, отличающейся от терминологии добавления V/A.5, осталась, однако, нерешенной.

69. Рабочая группа сочла, что вопрос о разработке определения типового образца тары (и прототипа для цистерн) должен быть передан на рассмотрение Подкомитета ООН (пункт 13).

70. Что касается определения упаковки (пункт 19, № 2), в котором было учтено определение перевозки навалом/насыпью, то представитель Бельгии констатировал, что в этом определении отсутствует указание на то, что упаковка должна быть снабжена знаками опасности и надписями, соответствующими формулировке "готовая к отправке", без чего упаковка не может считаться готовой к отправке. Представителю Бельгии напомнили, что эти термины в определении не являются новыми, и обратили его внимание на вводное предложение маргинального номера 312/2312 (1). Таким образом, замечание представителя Бельгии не было принято во внимание.

71. Определение "управляющий инфраструктурой" (пункт 19, № 7) вызвало неоднозначную реакцию. В своем документе С13 представитель Германии заявил, что соответствующие правила входят в область внутригосударственного законодательства, так как в соответствии с пунктом 1.8.6.1, в котором рассматривается этот вопрос, отчеты должны представляться компетентному органу соответствующего государства. По его мнению, в данном случае нет необходимости в определении, тем более что термин "железнодорожная инфраструктура" тоже никак не определяется. В этой связи необходимо будет прийти к согласию в отношении этих терминов. Представитель Австрии разделил это мнение.

72. Было отмечено, что в рамках пересмотра КМЖП было сочтено необходимым включить определение "управляющий инфраструктурой" в будущее добавление D к КМЖП. Учитывая, что добавления C (МПОГ) и D независимы друг от друга и что не все участники перевозки опасных грузов обязаны, как предполагается, знать положения добавления D, целесообразно передать этот вопрос на рассмотрение Комиссии экспертов МПОГ для принятия соответствующего решения.

Замечание секретариата: Определение железнодорожной инфраструктуры содержится в других добавлениях, в частности в будущем добавлении E* к КМЖП, в следующем виде:

"железнодорожная инфраструктура" означает все железнодорожные пути и стационарные объекты в той мере, в какой они необходимы для движения железнодорожных транспортных средств и безопасности перевозок;

"управляющий" означает лицо, предоставляющее в пользование железнодорожную инфраструктуру.

Таким образом, можно было бы, по меньшей мере, включить ссылку на эти определения в добавлениях D и E.

73. Что касается пунктов 12 и 13 самого доклада (-/1999/1), а также учитывая тот факт, что рассматриваемая карточка МСЖД еще не опубликована и не вошла в силу, рабочая группа решила временно включить в пункт 1.4.2.2.1, в квадратных скобках, следующее положение:

"[Положения этого пункта считаются выполненными, если применяется карточка МСЖД...]" .

74. Определение группы упаковки (документ 1998/31/Rev.2) было изменено, с тем чтобы учесть, в частности, то обстоятельство, что в Рекомендациях ООН изделиям не назначается группа упаковки, так как в инструкциях по упаковке при необходимости указывается, какая тара должна использоваться в зависимости от содержимого, в данном случае оно имеет определяющее значение. Представитель МСЖД поинтересовался, каким образом следует испытывать эту тару, а представитель Бельгии заметил, по примеру пакетов, что предусмотренная в ООН наружная тара не является испытанной наружной тарой. Участники просили представителей Германии и Соединенного Королевства рассмотреть эту проблему в их предложении, касающемся инструкций по упаковке. Определение обобщенной рубрики также было изменено путем включения ссылки на пункт 2.1.1.2.

* Добавление E к Конвенции – Единообразные правила, касающиеся договора об использовании железнодорожной инфраструктуры в международных перевозках.

75. В документе С8 секретариат предложил либо включить в часть 1 целую серию определений веществ, которые предусмотрены в части 2, либо оставить их в части 2, а в часть 1 просто включить ссылку на часть 2. Поскольку эти определения важны для классификации, ссылку на часть 1, если будет принято первое альтернативное решение (ссылка на процедуры классификации), необходимо также включить и в часть 2.

76. Рабочая группа, не оспаривая принципа, принятого Совместным совещанием в сентябре (АС.1/74, пункты 106-109), решила включить все эти определения как в часть 1, со ссылкой на часть 2 в отношении процедур классификации, так и в часть 2 ввиду их важного значения для классификации. Для обоснования необходимости их включения в часть 1 было, например, отмечено, что не все органические пероксиды являются веществами класса 5.2 и что соответствующие вещества упоминаются в нескольких частях.

77. Текст, предложенный секретариатом ЕЭК ООН в отношении изъятий в пунктах 1.1.3.2 и 1.1.3.3, был заключен в квадратные скобки в ожидании результатов его подробного рассмотрения делегациями. Представитель МСЖД поинтересовался, почему топливо, содержащееся в баках транспортных средств [маргинальный номер 301a(5)], не включено, тогда как газы включены. Как представляется, из этого предложения явствует, что сюда были включены изъятия, которые трудно отнести к какому-либо номеру ООН. Что же касается изъятий, к которым можно было бы применить этот порядок, то они явятся предметом специального положения таблицы А главы 3.2 и будут четко изложены в главе 3.3 (см. 1.1.3.3).

78. Представитель Соединенного Королевства просил, чтобы в определении "вагон" уточнялось следующее: "предназначенный для транспортировки лишь/главным образом грузов", - с тем чтобы исключить пассажирские вагоны. Председатель отметил, что вопрос об экспресс-перевозках и багаже будет регулироваться положениями части 7. Можно было бы также вернуться к этому определению в Комиссии экспертов МПОГ в рамках рассмотрения вопроса о перевозке автоприцепов с грузами автомобильным и железнодорожным транспортом. Эта Комиссия экспертов должна также рассмотреть в этой связи современные методы перевозок (RoadRailer и CargoSprinter, см. пункт 19, № 6, приложения 1 к документу 1999/1) и проблему термина "вагон" в таблице пункта 1.1.3.1 с).

79. В связи с главой 1.3 (Подготовка работников) (см. пункт 21 приложения 1 к документу 1999/1) рабочая группа решила подтвердить решение, принятое в Схевенингене, - включить формулировку маргинального номера 10 316 (все участники), а не маргинального номера 2002 (15) (лишь грузоотправитель) и добавить следующую фразу: "Подготовку советника по безопасности см. в 1.8.3". В этой связи было отмечено, что советник по безопасности не отвечает за подготовку работников, так как это не входит в его обязанности. Он должен лишь осуществлять проверку.

80. Что касается изъятий, добавленных к пункту 1.8.3.2 (Советник по безопасности, см. пункт 28 приложения 1 к документу 1999/1), то представитель Бельгии высказал оговорку, обосновав ее тем, что речь идет о национальных перевозках, т.е. о разных областях применения с точки зрения МПОГ/ДОПОГ и директивы. По его мнению, подпункт а) применяется лишь к МПОГ; подпункт б), не нужен, так как ДОПОГ не применяется; в МПОГ, по всей видимости, необходимости также нет; а подпункт с) к международным перевозкам не относится.

СЛЕДУЮЩЕЕ СОВЕЩАНИЕ И ПОВЕСТКА ДНЯ

81. Следующее совещание (14-е) состоится в Софии 12-16 апреля 1999 года. В предварительную повестку дня войдут следующие пункты:

1. Цистерны, включая вагоны-батареи/транспортные средства - батареи и контейнеры для газа с несколькими отсеками 1/
2. Инструкции по упаковке, КСГМГ и крупногабаритная тара
3. Класс 7: включение новых положений МАГАТЭ 2/

1/ Для сохранения параллелизма между Рекомендациями ООН и МПОГ/ДОПОГ секретариат ЕЭК ООН пожелал, чтобы с этой целью не создавалось никакой новой главы.

Он предлагает следующее:

- | | |
|------------------|---|
| главы 6.1 - 6.5: | без изменений |
| глава 6.6: | крупногабаритная тара |
| глава 6.7: | переносные цистерны ООН, в случае необходимости - простая ссылка на главу 6.7 ООН |
| глава 6.8: | металлические цистерны МПОГ/ДОПОГ, включая вагоны/транспортные средства - батареи и контейнеры для газа, а также добавление II.C/V.1d |
| глава 6.9: | цистерны из армированных пластмасс МПОГ/ДОПОГ |
| и для части 4: | |
| глава 4.2: | использование переносных цистерн ООН, в случае необходимости - простая ссылка или основные положения |
| глава 4.3: | использование металлических цистерн МПОГ/ДОПОГ, включая вагоны/транспортные средства - батареи и контейнеры для газа |
| глава 4.4: | использование цистерн из армированных пластмасс МПОГ/ДОПОГ |

2/ Председатель пожелал, чтобы с включением этих новых предписаний многочисленные национальные особые предписания были отменены или ограничили строгим минимумом, так как они создают трудности для применения в международных перевозках.

4. Часть 7 3/
5. Вопросы структуры, связанные с частями 4-7
6. Главы 3.3 и 3.4 4/ (по возможности)

Закрытие совещания

82. Председатель поблагодарил Польские железные дороги (ПЖД) за оказанный ими теплый прием, который во многом способствовал успеху совещания и завершению работы над частью 1 и главой 6.7 (за исключением вагонов/транспортных средств - батарей и контейнеров для газа).

3/ Представитель МСЖД (г-н Батиста, FS, Istituto Sperimentale) просил делегации сообщить ему их замечания по его документу, касающемуся части 7 (L1).

4/ Секретариат ЕЭК ООН готовит в настоящее время соответствующие тексты.