

DANGEROUS GOODS

№1 2008 & CONTAINERS

ОПАСНЫЕ ГРУЗЫ И КОНТЕЙНЕРЫ

IN THIS ISSUE:

What novelties will DSC-12 bring about?

Who is engaged in realisation of Russia's maritime policy within IMO

Outcome of the 32-nd session of the Sub-Committee of Experts on TDG

Special Economic Zones for ports

New credentials of Russian Customs

ЧИТАЙТЕ В НОМЕРЕ:

Что изменится после 12-й сессии DSC?

Кто и как помогает реализовывать морскую политику России в ИМО?

Итоги 32-й сессии Подкомитета экспертов ЕЭК ООН по перевозке ОГ

Особые экономические зоны для портов

Новые полномочия таможни

ALANA



WWW.IDGCA.ORG



32-nd SESSION OF THE SUB-COMMITTEE OF EXPERTS ON THE TRANSPORT OF DANGEROUS GOODS

INTERVIEW OF MR. OLIVIER KERVELLA, CHIEF, DANGEROUS GOODS AND SPECIAL CARGOES SECTION, TRANSPORT DIVISION, UNECE



Olivier Kervella, Chief,
Dangerous Goods and
Special Cargoes Section
Transport Division,
UNECE

Оливер Кервела
Начальник секции
опасных и
специальных грузов
Транспортного отдела
ЕЭК ООН

The close of 2008 will mark the end of another biennium for the ECOSOC Committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods (TDG) and on the Globally Harmonized System of Classification and Labelling of chemicals (GHS). As a result of the biennium a new edition of the UN Model Regulations will be adopted and the programme of work for a new biennium will be approved.

The 32nd session of TDG, held from 3 to 7 December 2007 was the second meeting of experts in the current biennium. Many of the proposals presented during the session are to be amended but some of the questions discussed during the session may significantly influence the future development of industry and the work of the Sub-Committee. We asked the Chief of the Dangerous Goods and Special Cargoes Section in the Transport Division and TDG Secretary Olivier Kervella to tell our readers about the most interesting proposals and decisions.

- Monsieur Kervella, tell us please about the most interesting proposals and questions discussed during the

32nd session of the Sub-Committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods?

- During this session a wide range of issues related to industry was examined. In particular, the Sub-Committee discussed the multimodal harmonization of the provisions applying to the transport of dangerous goods packed in limited quantities. The Sub-Committee noted with satisfaction that the RID/ADR/ADN Joint Meeting and the IMO Sub-Committee on Dangerous Goods, Solid Bulk Cargoes and Containers (DSC) had expressed their willingness to find compromise solutions for the multimodal harmonization of those provisions. A lunch-time working group [it is a common practice in this Sub-Committee to advance the discussions through so-called lunch-time working groups that meet during 2-hour-long lunch break] was established to discuss the issues of marking and documentation in relation with limited quantities.

Concerning the question of performance of packagings and IBCs, a proposal was made on re-bottling and cross-bottling of composite IBCs and a discussion group took place during the lunch break to discuss the topic of permeation of flammable vapours through plastics packagings.

Another topic of the session was the discussion on electronic data interchange for documentation purposes. The secretariat of the United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business (UN/CEFACT) informed the Sub-Committee of their activities in this respect. The Sub-Committee was also informed of the initiatives taken by VOHMA for identifying data elements which cause practical problems. The Sub-Committee expressed general support for additional work in the area of Electronic Data Interchange (EDI) for documentation purposes and agreed that a plan of action could be considered at the next session in order to formalize a multi-year project.

As regards the principles underlying the regulations on the transport of dangerous goods, a proposal to redraft the text of paragraph 5 of the Recommendations was made.

- Which proposals gave rise to the most interesting debates among the experts?

- The proposal by Canada to replace the current schedule of meetings (twice a year, back-to-back with sessions of the GHS Sub-Committee) by a new schedule including only 3 sessions per biennium, initiated many reactions from the experts and an interesting debate. The opinions were divided. Certain experts supported the proposal, since this would reduce the travel costs related to their participation in the sessions of sub-committees, and would give them more time for preparing proposals and consulting at national level, while other experts expressed their reticence to a change of the meeting schedule.

Several experts pointed out the need of keeping the current schedule and to stick to the principle of back-to-back sessions of both Sub-Committees (TDG and GHS) in order to ensure multisectoral cooperation and participation of transport experts in GHS activities. Some experts felt that the current periodicity of sessions every six months permitted regular consultations which allowed experts to receive feedback on their proposals and make rapid progress.

The Chairman concluded that changing the existing arrangements would require careful consideration by both Sub-Committees.

- How do you assess the prospects of the proposal presented by the IDGCA concerning the usage of autonomous fire extinguishing units in containers?

- The IDGCA made a presentation during a lunch break and provided the Sub-Committee with information on the possibility to equip freight containers with fire-extinguishing systems that would be activated in case of fire inside a container. That possibility would enhance the fire protection of cargoes in container transportation by preventing the spreading of fire on board container ships.

32-я СЕССИЯ ПОДКОМИТЕТА ЭКСПЕРТОВ ПО ПЕРЕВОЗКЕ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ

ИНТЕРВЬЮ С НАЧАЛЬНИКОМ СЕКЦИИ ОПАСНЫХ И СПЕЦИАЛЬНЫХ ГРУЗОВ ТРАНСПОРТНОГО ОТДЕЛА ЕЭК ООН ОЛИВЕРОМ КЕРВЕЛЛОЙ

В конце 2008 года заканчивается очередной двухгодичный цикл заседаний Комитета экспертов ЭКОСОС ООН по перевозке опасных грузов и согласованной на глобальном уровне системе классификации опасности и маркировки химической продукции. По итогам цикла будет утверждена новая редакция «Типовых правил Рекомендаций ООН по перевозке опасных грузов» и сформирована программа работы Подкомитетов TDG и GHS на предстоящие два года.

Проходившая с 3 по 7 декабря 2007 года 32-я сессия Подкомитета экспертов по перевозке опасных грузов ЕЭК ООН была только второй в текущем двухгодичном цикле заседаний, и многие из представленных на ней предложений еще будут пересматриваться и дополняться, однако ряд рассмотренных в ходе заседаний вопросов могут оказать существенное влияние на развитие отрасли и работу самого Подкомитета. О наиболее интересных предложениях экспертов и принятых по ним решениях мы попросили рассказать секретаря Подкомитета, начальника секции опасных и специальных грузов Транспортного отдела Европейской экономической комиссии ООН (ЕЭК ООН) Оливера Кервеллу.

- Господин Кервелла, расскажите, пожалуйста, о наиболее интересных вопросах и предложениях, обсуждавшихся на прошедшей 32-й сессии Подкомитета экспертов по перевозке опасных грузов ЕЭК ООН?

- В ходе сессии как всегда обсуждался широкий круг вопросов развития отрасли. В частности, рассматривались вопросы, связанные с гармонизацией мультимодальных документов, регулирующих перевозку опасных грузов, упакованных в ограниченных количествах. Представители Подкомитета с удовлетворением отметили, что на совместном заседании МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ и Подкомитета ИМО по опасным, твердым грузам и контейнерам (DSC) была выражена готовность прийти к компромиссному решению по вопросу мультимодальной гармонизации соответствующих положений и правил. Была создана рабочая группа «обеденного перерыва» [в ЕЭК ООН существует практика выносить ряд вопросов на рассмотрение так называемых групп «обеденного перерыва», которые встречаются во время 2-часового перерыва на обед – прим. ред.] для обсуждения вопросов маркировки и документации ограниченных количеств.

Был выдвинут ряд предложений, касающихся упаковки грузов, в том числе, по переоборудованию комбинированных среднетоннажных контейнеров. Прошло заседание дискуссионной группы, посвященное проблеме проникновения огнеопасных паров через пластиковую упаковку.

Еще один вопрос, обсуждавшийся на сессии, был связан с электронным обменом данными. О своей деятельности в этом направлении Подкомитету доложил Секретариат Центра ООН по упрощению процедур торговли и электронным деловым операциям (UN/CEFACT) и представители Ассоциации операторов судов, перевозящих опасные материалы (VOHMA). Подкомитет выразил общую поддержку предложениям о дополнительной работе в области электронного обмена данными и согласился с

целесообразностью рассмотрения на следующей сессии плана действий на ближайшие несколько лет по разработке соответствующего проекта.

По вопросу гармонизации положений Международного кодекса морской перевозки опасных грузов (IMDG), МПОГ, ДОПОГ и ВОПОГ с положениями 15 пересмотренного издания «Типовых правил Рекомендаций ООН» было выдвинуто предложение о подготовке нового проекта пункта 5 Рекомендаций.

- Какие предложения вызвали наиболее оживленные дискуссии среди участников Подкомитета?

- Оживленное обсуждение вызвало предложение Канадской делегации об изменении существующего расписания заседаний и проведении трех сессий в течение двухгодичного цикла, вместо четырех, как это делается в настоящее время. Мнения экспертов разделились. Часть экспертов поддержала предложение, мотивируя это тем, что новая схема проведения сессий позволила бы сократить расходы экспертов на дорогу и участие в работе Подкомитета, а также дала бы больше времени на подготовку предложений. Странники же существующего графика указывали на то, что при нем сессии обоих Подкомитетов [Подкомитет экспертов по перевозке опасных грузов (TDG) и Подкомитет по Согласованной на глобальном уровне системе классификации опасности и маркировки химической продукции (GHS) – прим. ред.] следуют друг за другом, что обеспечивает межсекторную кооперацию и участие специалистов по перевозке ОГ в работе GHS. Было высказано мнение, что существующий порядок проведения сессий каждые шесть месяцев делает возможными постоянные консультации, что облегчает получение экспертами «обратной связи» и способствует более быстрому решению вопросов.

Вывод председателя Подкомитета был таков, что изменение существующего порядка требует серьезного рассмотрения данного вопроса обоими Подкомитетами.



Presidium of the Sub-Committee of Experts on TDG

**Президиум
Подкомитета
Экспертов ООН по
перевозке опасных
грузов**

The Sub-Committee noted with interest the information given and made several comments to help IDGCA develop a proposal for the future. The Sub-Committee noted that the system described used halons as extinguishing agents, and considering the planned phasing out of such agents under the Montreal Protocol, invited IDGCA to provide more information on the possibility of using alternative agents. The Sub-Committee also noted that requiring the installation of such systems in freight containers would also be subject to a careful cost/safety benefit analysis, since freight containers are not usually designed for the transport of specific goods such as flammable liquids.

- Which of the resolutions accepted during the work of the Sub-Committee may have the most important impact on the further development of the companies working in the field of transport, packaging and labelling of dangerous goods?

- I would mention the following decisions of the Sub-Committee: The Sub-Committee noted that in practice, replacement inner receptacles that do not comply with original specifications could be used in IBCs treated as "repaired". The Sub-Committee agreed to set up a correspondence working group to consider further the implications of the re-bottling of composite IBCs and to review the Model Regulations as appropriate, particularly as regards the marking of the re-bottled IBCs.

Additionally, the Sub-Committee took note of ongoing work on alternative tests for aerosol dispensers under the FEA umbrella. The intention is to develop a guidance document for industry on the application of alternatives to the Hot water bath test and to further explore the different possible alternatives.

There is still work ongoing within the Sub-Committee to reach global modal harmonization as regards the transport of dangerous goods in limited quantities. This work received general support from the modal bodies and further progress was made during this session.

The Sub-Committee supported in principle the inclusion of requirements as regards the carriage of open cryogenic receptacles. A proposal from the United Kingdom on this subject received some feedback from the Sub-Committee and will be further improved for

submission at the next session. A proposal from the United Kingdom to clarify the provisions concerning the marking of fumigated units and to introduce new provisions for dry ice will also be revised for submission at the next session.

Canada presented proposals of amendments to the permitted design variations from tested prototypes of portable tanks and MEGCs. A revised proposal will be presented at the next session on the basis of the feedback received.

- Tell us please about the latest amendments prepared to the 15th revision of the Recommendations on the transport of dangerous goods? Which of them are the most significant?

- As this meeting was the second meeting in the current biennium, some new proposals received comments from the Sub-Committee and will be amended accordingly for adoption at a future session.

The Sub-Committee adopted amendments to the provisions concerning the training of persons engaged in the transport of dangerous goods in order to allow untrained persons to work, during an interim period, under the supervision of a trained and qualified person.

As regards classification, the Sub-Committee adopted a revision of Chapter 2.9 for the classification of miscellaneous dangerous substances and articles in Class 9. The new structure of this chapter should improve user-friendliness.

It was also decided to create new entries for some toxic by inhalation entries which have subsidiary risks. Those cases have been covered so far by means of special provisions. The creation of separate entries better reflects the classification principles of the Model Regulations and should improve classification and hazard communication for these substances.

The Sub-Committee also adopted the inclusion of an OECD in-vitro test method for the testing of skin corrosivity for classification purposes.

Amendments to Packing instruction P901 were adopted to permit dry ice to be used in chemical kits of UN No 3316 for cooling purposes.

As regards the use of tanks, the Sub-Committee agreed to request the indication of the use of surge plates in tank specification markings. This information is useful for users as the degree of filling of tanks is related to the existence or not of surge plates.

The Sub-Committee also recognized that fusible elements, not authorized on portable tanks with a test pressure exceeding 2.65 bar, could improve safety for the transport of some organometallic substances as they could reduce the consequences of an incident by allowing a controlled release of the material. The Sub-Committee adopted the inclusion of a new tank provision allowing these fusible elements for some substances.

Other miscellaneous amendments were adopted to improve and update the existing text. They concern, for example, updates of references to ISO standards and improvements of texts adopted at the 31st session.

- This year the TDG Sub-Committee has granted consultative status to the Institute of Makers of Explosives (IME). Could you tell us a little about this organization? What countries do they represent and what are their aims?

- The mission of IME is to promote safety and the protection of employees, users, the public and the environment; and to encourage the adoption of uniform

- Как бы Вы оценили перспективы предложения, выдвинутого АСПОГ, относительно применения автономных установок пожаротушения в контейнерах?

- Международная Ассоциация по опасным грузам и контейнерам (НП АСПОГ) представила Подкомитету информацию относительно возможности оборудования грузовых контейнеров системами огнетушения, которые должны автоматически срабатывать в случае возгораний внутри контейнеров. Подобные устройства должны способствовать повышению противопожарной защиты грузов при их перевозке в контейнерах.

Подкомитет с интересом рассмотрел предоставленную АСПОГ информацию и высказал ряд замечаний, нацеленных на дальнейшее развитие данного предложения. В предлагаемом устройстве в качестве огнетушащего вещества применяется хладон, и, в связи с планируемым отказом от таких огнетушащих веществ, согласно требованиям Монреальского протокола, Подкомитет предложил АСПОГ предоставить информацию по возможности применения альтернативных огнетушащих веществ. Подкомитет также отметил, что установка подобных систем внутри грузовых контейнеров потребует подробного анализа аспектов безопасности и затрат, поскольку грузовые контейнеры, как правило, не предназначены для перевозки таких грузов, как горючие жидкости.

- Какие из резолюций, принятых во время работы Подкомитета, могут оказать наибольшее влияние на дальнейшее развитие компаний, занятых в сфере перевозки, упаковки и маркировки опасных грузов?

- Я бы обратил внимание на следующие решения Подкомитета: Подкомитет отметил, что замену внутреннего устройства контейнеров средней грузоподъемности для массовых грузов (КСГМГ), если оно не соответствует первоначальной спецификации, можно рассматривать как ремонт. Подкомитет также принял решение о создании рабочей группы для рассмотрения вопросов переоборудования составных КСГМГ и соответствующего пересмотра «Типовых правил».

Кроме того, Подкомитет обратил внимание на продолжающуюся работу по альтернативным испытаниям аэрозольных распылителей под эгидой Европейской аэрозольной федерации. Целью проводимых испытаний является разработка специального документа по поиску и применению альтернативы тесту, который проводится с использованием водяного термостата.

Стоит отметить и определенный шаг вперед, который был сделан в решении вопроса о глобальной модальной гармонизации перевозок опасных грузов в ограниченных количествах.

Подкомитет также выразил свою принципиальную поддержку предложения Соединенного Королевства по разработке требований к перевозке открытых криогенных емкостей. Предложение будет доработано и представлено на рассмотрение на следующей сессии. Для обсуждения на следующей сессии будут представлены также предложения Соединенного Королевства о разъяснении положений, касающихся маркировки контейнеров, подвергшихся фумигации, и введение новых положений, касающихся сухого льда.

Канада представила вариант поправок, касающихся допустимых отклонений от прошедших испытания опытных образцов в конструкциях съемных емкостей и многоэлементных газовых контейнеров. К следующей сессии предложение канадской делегации будет переработано с учетом полученных отзывов и вновь представлено на рассмотрение.

- Расскажите, пожалуйста, о последних поправках к 15-й редакции «Типовых правил Рекомендаций по перевозке опасных грузов», принятых экспертами. Какие из них являются наиболее значительными?

- Прошедшая 32-я сессия является второй встречей экспертов в нынешнем двухгодичном цикле заседаний, поэтому ряд новых предложений, получивших комментарии Подкомитета, будут в дальнейшем соответствующим образом пересмотрены и представлены для принятия на последующих сессиях.

На прошедшей сессии Подкомитет принял поправки к положениям, касающимся подготовки персонала, занятого в перевозке опасных грузов. Данные поправки направлены на то, чтобы персонал, не получивший еще должной подготовки, мог на промежуточном этапе работать с опасными грузами, но только при условии, что он будет работать под руководством опытных квалифицированных сотрудников.

Что касается вопросов классификации, Подкомитет принял новую редакцию главы 2.9, касающейся классификации опасных веществ 9-го класса. Принятая экспертами новая структура этой главы упростит ее применение. Было также решено разработать и ввести в список опасных веществ новые позиции - для веществ, являющихся опасными при попадании в дыхательные пути и представляющих ряд дополнительных рисков. До настоящего времени подобные вещества рассматривались в рамках особых положений. Выделение же их в качестве отдельных пунктов соответствует классификационным принципам Типовых правил и должно способствовать упрощению классификации и профессионального общения.

Подкомитет одобрил также проведение лабораторных испытаний ОЭСР in-vitro для определения опасности поражения кожи.

Были одобрены поправки к инструкции по упаковке Р901, разрешающие использование сухого льда для охлаждения комплектов химических веществ (номер ООН 3316).

По вопросу использования цистерн Подкомитет согласился запросить данные, касающиеся указания в системе маркировки цистерн параметров колебаний. Такая информация полезна для пользователей, поскольку эти данные позволяют определить степень заполненности цистерн.

Подкомитет также признал, что использование на съемных емкостях плавких элементов, которые в настоящее время не разрешены в тех случаях, когда испытательное давление превышает 6,25 бар, может способствовать усилению безопасности при перевозке органометаллических веществ. Плавкие элементы допускают высвобождение определенного количества вещества, и это их свойство может смягчать негативные последствия в случаях возможных аварий и иных инцидентов. Подкомитет



R. Richard (Chairman of the Sub-Committee of Expert on TDG), V. Tsikhiseli (IDGCA Deputy Director General), O. Kervella

Р.Ричард (председатель Подкомитета экспертов по перевозке ОГ), В. Г. Цихисели (заместитель генерального директора НП "АСПОГ"), О.Кервелла

rules and regulations in the manufacture, transportation, storage, handling, use and disposal of explosives. Its members are mainly companies from the US and Canada working in the field of explosives and oxidizers, such as manufacturers, distributors, and companies specialized in related services including consulting and insurance. The Federation of European Explosives Manufacturers (FEEM) is also a member of the IME.

The Sub-Committee agreed that IME can contribute significantly to its work and particularly to the explosives working group for example by giving technical advice and providing samples for testing.

- How many applications does the Sub-Committee usually get from those applying for consultative status? And what are the experts usually guided by when they decide whether to grant this status or not?

- The Sub-Committee does not receive many requests for consultative status. All non-governmental organizations (NGOs) in consultative status with the United Nations Economic and Social Council (ECOSOC), and there are many of them, may participate when items of interest to them are discussed by the Sub-Committee. Only those which are not in consultative status with ECOSOC have to seek permission from the Sub-

Committee. The NGO has to provide documentation showing that it meets a number of criteria defined in ECOSOC Resolution 1996/31. It has of course to demonstrate that the scope of its activities is relevant to the work of the Sub-Committee. Normally, the Sub-Committee prefers to consult international NGOs rather than national or regional NGOs in order to avoid discussions that would aim at arbitrating different positions of NGOs acting in the same sector. Nevertheless, the need for ensuring, to the extent possible, participation of NGOs from all regions in order to achieve a just, balanced, effective and genuine involvement of NGOs from all regions and areas of the world is recognized by ECOSOC resolution 1996/31. When there exist a number of NGOs with similar objectives, interests and basic views in a particular field, they are invited to coordinate their views and solve, between themselves, possible divergences before presenting proposals or raising issues.

- Another interesting question discussed during the 32nd session of the Sub-Committee concerned the availability of experts in transport of dangerous goods regulations. Could you share your opinion on the subject?

- As we can see from the presentation made by the representative of COSTHA, in several countries, there is a decline in experts on transport regulations not only on the governmental side, but also in the industry. There seems to be evidence that a continuously increasing gap in career development of dangerous goods professionals is occurring. It should be borne in mind that transport of dangerous goods regulations addresses a very wide variety of safety issues which require specific experts: experts in explosives and reactive substances; chemists; biologists and toxicologists; physicists; transport specialists; emergency responders, etc. To become expert in transport of dangerous goods regulations does not require expertise in each of these specific fields, but it is necessary to understand all the issues, thus taking many years and normally it requires a good general scientific background, a lot of personal investment and experience of transport questions. Certain delegations felt that it is becoming more and more difficult to attract young candidates for professional posts dealing with transport of dangerous goods because these positions require a lot of personal investment for, at the end, few career perspectives.

Since the issue was raised, I assume that the problem is real. Personally, I have known several generations of experts on the transport of dangerous goods, and I have always been pleased to see that, so far, the retiring veterans were replaced by brilliant new delegates. The secretariat, of course, hopes that governments will continue to provide such valuable expertise for the activities of the Sub-Committee.

With the introduction of training provisions in the various regulations, e.g. training of drivers and requirements for dangerous goods safety advisers in ADR, RID and ADN, the level of knowledge and understanding of regulations by those who have to apply them in their day-to-day work has certainly increased in the past few years, although the need for such training and sometimes for passing examinations may also have a deterrent effect for those who would like to get involved in transport of dangerous goods operations. ■



одобрил включение новых положений касательно цистерн, позволяющих применять плавкие материалы для некоторых веществ.

Были также приняты другие поправки различного содержания, призванные усовершенствовать и откорректировать существующий текст «Типовых правил», которые касаются, в частности, ссылок на стандарты ИСО и усовершенствования формулировок, принятых на 31-й сессии.

- В этом году Подкомитет по перевозке опасных грузов присвоил консультативный статус Институту производителей взрывчатых веществ (ИПВВ). Не могли бы Вы рассказать об этой организации? Какую страну она представляет и каковы ее цели?

- Основное назначение ИПВВ заключается в том, чтобы обеспечивать безопасность производителей и потребителей взрывчатых веществ, защиту окружающей среды и общества в целом при их использовании, перевозке, хранении и уничтожении, а также способствовать принятию единых правил и норм в данной области. Членами ИПВВ являются, в основном, компании из США и Канады, которые в силу специфики своей работы имеют дело со взрывчатыми веществами и окислителями. Это в большинстве своем производители и дистрибьюторы взрывчатых веществ и страховщики. Членом ИПВВ является также Европейская федерация производителей взрывчатых веществ (ЕФПВВ).

Подкомитет выразил мнение, что ИПВВ может сделать существенный вклад в работу Подкомитета, давая технические консультации и предоставляя образцы для проведения испытаний.

- Много ли заявок на получение консультативного статуса поступает в Подкомитет? И чем обычно руководствуются эксперты, решая, предоставить этот статус или нет?

- Заявок на предоставление консультативного статуса в Подкомитет поступает немного. Все неправительственные организации (НПО), обладающие консультативным статусом в ЭКОСОС, могут принимать участие в работе Подкомитета, когда обсуждаются интересующие их вопросы. Разрешение Подкомитета должны получать только те, кто не имеет консультативного статуса в ЭКОСОС. Для получения консультативного статуса НПО должна предоставить документальное подтверждение того, что она соответствует критериям, указанным в Резолюции ЭКОСОС 1996/31, и что ее сфера деятельности соответствует работе Подкомитета. Как правило, при решении о предоставлении консультативного статуса Подкомитет отдает предпочтение международным, а не национальным или региональным НПО, с тем, чтобы избежать разногласий между НПО, работающими в одном и том же секторе. Однако Резолюция ЭКОСОС 1996/31 признает необходимость обеспечить, по возможности, участие НПО из всех регионов с целью достижения справедливого, сбалансированного и эффективного представления НПО из всех регионов мира. Если существует несколько НПО, чьи цели, интересы и взгляды в конкретной области представляются близкими, им предлагается скоординировать свои позиции и разрешить возможные противоречия, прежде чем представлять предложения по тем или иным вопросам.

- Насколько нам известно, во время 32-й

сессии обсуждался еще один интересный вопрос, касающийся профессиональной квалификации экспертов, работающих с опасными грузами. Действительно ли индустрии угрожает снижение профессионального уровня?

- Как видно из доклада, представленного Конференцией COSTNA, ряд стран испытывает дефицит квалифицированных экспертов в сфере транспортного регулирования. Причем недостаток квалифицированных специалистов ощущают как правительственные организации, так и коммерческие компании, работающие в отрасли. Нельзя забывать, что регулирование перевозок опасных грузов затрагивает весьма широкий спектр вопросов и требует специалистов в самых разных областях знаний: химии, физике, биологии, токсикологии, медицине, транспортной сфере, в вопросах ликвидации последствий аварий и т.д. Приобретение необходимых для работы с опасными грузами знаний требует многих лет практической работы, мощного базового научно-технического образования и хорошего знания транспортной сферы. Представители ряда делегаций отмечали, что со временем становится все труднее привлекать молодых специалистов на работу в сфере перевозки опасных грузов, поскольку эта работа требует больших личностных вложений, а предлагает, в конечном итоге, весьма ограниченные перспективы карьерного роста.

Поскольку такой вопрос возник, мне представляется, что проблема действительно существует. Однако со своей стороны, я могу сказать, что знаком с представителями нескольких поколений специалистов по перевозке опасных грузов и всегда с удовольствием отмечал, что на смену ветеранам приходят талантливые молодые люди.

В связи с внесением в ряд отраслевых документов положений об обязательной подготовке персонала, например, водителей или советников по опасным грузам, в ADR, RID и AND, уровень знаний и сознательности у тех, кто изо дня в день работает с опасными материалами и веществами, за последние годы значительно вырос. Но, естественно, необходимость проходить обучение и сдавать экзамены может служить сдерживающим фактором для тех, кто хотел бы профессионально заняться вопросами перевозки опасных грузов. ■

