


**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**
**Доклад Совместного совещания Комиссии экспертов  
МПОГ и Рабочей группы по перевозкам опасных грузов  
о работе его осенней сессии 2017 года\*,**

состоявшейся в Женеве 19–29 сентября 2017 года

**Содержание**

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники.....	1–4	4
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня).....	5	4
III. Цистерны (пункт 2 повестки дня).....	6–8	4
IV. Стандарты (пункт 3 повестки дня).....	9–10	6
V. Согласование с Рекомендациями Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов (пункт 4 повестки дня).....	11–45	6
A. Доклад Специальной рабочей группы по согласованию МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ с Рекомендациями Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов .....	11–24	6
B. Удобрения на основе аммония нитрата .....	25–30	9
C. Согласование требований МПОГ/ДОПОГ и МКМПОГ/ Типовых правил ООН в отношении толкования термина «конструктивно пригодный», определяемого в пункте 7.1.4 для больших контейнеров.....	31	10
D. Специальное положение 376.....	32	10
E. Поправка, касающаяся специального положения 392.....	33–36	10

\* Распространен Межправительственной организацией по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) под условным обозначением OTIF/RID/RC/2017-B. Если не указано иное, то другие документы, упоминаемые в настоящем докладе под условным обозначением ECE/TRANS/WP.15/AC.1/, после которого указаны год и порядковый номер, были распространены ОТИФ под условным обозначением OTIF/RID/RC/, после которого указаны год и тот же порядковый номер.



F.	Изделия, содержащие литий-металлические батареи или литий-ионные батареи .....	37–38	11
G.	Использование терминов «риск» и «опасность».....	39–41	11
H.	Распределение обязанностей участников перевозки.....	42	11
I.	Сопутствующие поправки.....	43	11
J.	Пояснительные примечания для отнесения изделий к № ООН 3363.....	44–45	12
VI.	Предложения о внесении поправок в МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ (пункт 5 повестки дня).....	46–71	12
A.	Нерассмотренные вопросы.....	46–48	12
1.	Распространение сферы применения положений главы 5.2, касающихся стойкости к воздействию погодных условий, на большие знаки опасности, таблички оранжевого цвета и маркировочные знаки .....	46	12
2.	Поправка к подразделу 1.6.1.30.....	47–48	12
B.	Новые предложения .....	49–71	13
1.	Специальное положение 666.....	49	13
2.	Языки, используемые для маркировочных знаков.....	50–52	13
3.	Таблица 1.10.3.1.2 – Перечень грузов повышенной опасности (воспламеняющиеся коррозионные газы класса 2).....	53	13
4.	Размещение маркировки на грузовых транспортных единицах, перевозящих упаковки, содержащие грузы классов 1–9 (за исключением № ООН 3077 и 3082) с дополнительными экологически опасными свойствами, в малых количествах, в соответствии с пунктом 5.2.1.8.1 МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ .....	54	14
5.	Пояснение слов «масса брутто».....	55	14
6.	Различные предложения о поправках, направленных на уточнение.....	56–62	14
7.	Пересылка запрещенных опасных грузов по почте.....	63–66	14
8.	Руководящие указания ИМО, озаглавленные «Руководящие указания по дальнейшему использованию существующих переносных цистерн и автоцистерн утвержденного ИМО типа для перевозки опасных грузов».....	67	15
9.	Оценка соответствия сосудов под давлением одноразового использования.....	68	15
10.	Классификация отходов.....	69	15
11.	Переходные меры.....	70	16
12.	Изменение пункта 4.1.6.8.....	71	16
VII.	Толкование МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ (пункт 6 повестки дня).....	72–79	16
A.	Толкование пункта 7.5.1.2 МПОГ/ДОПОГ и пункта 7.5.1.1 ДОПОГ: «Используемое оборудование».....	72–74	16
B.	Толкование определения термина «перевозка», содержащегося в разделе 1.2.1.....	75	16
C.	Последствия положений раздела 1.8.1 для компетентных органов.....	76–79	16

VIII.	Доклады неофициальных рабочих групп (пункт 7 повестки дня).....	80–88	17
A.	Неофициальная рабочая группа по уменьшению опасности BLEVE.....	89–85	17
B.	Доклад о совещании неофициальной рабочей группы по обновлению архитектуры телематики в области перевозки опасных грузов.....	86–87	18
C.	Неофициальная рабочая группа по альтернативным методам проведения периодической проверки.....	88	18
IX.	Аварии и управление рисками (пункт 8 повестки дня).....	89–95	18
X.	Выборы должностных лиц на 2018 год (пункт 9 повестки дня).....	96	19
XI.	Будущая работа (пункт 10 повестки дня).....	97	19
XII.	Прочие вопросы (пункт 11 повестки дня).....	98–109	19
A.	Выражение признательности г-ну Жаку Марми (МСАТ).....	98	19
B.	Перевозка сосудов под давлением, утвержденных Министерством транспорта Соединенных Штатов Америки (DOT).....	99–100	20
C.	Исправления к изданию ДОПОГ 2017 года.....	101–109	20
XIII.	Утверждение доклада (пункт 12 повестки дня).....	110	21
Приложения			
I.	Проект поправок к МПОГ, ДОПОГ и ВОПОГ для вступления в силу 1 января 2019 года (см. ECE/TRANS/WP.15/AC.1/148/Add.1.....		22
II.	Доклад Рабочей группы по цистернам (см. ECE/TRANS/WP.15/AC.1/148/Add.2).....		23

## I. Участники

1. Совместное совещание Комиссии экспертов МПОГ и Рабочей группы по перевозкам опасных грузов Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций провело свою сессию в Женеве 19–29 сентября 2017 года под руководством Председателя г-на К. Пфоваделя (Франция) и заместителя Председателя г-на Х. Райна (Германия).

2. В соответствии с правилом 1 а) правил процедуры Совместного совещания (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/112/Add.2) в работе сессии на полноправных началах участвовали представители следующих стран: Австрии, Бельгии, Германии, Дании, Испании, Италии, Латвии, Люксембурга, Нидерландов, Польши, Российской Федерации, Румынии, Словакии, Соединенного Королевства, Соединенных Штатов Америки, Турции, Финляндии, Франции, Хорватии, Чехии, Швейцарии и Швеции.

3. В соответствии с пунктом б) правила 1 правил процедуры в работе сессии на консультативных началах участвовали представители Демократической Республики Конго.

4. В соответствии с пунктами с) и d) правила 1 правил процедуры в работе сессии на консультативных началах участвовали представители:

а) Европейского союза (Европейской комиссии и Европейского железнодорожного агентства), Центральной комиссии судоходства по Рейну и Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД);

б) следующих международных неправительственных организаций: Европейского комитета по стандартизации (ЕКС), Европейского совета химической промышленности (ЕСФХП), Европейской ассоциации по промышленным газам (ЕАПГ), Европейской ассоциации по сжиженным нефтяным газам (ЕАСНГ), Европейской конференции поставщиков топлива (ЕКПТ), «Косметикс Юроп», Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ), Международного союза владельцев грузовых вагонов (МСАГВ), Международного союза железных дорог (МСЖД), Международной ассоциации изготовителей автомобильных кузовов и прицепов (МАИАКП) и «Фертилайзерс Юроп» (FE).

## II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

*Документы:* ECE/TRANS/WP.15/AC.1/147 и Add.1

*Неофициальные документы:* INF.1, INF.2/Rev.1 и INF.3 (секретариат)

5. Совместное совещание утвердило повестку дня, предложенную секретариатом в документах ECE/TRANS/WP.15/AC.1/147 и Add.1 (письмо RID-17005-RC ОТИФ), обновленных в неофициальных документах INF.1 и INF.2/Rev.1, а также предварительный график работы, приведенный в неофициальном документе INF.3.

## III. Цистерны (пункт 2 повестки дня)

*Документы:* ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/31 (Российская Федерация) (Предложение о внесении дополнения в перечень грузов, перевозимых в цистернах с защитной облицовкой или защитным покрытием)

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/36 (Бельгия) (Время удержания – информация в транспортном документе)

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/38 (Соединенное Королевство) (Доклад неофициальной рабочей группы по проверке и утверждению цистерн)

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/40 (Нидерланды)  
(Формы поперечного сечения корпусов)

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/43 (Российская Федерация) (Различные предложения о поправках, направленных на уточнение)

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/26 и Add.1 (секретариат) (Доклад Специальной рабочей группы по согласованию МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ с Рекомендациями Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов)

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/146, приложение II (Проект поправок к МПОГ, ДОПОГ и ВОПОГ для вступления в силу 1 января 2019 года, тексты, оставленные в квадратных скобках)

- Неофициальные документы:*
- INF.28 (Бельгия) (Замечания по документу -/2017/31)
  - INF.10 (Соединенное Королевство), INF.23 (Австрия), INF.26 (ЕЖДА), INF.36 (МСАГВ), INF.38 (Европейская комиссия) (Замечания по документу -/2017/38)
  - INF.11 (Соединенное Королевство) (Образец таблички для цистерн МПОГ/ДОПОГ)
  - INF.13 (Германия) (Использование ферритно-аустенитных сталей)
  - INF.17 (Нидерланды) (Стандарт EN 14596 – Клапан аварийного сброса давления (КАСД))
  - INF.18 (Нидерланды) (Код цистерны для цистерн из волокнита)
  - INF.24 (Франция) (Определение вместимости корпуса или секции корпуса цистерн)
  - INF.25 (Франция) (Применение пункта 4.3.2.3.4)
  - INF.29 (Бельгия) (Переходные меры для использования цистерн с корпусом, изготовленным из алюминия, и защитной облицовкой для веществ, имеющих pH менее 5,0 или более 8,0)
  - INF.30 (секретариат) (Поправки к переходным мерам)
  - INF.32 (Франция) (Нанесение маркировки с указанием даты последнего испытания в соответствии с пунктом 6.8.2.5.1)
  - INF.35 (Соединенное Королевство) (Испытание клапанов сброса давления автоцистерн, предназначенных для перевозки СНГ, при проведении промежуточной проверки)
  - INF.42 (Франция) (Площадь поперечного сечения (формы) корпусов – замечания по документу ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/40)

6. Рассмотрение этих документов было поручено Рабочей группе, которая заседала 19–21 сентября под председательством г-на А. Бейла (Соединенное Королевство).

*Неофициальный документ:* INF.46 (Доклад Рабочей группы)

7. Совместное совещание одобрило выводы и рекомендации Рабочей группы, доклад которой приводится в приложении II в качестве добавления 2 к настоящему докладу. Принятые предложения о внесении поправок в МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ для вступления в силу 1 января 2019 года приводятся в приложении I к настоящему докладу. Если не указано иное, принятые тексты, заключенные в квадратные скобки, необходимо будет проверить на следующей сессии. Вместе с тем Совместное совещание рекомендовало WP.15 и Комиссии экспертов МПОГ принять эти тексты без изменений, даже если придется при необходимости вносить в них исправления после весенней сессии Совместного совещания.

8. В отношении раздела 18 и пункта 40, касающихся принятия электронных документов и подписей в контексте проверок, было отмечено, что не все электронные подписи обеспечивают одинаковый уровень безопасности и что необходимо, чтобы уровень гарантии был достаточным для выполнения требований стандарта ISO 17020, касающихся прослеживания связи с персоналом, проводящим проверки.

#### IV. Стандарты (пункт 3 повестки дня)

*Документ:* ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/32 (ЕКС)  
(Информация о работе, проводимой в ЕКС)

*Неофициальные документы:* INF.34 (Германия) (Переходные положения для стандартов, впервые указанных в разделе 6.2.4)

INF.37 (ЕКС) (Информация о работе, проводимой в ЕКС)

9. Рассмотрение этих документов было поручено Рабочей группе по стандартам, которая провела свои заседания в обеденный перерыв.

*Неофициальный документ:* INF.53 (Доклад Рабочей группы по стандартам)

10. Совместное совещание приняло к сведению выводы Рабочей группы по стандартам и утвердило ее предложения (см. приложение I).

#### V. Согласование с Рекомендациями Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов (пункт 4 повестки дня)

##### A. Доклад Специальной рабочей группы по согласованию МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ с Рекомендациями Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов

*Документы:* ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/26  
и Add.1 (секретариат)

11. Совместное совещание приняло к сведению доклад Рабочей группы и рассмотрело поочередно предложения о поправках, направленные на согласование с положениями Типовых правил, прилагаемых к двадцатому пересмотренному изданию Рекомендаций ООН по перевозке опасных грузов. Оно приняло указанные поправки с учетом некоторых изменений редакционного характера (см. приложение I) и нижеследующих замечаний. В случае необходимости эти замечания надлежит довести до сведения Подкомитета экспертов Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов.

12. Что касается нового подраздела 2.1.4.3, то в связи с вопросом, заданным представителем Российской Федерации, было уточнено, что под энергетическими материалами подразумеваются органические вещества, несущие функциональные группы, приведенные в таблицах А6.1 и А6.3 приложения 6 Руководства по испытаниям и критериям, как указано в пункте 2.1.4.3.1. В этой связи встал вопрос о том, не следует ли включить соответствующее определение в раздел 1.2.1. Данный вопрос необходимо поставить в Подкомитете экспертов Организации Объединенных Наций.

13. В отношении пункта 2.1.4.3.1 б) было отмечено, что терминология, используемая для описания групп упаковки в тексте на английском языке (high hazard, medium hazard, low hazard) (высокая степень опасности, средняя степень опасности, низкая степень опасности), не соответствует обычной терминологии (high danger, medium danger, low danger). Это обстоятельство вызвало продолжительную дискуссию по вопросу об использовании терминов «hazard» и «danger» в тексте на английском языке. Было предложено включить после определения «Опасные грузы» ПРИМЕЧАНИЕ, указывающее на то, что данные термины являются синонимами. Однако некоторые делегации сочли, что такое ПРИМЕЧАНИЕ может привести к неожиданным последствиям и что эта проблема не возникает в тексте на французском языке, который является единственным аутентичным текстом приложений к ДОПОГ и поэтому должен служить основой для переводов. Поскольку указанные расхождения вытекают из Рекомендаций ООН, было сочтено предпочтительным довести данный вопрос до сведения Подкомитета экспертов Организации Объединенных Наций, памятуя о том, что в разных англоязычных странах за некоторыми терминами закреплены различные значения.

14. Касаясь вопроса, поставленного в пункте 8 доклада, о том, следует ли сохранить в пункте 2.2.8.1.1 заключенное в квадратные скобки предложение, которое отсутствует в Типовых правилах ООН и в котором говорится, что название класса 8 охватывает также вещества, которые не являются коррозионными согласно соответствующим критериям, но становятся таковыми в присутствии воды или при наличии влажности воздуха, представитель ЕСФХП указал, что в его организации не имеется консенсуса на этот счет. Мнения представителей правительств разделились: некоторые высказались за согласование с Типовыми правилами ООН и СГС, другие – за более ограничительный подход. Данный вопрос был поставлен на голосование, и Совместное совещание большинством голосов решило сохранить отличие от Типовых правил ООН. Вместе с тем было бы целесообразным довести данный вопрос до сведения подкомитетов Организации Объединенных Наций по ПОГ и СГС и в дальнейшем вернуться к нему с учетом мнений, высказанных этими органами.

15. Также и по вопросу, поставленному в пункте 9, представитель ЕСФХП указал, что его организация не может дать ответ, и мнения представителей правительств разделились. Некоторые из них сочли, что существующий пункт 2.2.8.1.9 следует исключить, поскольку он может привести к освобождению от действия правил тех смесей, которые отвечают критериям коррозионного воздействия при перевозке, в то время как на них распространяются правила морских и воздушных перевозок. Предложение об исключении пункта 2.2.8.1.9 было поставлено на голосование и принято.

16. В отношении пунктов 21 и 22, посвященных новым положениям, касающимся перевозки изделий, в частности № ООН 3363, Совместное совещание постановило исключить пункт 1.1.3.1 б), назначить для позиции под № ООН 3363 специальное положение 301, исключив из него последнее предложение относительно освобождений, которые могут предоставляться компетентным органом, и установить единообразные условия освобождения для всех договаривающихся сторон посредством специального положения 672, предложенного Рабочей группой.

17. Было также решено предусмотреть на четырехлетний период переходную меру в связи с исключением пункта 1.1.3.1 б), в частности для того, чтобы избежать непредвиденных проблем, поскольку количество и характер соответствующих изделий пока еще четко не определены.

18. В связи с обсуждением вопроса о маркировке литиевых батарей представитель Швейцарии упомянул о практической проблеме, обусловленной требованием указывать на маркировочном знаке номер телефона для получения дополнительной информации. Его часто спрашивают, является ли указание номера телефона на маркировочном знаке обязательным. Было отмечено, что изначально данный знак был взят из правил воздушных перевозок, и была высказана мысль, что можно было бы добавить примечание с указанием на то, что при наземных перевозках не обязательно указывать номер телефона. Представителю Швейцарии было предложено представить документ по данному вопросу, проконсультировавшись при необходимости с Подкомитетом экспертов Организации Объединенных Наций.

19. Что касается пункта 15 доклада, Совместное совещание решило принять пункт f) специального положения 392.

20. В связи с № ООН 3536 БАТАРЕИ ЛИТИЕВЫЕ, УСТАНОВЛЕННЫЕ В ГРУЗОВОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ЕДИНИЦЕ, было отмечено, что в специальном положении 389 отсутствует ясность, поскольку на его основании можно прийти к выводу, что данная позиция применяется к батареям, содержащимся в грузовой транспортной единице, в то время как в действительности она применяется в целом к грузовым транспортным единицам, в которых установлены эти батареи как группа. Данный текст был соответствующим образом изменен на основе предложения секретариата, представленного в неофициальном документе INF.48. Это изменение следует довести до сведения Подкомитета экспертов Организации Объединенных Наций.

21. Что касается пункта 30 доклада, Совместное совещание высказалось за то, чтобы вопрос, касающийся пункта (1) а) инструкции по упаковке LP905, был доведен до сведения Подкомитета экспертов Организации Объединенных Наций. Можно задать вопрос, каков смысл указанного пункта, так как на практике данная тара испытывается не с установленными в ней батареями определенного размера, формы или массы, а с предметами, имитирующими эти батареи, и дополнительной нагрузкой для имитации массы.

22. Касаясь пункта 31, Совместное совещание отметило, что Подкомитет экспертов Организации Объединенных Наций подтвердил, что большой знак опасности, который должен использоваться для грузовых транспортных единиц, содержащих литиевые батареи, включая № ООН 3536, – это большой знак опасности, соответствующий образцу № 9 (а не № 9A).

23. В связи с пунктом 16 доклада, касающимся отнесения к транспортной категории комплектов химических веществ и комплектов первой помощи под № ООН 3316, Совместное совещание сочло, что перевозчику или водителю транспортного средства нелегко будет определить транспортную категорию на основе различных продуктов, содержащихся в комплекте, и что было бы предпочтительным предусмотреть более прагматическое решение на основе группы упаковки, указанной в транспортном документе. В итоге два варианта, предложенные для специального положения 671, были заменены третьим вариантом, предложенным представителем Бельгии в неофициальном документе INF.50 (см. приложение I).

24. В отношении нового представления образцов знаков опасности в пункте 5.2.2.2.2 было отмечено, что образцы знаков опасности указывают на основную опасность, а также виды дополнительной опасности. Поэтому неправильно ссылаться в заголовках на класс. Скорее следует ссылаться на опасность, которую представляет класс, как это сделано в существующих текстах. Для радиоактивных материалов во второй колонке следует указать «Категория I-БЕЛАЯ», «Категория II-ЖЕЛТАЯ» и «Категория III-ЖЕЛТАЯ» ради согласованности с положениями, касающимися категорий. Представителю Швейцарии было предложено довести эти изменения до сведения Подкомитета Организации Объединенных Наций.



## В. Удобрения на основе аммония нитрата

- Документы:* ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/26, пункты 11 и 12 (секретариат)  
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/26/Add.1, приложение (секретариат)  
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/35 (Швеция)
- Неофициальные документы:* INF.12 (Швеция)  
INF.22 («Фертилайзерс Юроп»)

25. Совместное совещание отметило, что предложения секретариата, содержащиеся в приложении к докладу Специальной рабочей группы по согласованию, направлены на обеспечение согласования с новыми положениями Типовых правил ООН, и в частности с процедурами классификации удобрений на основе аммония нитрата, изложенными в новом разделе 39 Руководства по испытаниям и критериям. Вместе с тем было отмечено, что существующие положения МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ являются более ограничительными, чем положения Типовых правил, поскольку они запрещают перевозку некоторых составов, кроме случаев, когда эти составы перевозятся при условиях, предусмотренных для взрывчатых веществ класса 1.

26. Представитель «Фертилайзерс Юроп» указал, что применение более ограничительного подхода, предусмотренного в настоящее время в МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ, не создаст проблем для европейской промышленности, даже если это приведет к расхождениям с правилами морских и воздушных перевозок. Он не предвидит каких-либо негативных экономических последствий для европейской промышленности в том случае, если указанные удобрения будут ввозиться в Европу морским путем при условиях, которые могут оказаться менее жесткими, в соответствии с подразделом 1.1.4.2.

27. Учитывая заявления «Фертилайзерс Юроп», Совместное совещание приняло предложение Швеции (пункт 4 неофициального документа INF.12) установить более жесткие условия для внутренних перевозок в странах, являющихся договаривающимися сторонами МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ, и принимать менее жесткие условия только для ввоза морским или воздушным путем в соответствии с подразделом 1.1.4.2. Однако данное решение было принято при условии, что правительство Швеции предложит Подкомитету экспертов Организации Объединенных Наций соответствующим образом изменить процедуры, предусмотренные в разделе 39 Руководства по испытаниям и критериям. В результате принятия этого решения составы удобрений на основе аммония нитрата, относящиеся к выходным блокам 4, 8, 15, 31 или 33, нельзя будет классифицировать и перевозить как вещества класса 5.1 даже с согласия компетентного органа страны происхождения, кроме как в рамках многосторонних соглашений согласно главе 1.5.

28. Что касается предложения «Фертилайзерс Юроп», содержащегося в неофициальном документе INF.22, о том, чтобы сделать исключение (разрешить отнесение к классу 5.1, а не классу 1) для удобрений, загрязненных в результате аварии, то ряд делегаций выступили против указанного предложения по соображениям безопасности и потому, что исключения, касающиеся аварийных ситуаций, уже предусмотрены в пункте 1.1.3.1 d) МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ, а также в европейской директиве 2008/68/ЕС. Это предложение принято не было.

29. Предложение секретариата более точно определить термин «компетентный орган», используемый в разделе 39 Руководства по испытаниям и критериям, по аналогии с тем, как это предусмотрено для отнесения взрывчатых веществ и изделий к позициям «н.у.к.» в пункте 2.2.1.1.3, было принято. Вместе с тем было отмечено, что данная процедура одобрения компетентным органом страны происхождения или первой страны по маршруту перевозки груза является ограничительной и что следует,

возможно, предусмотреть процедуру одобрения компетентным органом любой другой страны, являющейся договаривающейся стороной, по аналогии с тем, как это предусмотрено для исключения из класса 1 в соответствии с пунктом 2.2.1.1.8.1.

30. Совместное совещание отметило, что необходимы сопутствующие поправки к пунктам 2.2.51.1.3, 2.2.51.1.5 и 2.1.3.7, однако предложение секретариата, содержащееся в приложении к докладу Специальной рабочей группы, должно быть адаптировано с учетом решения о принятии предложения Швеции (см. приложение I).

### **С. Согласование требований МПОГ/ДОПОГ и МКМПОГ/Типовых правил ООН в отношении толкования термина «конструктивно пригодный», определяемого в пункте 7.1.4 для больших контейнеров**

*Неофициальный документ:* INF.15 (ЕСФХП)

31. Совместное совещание сочло, что ЕСФХП следует в первую очередь довести свою обеспокоенность до сведения Подкомитета экспертов Организации Объединенных Наций, что позволит ему представить официальное предложение для мартовской сессии 2017 года с учетом мнения Подкомитета.

### **Д. Специальное положение 376**

*Неофициальный документ:* INF.16 (Швейцария)

32. Предложение сохранить существующее последнее предложение специального положения 376 было принято (см. приложение I).

### **Е. Поправка, касающаяся специального положения 392**

*Неофициальные документы:* INF.27 (Германия)

INF.49 (Германия)

INF.54 (Германия)

33. Представитель Германии объяснил, что его предложение распространить сферу применения специального положения 392 на невоспламеняющиеся и нетоксичные газы (группы А и О) является ответом на потребности автомобильной промышленности, поскольку системы удержания газообразного топлива, предназначенные для установки в автомобилях, могут также содержать другие газы, помимо воспламеняющихся.

34. Ряд делегаций сочли, что в первую очередь следует представить предложение Подкомитету экспертов Организации Объединенных Наций, чтобы обеспечить согласованность правил различных видов транспорта. С другой стороны, представитель Германии указал, что следует срочно откликнуться на потребности промышленности, и он готовит новое предложение (INF.49), учитывающее замечания по неофициальному документу INF.27.

35. Несколько делегаций указали, что у них в принципе не возникает проблем в связи с газами группы А, однако были выражены некоторые сомнения по поводу окисляющих газов группы О, в частности № ООН 1070, 1072, 2451, 3156 и 3157, и растворов аммиака под № ООН 2073.

36. В итоге представитель Германии подготовил в ходе сессии новое предложение (INF.54), направленное на урегулирование данного вопроса с помощью специального положения 660. Это предложение было принято.

## **F. Изделия, содержащие литий-металлические батареи или литий-ионные батареи**

*Документ:* ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/39  
(Германия и Швеция)

37. Мнения участников разделились по поводу предложения не требовать нанесения знака опасности образца № 9А на изделия, содержащие одновременно опасные вещества и литиевые батареи. С другой стороны, существующие положения пункта 1.1.3.1 b) допускают такое освобождение. Вместе с тем опасность, которую представляют литиевые батареи, не отражена другими знаками опасности. Положения нового раздела 2.1.5 применяются только в том случае, если опасные грузы, содержащиеся в изделиях, являются их неотъемлемой частью, и в Типовых правилах ООН нет ясного указания на то, как следует рассматривать изделия, содержащие съемные литиевые батареи.

38. Данное предложение было поставлено на голосование и принято (см. приложение I), однако это решение должно быть доведено до сведения Подкомитета экспертов Организации Объединенных Наций.

## **G. Использование терминов «риск» и «опасность»**

*Неофициальные документы:* INF.4 и INF.4/Add.1 (Румыния, МСЖД и МСАТ)

39. Совместное совещание с интересом отметило работу Румынии, МСЖД и МСАТ по вопросам использования и определения терминов «риск» и «опасность». Совместное совещание подтвердило, что эта работа может продолжаться в рамках неофициальной рабочей группы со следующим мандатом:

а) разработать проекты определений понятий риска и опасности в контексте МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ с учетом связи с другими контекстами, такими как СГС, международные стандарты, касающиеся методов оценки и расчета рисков, например стандарт EN ISO 12100/2010, глоссарий по рамочному руководству, подготовленному в ходе работы Рабочего совещания ЕЖДА, и Имплементационный регламент (EU) № 402/2013 Европейской комиссии об общем методе безопасности для выявления и оценки рисков;

б) проверить, каким образом эти определения применяются на протяжении всего текста МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ.

40. Совместное совещание подтвердит правильность определений данных понятий на одной из последующих сессий, и неофициальная группа сможет вновь собраться на основе решений Совместного совещания.

41. Неофициальная рабочая группа проведет свое совещание в Валансьене (Франция) 15–16 января 2018 года. Заинтересованным делегациям было предложено сообщить о своем желании участвовать представителям Румынии, МСЖД и МСАТ.

## **H. Распределение обязанностей участников перевозки**

*Документ:* ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/25 (Румыния)

42. Предложение Румынии, направленное на уточнение текста пункта 1.4.1.1, не получило поддержки в ходе сессии. Ряд делегаций высказались, в частности, за то, чтобы, прежде чем принимать решение, дождаться результатов работы неофициальной рабочей группы по определениям терминов «опасность» и «риск».

## **I. Сопутствующие поправки**

*Неофициальный документ:* INF.9 (Германия)

43. Совместное совещание подтвердило сопутствующие поправки в связи с поправками, предложенными для раздела 7.1.7 в документе ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/26/Add.1 (см. приложение I). Совместное совещание просило секретариат довести эти сопутствующие поправки до сведения WP.15.

## **J. Пояснительные примечания для отнесения изделий к № ООН 3363**

*Неофициальный документ:* INF.47 (Соединенное Королевство)

44. Совместное совещание сочло, что ссылка на надлежащие отгрузочные наименования в разделе 2.1.5 может вводить в заблуждение при решении вопроса о возможности отнесения того или иного изделия к № ООН 3363, поскольку эта позиция не может использоваться для изделий, имеющих надлежащее отгрузочное наименование, при этом новые надлежащие отгрузочные наименования, охватывающие № ООН 3537–3548, теперь включены в таблицу А главы 3.2. Представители Соединенного Королевства и Швеции в документе INF.47 предложили разъяснить данную ситуацию путем использования примечаний, которые будут включены в раздел 2.1.5 и в специальное положение 301.

45. Сотрудник секретариата выступил с другим решением, но, поскольку в ходе сессии не удалось внести конкретное предложение, было решено включить предлагаемые в документе INF.47 примечания в квадратных скобках в принятые тексты, приведенные в приложении I, в ожидании представления нового предложения, которое секретариат мог бы подготовить в консультации с представителями Соединенного Королевства и Швеции для обсуждения на предстоящих сессиях WP.15 и Комиссии экспертов МПОГ или же на следующей сессии Совместного совещания.

## **VI. Предложения о внесении поправок в МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ (пункт 5 повестки дня)**

### **A. Нерассмотренные вопросы**

- 1. Распространение сферы применения положений главы 5.2, касающихся стойкости к воздействию погодных условий, на большие знаки опасности, таблички оранжевого цвета и маркировочные знаки**

*Документ:* ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/1 (МСЖД)

*Неофициальные документы:* INF.31 и INF.31/Rev.1 (МСЖД)

46. Совместное совещание приняло предложения о поправках, содержащиеся в неофициальных документах INF.31 и INF.31/Rev.1 (см. приложение I).

- 2. Поправка к подразделу 1.6.1.30**

*Неофициальные документы:* INF.52 и INF.57 (Франция)

47. Представитель Франция в документе INF.52 обратился с просьбой перенести срок выполнения новых положений пункта 5.2.2.2.1.1 с 30 июня 2019 года на 30 июня 2021 года, с тем чтобы разрешить использование имеющихся запасов знаков опасности, у которых ширина линии, проходящей с внутренней стороны кромки ромба, меньше новой предписанной ширины, равной 2 мм.

48. Внимание было обращено на тот факт, что эта проблема обсуждалась Подкомитетом экспертов Организации Объединенных Наций на его сессии в июле 2017 года. Подкомитет согласился с тем, что нет необходимости указывать минимальную ширину этой линии, и предложил организациям, отвечающим за разработку правил перевозок различными видами транспорта, отказаться от этого требования (ST/SG/AC.10/C.3/102, пункт 69). В этой связи Совместное совещание

решило принять поправку к пункту 5.2.2.1.1.2, приводимую в документе INF.57 в квадратных скобках (см. приложение I), и предложить WP.15 и Комиссии экспертов МПОГ действовать в отношении текстов, заключенных в квадратные скобки, так же, как об этом говорится в пункте 7 настоящего доклада, т.е. исходить из того, что те тексты, которые они примут в конце этого года, еще могут быть пересмотрены, если Совместное совещание на своей сессии в марте 2018 года сочтет это необходимым.

## **В. Новые предложения**

### **1. Специальное положение 666**

*Документ:* ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/27 (Швейцария)

49. Предложение о поправках к специальному положению 666 было принято с некоторыми изменениями (см. приложение I).

### **2. Языки, используемые для маркировочных знаков**

*Документ:* ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/28 (Швеция)

50. В вышеуказанном документе вновь рассматривались проблемы, возникающие в связи с требованиями, предъявляемыми к маркировке при международной перевозке, когда маркировочные знаки не являются пиктограммами и содержат текст. Используемый язык необязательно понимается во всех странах происхождения, транзита и назначения, а требование о том, чтобы маркировочные знаки составлялись на нескольких языках, хотя и было бы обоснованным с точки зрения безопасности, несомненно создало бы проблемы, препятствующие облегчению перевозок. Языки, которые следует использовать, указываются в некоторых случаях, но не всегда, что создает проблемы с толкованием для грузоотправителей или проверяющих органов. Поэтому Швеция предлагает согласовать подход на основе подхода, используемого в отношении документации, т.е. нанесение маркировки на языке страны происхождения и, если этот язык не является английским, немецким или французским языком, – на одном из этих трех языков, при условии, что многосторонними соглашениями между заинтересованными странами не предусмотрено иное.

51. Мнения по данному вопросу разделились. По мнению одних делегаций, существующие положения являются приемлемыми при международной перевозке и возможное требование относительно дополнительного языка, который к тому же не всегда был бы понятен во всех затрагиваемых перевозкой странах, осложнило бы осуществление перевозок, не повысив существенно уровень безопасности. Некоторые делегации высказали опасения, что данное предложение помешает им использовать языки, которые они используют в настоящее время, например в русскоязычных странах. Другие делегации поддержали рассматриваемое предложение. По этой причине было предложено использовать только английский язык, как и для маркировки радиоактивных материалов. Участникам напомнили также о том, что всегда можно урегулировать этот вопрос посредством многосторонних соглашений о международных региональных перевозках в странах, использующих один и тот же язык.

52. Представитель Швеции заявила, что она внесет новое предложение, учитывающее высказанные мнения.

### **3. Таблица 1.10.3.1.2 – Перечень грузов повышенной опасности (воспламеняющиеся коррозионные газы класса 2)**

*Документ:* ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/29 (Германия)

53. Предложение о включении воспламеняющихся коррозионных химических продуктов под давлением в перечень грузов повышенной опасности, в строку таблицы для воспламеняющихся газов, было поставлено на голосование и принято.

Предложение об уточнении того, что речь идет о нетоксичных газах, также было поставлено на голосование и также принято (см. приложение I).

**4. Размещение маркировки на грузовых транспортных единицах, перевозящих упаковки, содержащие грузы классов 1–9 (за исключением № ООН 3077 и 3082) с дополнительными экологически опасными свойствами, в малых количествах в соответствии с пунктом 5.2.1.8.1 МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ**

*Документ:* ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/30 (Германия)

54. Предложение о том, чтобы освободить такие грузовые транспортные единицы от требования наносить на них маркировочный знак вещества, опасного для окружающей среды, было поставлено на голосование и было принято (15 голосов «за», 2 – «против») (см. приложение I). После выступления делегата от Швейцарии Совместное совещание обсудило возможные последствия отсутствия маркировочного знака вещества, опасного для окружающей среды, с точки зрения местных мер по охране водных ресурсов. Вместе с тем Совместное совещание сочло, что количества на единицу тары оправдывают данное освобождение, и отметило, что морской транспорт уже принял такое же освобождение.

**5. Пояснение слов «масса брутто»**

*Документ:* ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/37 (Австрия)

55. Вариант 2 предложения Австрии был принят без добавления слов «и транспортно-загрузочных приспособлений», которые могли бы привести к проблемам при толковании (см. приложение I). Совместное совещание подтвердило, что транспортно-загрузочные приспособления, предусмотренные в инструкциях по упаковке, не должны учитываться при расчете массы брутто в отличие от приспособлений, прикрепленных к изделиям, таких, например, как рукоятки.

**6. Различные предложения о поправках, направленных на уточнение**

*Документ:* ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/43  
(Российская Федерация)

56. Совместное совещание высказалось за то, чтобы предложения в отношении пунктов 2.2.7.2.4.6.1 и 4.2.1.19.2 были сначала обсуждены Подкомитетом экспертов Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов.

57. Предложение о поправке к пункту 2.2.9.1.3 было принято (см. приложение I).

58. После обсуждения предложение в отношении пункта 5.3.2.2.1 было снято с рассмотрения.

59. Предложение в отношении пункта 6.1.1.1 b) было принято в измененной редакции (см. приложение I).

60. Предложение по разделу 6.4.11 было снято с рассмотрения с целью сохранения согласованности с Типовыми правилами Организации Объединенных Наций и после напоминания о том, что пункт 6.4.11.11 обычно применяется только для воздушных перевозок.

61. Вопрос, касающийся пункта 6.6.5.1.6, следует довести до сведения Подкомитета экспертов Организации Объединенных Наций.

62. Предложения по пунктам 6.9.3.1, 6.10.1.2.1 и 6.8.3.2.21 были рассмотрены Рабочей группой по цистернам (см. приложение II).

**7. Пересылка запрещенных опасных грузов по почте**

*Неофициальный документ:* INF.8 (Соединенное Королевство)

63. Ряд делегаций присоединились к выраженной Соединенным Королевством озабоченности в связи с тем, что опасные грузы пересылаются по почте при

неприемлемых условиях, в то время как их пересылка по почте, как правило, запрещается. Они поддержали идею о том, чтобы включить в МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ положения Типовых правил ООН, отражающие запреты, вытекающие из актов Всемирного почтового союза (ВПС), и отступления от этих запретов.

64. Было подчеркнуто, что не следует априори запрещать международную пересылку опасных грузов по почте, если такая пересылка осуществляется в соответствии с применимыми правилами безопасности, такими как МПОГ, ДОПОГ, ВОПОГ, МКМПОГ или Технические инструкции ИКАО. С юридической точки зрения запрещение пересылки вытекает исключительно из актов ВСП ввиду трудности осуществления контроля за тем, что передается для пересылки по почте частными лицами. Что касается некоторых опасных грузов, допускаемых к пересылке согласно актам ВПС, то представляется очевидным, что должны соблюдаться соответствующие требования международных правил, таких как МПОГ, ДОПОГ и ВОПОГ. Таким образом, некоторые делегации не увидели того, каким образом предложение Соединенного Королевства поможет улучшить ситуацию, поскольку главная проблема для почтовых служб заключается в том, как обеспечить соблюдение запретов, вытекающих из актов ВПС.

65. Было также признано, что экспоненциальный рост объемов покупок через Интернет создает проблемы: многие продукты заказываются через Интернет и компании, предоставляющие услуги по доставке, часто не интересуются тем, являются ли заказанные грузы опасными или нет. При этом они используют не только почтовые службы; они могут пользоваться также услугами компаний по экспресс-доставке, которые не обязаны соблюдать запреты, предусмотренные актами ВПС. В этой связи встал вопрос о том, почему следует создавать преимущества для данных компаний, относящихся, как правило, к частному сектору, перед почтовыми службами государственного сектора, когда проблема по существу состоит в обеспечении того, чтобы пересылка опасных грузов независимо от используемой службы доставки, осуществлялась в соответствии с применимыми правилами безопасности. Не представляется очевидным, что добавление в МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ ссылки на акты ВПС позволит решить данную проблему, являющуюся в конечном счете следствием того, что фактический грузоотправитель не декларирует грузы и не обеспечивает соблюдения требований.

66. Представитель Соединенного Королевства заявил, что он вновь изучит данный вопрос в свете высказанных замечаний.

#### **8. Руководящие указания ИМО, озаглавленные «Руководящие указания по дальнейшему использованию существующих переносных цистерн и автоцистерн утвержденного ИМО типа для перевозки опасных грузов»**

*Неофициальный документ:* INF.14 (Соединенное Королевство)

67. Совместное совещание отметило, что циркуляр DSC/Circ.12 был заменен циркуляром CCC/Circ.3, и согласилось внести соответствующее изменение в текст сноски 1 к пункту 1.1.4.3.

#### **9. Оценка соответствия сосудов под давлением одноразового использования**

*Неофициальный документ:* INF.20 (Германия)

68. Совместное совещание приняло предложенные поправки к пункту 6.2.3.6.1 (см. приложение I).

#### **10. Классификация отходов**

*Неофициальный документ:* INF.21 (секретариат)

69. Совместное совещание подтвердило, что сноску 2 к пункту 2.1.3.5.5 следует обновить с учетом изменений в законодательстве Европейского союза. Совместное совещание сочло, что новые ссылки должны быть проверены Европейской комиссией до следующей сессии WP.15 (см. приложение I).

**11. Переходные меры**

*Неофициальный документ:* INF.30 (секретариат)

70. Совместное совещание приняло предложения об изменении и исключении некоторых переходных мер (см. приложение I).

**12. Изменение пункта 4.1.6.8**

*Неофициальный документ:* INF.33 (Германия)

71. Представителю Германии было предложено представить это предложение в качестве официального документа на следующей сессии наряду с обоснованием необходимости такого предложения и изложением его последствий.

## **VII. Толкование МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ (пункт 6 повестки дня)**

### **A. Толкование пункта 7.5.1.2 МПОГ/ДОПОГ и пункта 7.5.1.1 ДОПОГ: «Используемое оборудование»**

*Документ:* ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/23 (Германия)

72. Некоторые делегации сочли, что данные пункты касаются всего оборудования, которое используется или может использоваться при погрузке и разгрузке, включая оборудование, указанное в разделах 8.1.4 и 8.1.5 ДОПОГ. По мнению других делегаций, речь идет только об оборудовании, необходимом для погрузки или разгрузки.

73. Еще один вопрос заключался в том, кто из участников несет ответственность за осуществление проверок – погрузчик, разгрузчик или перевозчик. В этой связи было отмечено, что могут иметь место весьма отличающиеся друг от друга ситуации, например самопогрузка, договоры, заключаемые между погрузчиками, разгрузчиками и перевозчиками, и т.д., и что следует тщательно проанализировать эти ситуации, прежде чем вводить новые требования.

74. Представитель Германии заявил, что он подготовит новое предложение с учетом состоявшегося обсуждения.

### **B. Толкование определения термина «перевозка», содержащегося в разделе 1.2.1**

*Документ:* ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/24 (Румыния)

75. Совместное совещание сочло, что нет необходимости изменять формулировку подраздела 5.4.1.1 с целью включения сведений о месте отправления и месте получения, поскольку эти сведения, как правило, можно получить из транспортных документов, требующихся для перевозки грузов в целом, например из накладной ЦИМ или КДПГ.

### **C. Последствия положений раздела 1.8.1 для компетентных органов**

*Документ:* ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/41 (Франция)

76. Данное предложение было представлено по итогам обсуждений, состоявшихся на последней сессии (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/146, пункты 17–20), и направлено на введение в МПОГ и ДОПОГ концепции статьи 4 (3) ВОПОГ, в соответствии с которой Договаривающиеся стороны обязаны следить за соблюдением запретов перевозки и условий перевозки.



77. Некоторые делегации не поддержали это предложение, поскольку оно подразумевает обязательства для компетентных органов. Другие делегации сочли, что в контексте международной перевозки компетентные органы Договаривающихся сторон обязаны по отношению к другим Договаривающимся сторонам обеспечить, чтобы перевозки, начинающиеся на их территории, отвечали требованиям МПОГ и ДОПОГ, и что это может быть сделано посредством проверок. Аналогичным образом компетентные органы в странах транзита и назначения могут на законных основаниях проверять, в полной ли мере транспортные средства, прибывающие из других стран, соответствуют предъявляемым требованиям.

78. Некоторые делегации высказали опасения по поводу того, что в предложенной редакции данное положение может истолковываться как обязанность осуществлять систематическую проверку, а не как обязанность проводить выборочные проверки.

79. Представитель Франции объявил, что внесет новое предложение с учетом высказанных замечаний.

## **VIII. Доклады неофициальных рабочих групп (пункт 7 повестки дня)**

### **A. Неофициальная рабочая группа по уменьшению опасности BLEVE**

*Документ:* ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/42 (Франция)

*Неофициальные документы:* INF.41 и Add.1 (Франция)

80. Совместное совещание было проинформировано о ходе работы по моделированию, проводимой Национальным институтом природоохранных технологий и экологических опасностей (ИНЕРИС) по просьбе правительства Франции в рамках деятельности неофициальной рабочей группы по уменьшению опасности BLEVE во время перевозки опасных грузов.

81. Совместное совещание выразило удовлетворение полученными результатами и особо отметило качество и полезность использованного инструмента моделирования.

82. Совместное совещание подтвердило необходимость сначала вновь создать неофициальную рабочую группу на основе текущего мандата.

83. Рабочей группе было предложено заново определить мандат с учетом замечаний, высказанных в ходе сессии, в частности по следующим вопросам:

- необходимость выработать подход к управлению рисками для продолжения работы и оценить эффективность затрат на реализацию найденных решений;
- рассмотрение тех сценариев и решений, которые могли бы быть общими для различных видов транспорта, и тех, которые потребовали бы дифференцированного подхода, в частности в тех случаях, когда предусматривается защита от огневого воздействия, оказываемого оборудованием, являющимся специфическим для соответствующих перевозочных средств (например, шины и двигатели в случае дорожных транспортных средств). С этой целью рабочая группа могла бы использовать руководство по принятию решений, подготовленное в рамках рабочего совещания ЕЖДА.

84. Участникам также напомнили о том, что работа неофициальной рабочей группы должна касаться не только СНГ, а всех опасных грузов, способных вызвать BLEVE.

85. Следующая сессия состоится в Мадриде (Испания) 20–22 февраля 2018 года. Делегациям, заинтересованным в участии, было предложено сообщить об этом представителю Испании.

## **В. Доклад о совещании неофициальной рабочей группы по обновлению архитектуры телематики в области перевозки опасных грузов**

*Неофициальный документ:* INF.19 (Германия)

86. Совместное совещание приняло к сведению инициативы Германии, Италии и Франции по использованию решений, предложенных неофициальной рабочей группой по телематике. Идея состоит в том, чтобы децентрализовать функцию «Доверенной стороны 1» (ДС1), передав ее должным образом аккредитованным частным или государственным организациям, связанным друг с другом; тогда международные организации должны будут лишь управлять списком утвержденных ДС1 в соответствии с четкими критериями, без необходимости вмешиваться в компьютеризированное управление системой.

87. Представители Австрии, Бельгии, Нидерландов и Соединенного Королевства заявили о своей заинтересованности участвовать в работе совещания, которое состоится в Бонне 13–15 ноября 2017 года.

## **С. Неофициальная рабочая группа по альтернативным методам проведения периодической проверки**

*Документ:* ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/33 (ЕАСНГ)

*Неофициальные документы:* INF.55 и INF.56 (ЕАСНГ)

88. Совместное совещание приняло тексты, предложенные в неофициальном документе INF.55, с изменениями, содержащимися в неофициальном документе INF.56, внеся при этом некоторые поправки (см. приложение I). Эти тексты могут быть дополнены в будущем по мере разработки новых альтернативных методов для других конкретных типов конструкции сосудов под давлением.

## **IX. Аварии и управление рисками (пункт 8 повестки дня)**

*Неофициальные документы:* INF.5 (ЕЖДА) (Доклад о работе десятой сессии Рабочего совещания по «дорожной карте» по управлению рисками в контексте перевозки опасных грузов автомобильным, железнодорожным и внутренним водным транспортом)

INF.6 (ЕЖДА) (Второй этап «дорожной карты» в области ПОГ)

INF.7 (ЕЖДА) (Обзор будущих рамок руководств по управлению рисками)

89. Совместное совещание приняло к сведению результаты работы Рабочего совещания ЕЖДА, в частности завершение разработки рамочного руководства по управлению рисками, руководства по оценке рисков, руководства по принятию решений и глоссария для рамочного руководства. Предусмотрена также подготовка руководства по данным, однако завершить его разработку пока еще не удалось. Поэтому часть руководства по данным была временно включена в руководство по оценке рисков.

90. Совместное совещание также приняло к сведению подробную информацию о планируемом использовании указанных руководств, сообщенную представителем ЕЖДА. Он пояснил, что после завершения разработки и опубликования указанных руководств вторым этапом может стать разработка средства расчета риска при условии, что будут предоставлены соответствующие бюджетные ресурсы.

91. Несколько делегаций указали, что они поддерживают публикацию этих руководств. Вместе с тем некоторые делегаты высказали оговорки в отношении

масштабов будущего использования указанных руководств и средств. Они не желали бы, чтобы транспортные операции подвергались систематическому и обязательному предварительному анализу рисков на основе этих инструментов.

92. Представитель ЕЖДА заявил, что заинтересованным сторонам будет предложено использовать эти руководства на добровольной основе и что сначала будет проведен этап тестирования. Их использование в качестве части нормативной базы само по себе не является целью, и при необходимости этот вариант будет рассматриваться только после этапа тестирования. Он также пояснил, что использовать текущие разработки в контексте обеспечения безопасности или главы 1.10 не планируется.

93. Была высказана мысль, что указанные инструменты должны использоваться государствами индивидуально при установлении ограничений движения в соответствии с главой 1.9, но в то же время было заявлено, что, напротив, глава 1.9 не является единственным возможным контекстом для использования этих инструментов, в частности с целью избежать противоречий между местными и глобальными анализами. В одном из руководств приводятся примеры ситуаций имплементации, предусмотренных рамками, включая использование руководств отдельными компаниями, ассоциациями или учреждениями.

94. Еще одну сессию планируется провести 10–12 октября 2017 года в штаб-квартире ЕЖДА, и Совместное совещание отметило, что тексты руководств должны иметься в наличии к следующей сессии, равно как и конкретные предложения по второму этапу данного проекта.

95. Председатель напомнил о том, что к участникам этих рабочих совещаний была также обращена просьба изучить вопрос о пересмотре содержания образцов отчетов об авариях/инцидентах.

## **X. Выборы должностных лиц на 2018 год (пункт 9 повестки дня)**

96. По предложению представителя Соединенного Королевства г-н К. Пфовадель (Франция) и г-н Х. Райан (Германия) были вновь избраны соответственно Председателем и заместителем Председателя на 2018 год. Г-н Райн сообщил, что, поскольку он намерен уйти в отставку в 2018 году, возможно, необходимо будет избрать нового заместителя Председателя для осенней сессии 2018 года.

## **XI. Будущая работа (пункт 10 повестки дня)**

97. Следующая сессия состоится в Берне 12–16 марта 2018 года.

## **XII. Прочие вопросы (пункт 11 повестки дня)**

### **A. Выражение признательности г-ну Жаку Марми (МСАТ)**

98. Совместное совещание было проинформировано о том, что г-н Жак Марми покидает МСАТ и в силу этого более не будет представлять указанную организацию на его сессиях. Совместное совещание искренне поблагодарило г-на Марми за вклад в его работу и пожелало ему всяческих успехов в дальнейшей профессиональной деятельности.

## **В. Перевозка сосудов под давлением, утвержденных Министерством транспорта Соединенных Штатов Америки (DOT)**

*Документ:* ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/34 (ЕАПГ)

*Неофициальные документы:* INF.40 (ЕАПГ)

INF.51 (Соединенные Штаты Америки)

99. Совместное совещание с удовлетворением отметило прогресс в усилиях, предпринимаемых с целью обеспечения признания в правилах Соединенных Штатов утверждений, выдаваемых договаривающимися сторонами МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ на сосуды под давлением, – усилиях, которые должны привести к взаимному принятию в странах, являющихся договаривающимися сторонами МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ, сосудов под давлением, утвержденных в Соединенных Штатах в соответствии с требованиями Регламента 49 CFR Министерства транспорта Соединенных Штатов (DOT).

100. Совместное совещание признало, что надлежит уважать юридические процедуры, применяемые в Соединенных Штатах, и выразило надежду на то, что это сотрудничество приведет к одновременному внесению поправок в Регламент 49 CFR Соединенных Штатов и в МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ, которые вступят в силу с 2021 года.

## **С. Исправления к изданию ДОПОГ 2017 года**

*Неофициальный документ:* INF.43 (Европейская комиссия)

101. Совместное совещание отметило, что Рабочая группа по перевозкам опасных грузов (WP.15) ЕЭК ООН на своей 102-й сессии в мае 2017 года приняла исправления к ДОПОГ на основе решений Совместного совещания, принятых на его сессии в марте 2017 года в отношении МПОГ, ДОПОГ и ВОПОГ (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/146, приложение III), а также другие исправления, касающиеся только ДОПОГ. Все исправления содержатся в приложении III к докладу ECE/TRANS/WP.15/237.

102. Совместное совещание также отметило, что Договорная секция Управления по правовым вопросам Организации Объединенных Наций пришла к заключению, что исправления 1–6, приведенные в приложении III к докладу Совместного совещания, не отвечают критериям исправления, определенным Генеральным секретарем ООН для договоров, депозитарием которых он является.

103. В соответствии с установившейся практикой и во исполнение просьбы WP.15 на случай такого рода возможных ситуаций Председатель WP.15 после консультаций с секретариатом принял решение представить от имени правительства своей страны как мандатария WP.15 предложение о поправках, с тем чтобы как можно скорее ввести в действие данные изменения. Указанное предложение содержится в уведомлении депозитария C.N.345.2017-TREATIES-XI.B.14 от 3 июля 2017 года.

104. В неофициальном документе INF.43 представитель Европейского союза разъяснил, что смена статуса этих изменений с «исправления» на «поправки» создает проблему для Европейского союза. По мнению юридических экспертов Европейской комиссии, в соответствии с решением 2016/1795 Совета Европейского союза государствам – членам Европейского союза разрешено принимать лишь формальные и незначительные изменения в предлагаемых поправках к ДОПОГ и ВОПОГ по состоянию на 1 января 2017 года, но не новые запланированные поправки. В этой связи он высказался за то, чтобы данное предложение о поправках было снято с рассмотрения во избежание юридических сложностей.

105. Сотрудник секретариата указал, что 13 предложений были сгруппированы в качестве поправок, с тем чтобы избежать административных сложностей, но 6 из этих 13 предложений были приняты Договорной секцией как исправления. По его мнению, 3 других предложения (третье, пятое и десятое) также являются исправлениями, однако, если эти исправления не будут внесены незамедлительно, никакого

практического эффекта достигнуто не будет. Еще три исправления (добавление специальных положений 368, 325 и 326 соответственно для № ООН 2908, 2913 и 3326), на его взгляд, являются важными с точки зрения безопасности, так как они касаются перевозки радиоактивных материалов в соответствии с Правилами МАГАТЭ и направлены на обеспечение того, чтобы порожние упаковочные комплекты или объекты с поверхностным радиоактивным загрязнением (SCO), содержащие урана гексафторид, перевозились в рамках позиций, применимых к урана гексафториду – чрезвычайно токсичному и коррозионному веществу, а не позиций «порожний упаковочный комплект» или «SCO». Для всех видов транспорта эти исправления были предписаны Подкомитетом экспертов Организации Объединенных Наций в документе ST/SG/AC.10/C.3/100/Add.1, приложение III.

106. Шестое исправление касалось маркировки упаковок, содержащих литиевые элементы, освобожденные в соответствии со специальным положением 188. Подкомитет экспертов Организации Объединенных Наций внес исправление в Типовые правила ООН, с тем чтобы разрешить размещать данную маркировку не только на белом, но и на подходящем контрастном фоне, как это обычно принято для всех видов маркировки опасности. Если данное исправление не будет учтено в МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ, европейские производители могут оказаться в невыгодном положении по сравнению с производителями за пределами Европы, экспортирующими свои элементы в соответствии с правилами морских или воздушных перевозок, в которые уже внесены или должны быть внесены исправления в соответствии с рекомендациями Подкомитета экспертов Организации Объединенных Наций.

107. Совместное совещание подтвердило, что для придания силы предлагаемым поправкам, содержащимся в уведомлении депозитария, существуют юридические альтернативы: посредством исправлений или посредством многосторонних соглашений.

108. Совместное совещание пришло к следующим выводам:

- секретариату ЕЭК необходимо провести консультации с Управлением по правовым вопросам Организации Объединенных Наций, чтобы разработать процедуру внесения исправлений для всех возможных случаев, если предложение о поправках было снято с рассмотрения или если оно не было принято ввиду возражений;
- в случае исправлений, касающихся радиоактивных материалов и направленных в конечном счете на уточнение толкования существующих текстов, отрасли и проверяющим органам необходимо интерпретировать данные тексты в соответствии с предложенными исправлениями;
- если изменения не удастся учесть в соответствии с уже начатыми или предусмотренными выше процедурами, их необходимо учесть в наборе поправок, вступление которых в силу запланировано на 1 января 2019 года.

109. Совместное совещание рекомендовало при подготовке проектов решений и их рассмотрении Советом Европейского союза обеспечить, чтобы эти решения предусматривали требуемую гибкость, допускающую внесение возможных исправлений или, в соответствующих случаях, изменений без необходимости принятия нового решения в течение двухгодичного периода.

### **XIII. Утверждение доклада (пункт 12 повестки дня)**

110. Совместное совещание утвердило доклад о работе своей осенней сессии 2017 года и приложения к нему на основе проекта, подготовленного секретариатом.

## Приложение I

**Проект поправок к МПОГ, ДОПОГ и ВОПОГ для вступления  
в силу 1 января 2019 года**

(см. ECE/TRANS/WP.15/AC.1/148/Add.1)

## Приложение II

### Доклад Рабочей группы по цистернам

(см. ECE/TRANS/WP.15/AC.1/148/Add.2)

---