



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по перевозкам опасных грузов

Совместное совещание экспертов по Правилам,
прилагаемым к Европейскому соглашению
о международной перевозке опасных грузов
по внутренним водным путям (ВОПОГ)
(Комитет по вопросам безопасности ВОПОГ)

Тридцатая сессия

Женева, 23–27 января 2017 года

**Доклад Совместного совещания экспертов
по Правилам, прилагаемым к Европейскому
соглашению о международной перевозке
опасных грузов по внутренним водным путям
(Комитета по вопросам безопасности ВОПОГ),
о работе его тридцатой сессии***

* Распространен на немецком языке Центральной комиссией судоходства по Рейну
под условным обозначением CCNR/ZKR/ADN/WP.15/AC.2/62.



Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники	1	4
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	2	4
III. Выборы должностных лиц на 2017 год (пункт 2 повестки дня)	3	4
IV. Вопросы, вытекающие из работы органов Организации Объединенных Наций или других организаций (пункт 3 повестки дня)	4–5	4
V. Применение Европейского соглашения о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ) (пункт 4 повестки дня)	6–45	5
A. Состояние ВОПОГ	6–9	5
B. Специальные разрешения, отступления и эквивалентные аналоги		
Предоставление отступления для судна «Don Quichot» (ENI 02336771)	10–12	5
C. Толкование Правил, прилагаемых к ВОПОГ	13–27	6
1. Виды опасности, создаваемые работами, производимыми на борту судна, – раздел 8.3.5 ВОПОГ	13–14	6
2. Подраздел 7.1.4.7 ВОПОГ – Места погрузки и выгрузки для сухогрузных судов	15–16	6
3. Перевозка транспортных средств и оборудования	17	7
4. Пункт 7.2.4.1.1 ВОПОГ – Перевозка упаковок на борту танкеров	18–19	7
5. Пункт 9.3.3.13.3 ВОПОГ – Остойчивость, переходные положения для танкеров типа N	20	7
6. Подтверждение остойчивости (подразделы 9.3.X.13 ВОПОГ)	21	7
7. Толкование пунктов 1.15.2.4 и 9.2.0.88.1	22–23	7
8. Смешивание грузов, перевозимых на борту танкеров	24–25	8
9. Перевозка № ООН 2057 ТРИПРОПИЛЕНА танкерами	26–27	8
D. Подготовка экспертов	28–43	8
1. Доклад неофициальной рабочей группы по подготовке экспертов о работе ее шестнадцатого совещания	28–33	8
2. Директива Административного комитета по использованию каталога вопросов для экзаменования экспертов в области ВОПОГ	34–35	9
3. Каталог вопросов	36	9
4. Программа работы неофициальной рабочей группы по подготовке экспертов	37	9
5. Каталог вопросов для подготовки консультантов по вопросам безопасности	38–41	9
6. Статистические данные о результатах экзаменов	42	10
7. Образцы свидетельства эксперта	43	10
E. Вопросы, касающиеся классификационных обществ	44–45	11

VI.	Предложения о внесении поправок в Правила, прилагаемые к ВОПОГ (пункт 5 повестки дня)	46–67	11
A.	Работа Совместного совещания МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ	46–50	11
1.	Доклады Совместного совещания о работе его осенней сессии 2016 года и Рабочей группы ЕЭК ООН по перевозкам опасных грузов о работе ее 101-й сессии	46–47	11
2.	Ссылка на директивы 67/548/ЕЕС и 88/379/ЕЕС Совета Европейского союза	48	11
3.	Специальное положение 665 – Перевозка угля	49–50	11
B.	Прочие предложения	51–67	12
1.	Подраздел 3.2.3.1 ВОПОГ – Пояснения к таблице С	51	12
2.	Огнетушащие составы	52–54	12
3.	Предлагаемые исправления к Правилам, прилагаемым к ВОПОГ	55	12
4.	Предложения по обновлению ссылок	56–57	12
5.	Исправления опечаток в главе 1.16 издания ВОПОГ 2017 года	58	13
6.	Поправки к таблице С, касающиеся перевозки № ООН 1280 Пропиленоксида и № ООН 2983 Этилена оксида и пропилена оксида смеси	59–60	13
7.	Автономные системы защиты	61–62	13
8.	Использование наземной сети электропитания судами, перевозящими опасные грузы, – требования, регулирующие соединение и соединительный кабель между судном и берегом	63	13
9.	Исправления к переходным положениям, касающимся определений пламегасителей и быстродействующих выпускных клапанов	64–66	14
10.	Конструкционные материалы	67	14
VII.	Доклады неофициальных рабочих групп (пункт 6 повестки дня)	68–75	14
A.	Доклад неофициальной рабочей группы по сжиженному природному газу	68–69	14
B.	Неофициальная рабочая группа по защите против взрывов на танкерах	70–72	15
C.	Неофициальная рабочая группа по рекомендованным классификационным обществам ВОПОГ	73–75	15
VIII.	Программа работы и график совещаний (пункт 7 повестки дня)	76	16
IX.	Прочие вопросы (пункт 8 повестки дня)	77	16
X.	Утверждение доклада	78	16
Приложения			
I.	Предлагаемые исправления к Правилам, прилагаемым к ВОПОГ		17
II.	Проекты поправок к Правилам, прилагаемым к ВОПОГ, для вступления в силу 1 января 2019 года		19

I. Участники

1. Совместное совещание экспертов по Правилам, прилагаемым к Европейскому соглашению о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ) (Комитет по вопросам безопасности ВОПОГ), провело свою тридцатую сессию в Женеве 23–27 января 2017 года. В работе сессии приняли участие представители следующих стран: Австрии, Бельгии, Болгарии, Германии, Люксембурга, Нидерландов, Румынии, Словакии, Украины, Франции, Хорватии и Швейцарии. Были представлены следующие межправительственные организации: Дунайская комиссия (ДК), Европейский союз и Центральная комиссия судоходства по Рейну (ЦКСР). Были также представлены следующие неправительственные организации: Европейская ассоциация оптовых поставщиков нефтепродуктов (ЕАОН), Европейская ассоциация угля и лигнита (ЕВРОКОУЛ), Европейская организация судоводителей (ЕОС), Европейский совет химической промышленности (ЕСФХП), Европейский союз речного и прибрежного транспорта (ЕСРПТ), Европейский союз речного судоходства (ЕСРС), Международный комитет по предотвращению производственных аварий на речном транспорте (СИПА), Рекомендованные классификационные общества ВОПОГ, Федерации европейских ассоциаций владельцев цистерн-хранилищ (ФЕТСА) и «Фьюэлз-Юроп».

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

Документы: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/61 и Add.1

Неофициальный документ: INF.1 (секретариат)

2. Комитет по вопросам безопасности утвердил подготовленную секретариатом повестку дня, измененную в соответствии с неофициальным документом INF.1 с целью учета неофициальных документов INF.1–INF.28.

III. Выборы должностных лиц на 2017 год (пункт 2 повестки дня)

3. По предложению представителя Люксембурга г-н Х. Райн (Германия) и г-н Б. Биркльхубер (Австрия) были избраны соответственно Председателем и заместителем Председателя на 2017 год.

IV. Вопросы, вытекающие из работы органов Организации Объединенных Наций или других организаций (пункт 3 повестки дня)

4. Директор Отдела устойчивого транспорта ЕЭК ООН г-жа Эва Мольнар проинформировала членов Комитета по вопросам безопасности о программе семьдесят девятой сессии Комитета по внутреннему транспорту и о мероприятиях в связи с семидесятой годовщиной создания КВТ, запланированных на 20–24 февраля 2017 года. Данная сессия имеет особое значение, поскольку в ходе нее будет проведен сегмент на уровне министров и будет обсуждаться стратегия Комитета на предстоящие годы. Параллельные мероприятия будут включать также международную конференцию высокого уровня по внутреннему водному транспорту (в первую половину дня 22 февраля).

5. Секретарь Рабочей группы по внутреннему водному транспорту (SC.3) и Рабочей группы по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WP.3) проинформировала Комитет по вопросам безопасности о последних изменениях в рамках работы этих органов, в том числе об обновлении их мандатов и о работе по согласованию технических

предписаний, содержащихся в резолюции № 61, с техническими предписаниями европейского стандарта ЕС-ТТСВП. Комитет по вопросам безопасности отметил, в частности, проект главы X, основанный на главе 30 и приложении 8 стандарта ЕС-ТТСВП (документ ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/8), касающийся специальных положений, применимых к судам, оборудованным движительными комплексами или вспомогательными системами, работающими на топливе с температурой вспышки, равной или ниже 55 °С; данный проект был подготовлен в ответ на просьбу Комитета по вопросам безопасности получить эти тексты на своих рабочих языках (ECE/TRANS/WP.15/AC.2/60, пункт 51).

V. Применение Европейского соглашения о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ) (пункт 4 повестки дня)

A. Состояние ВОПОГ

6. Комитет по вопросам безопасности отметил, что к Соглашению не присоединились новые Договаривающиеся стороны.

7. Комитет также отметил, что поправки, предложенные Административным комитетом (ECE/ADN/36 и Add.1 и Corr.1), считаются принятыми и вступили в силу 1 января 2017 года (уведомления депозитария C.N.743.2016.TREATIES-XI.D.6 и C.N.897.2016.TREATIES-XI.D.6). Были также внесены предложенные исправления (C.N.980.2016.TREATIES-XI.D.6). Последние исправления (C.N.823.2016.TREATIES-XI.D.6) будут считаться принятыми только в том случае, если до 1 февраля 2017 года не будет получено возражений.

Неофициальный документ: INF.22 (секретариат)

8. Комитет по вопросам безопасности отметил изменения на веб-сайте ЭЭК ООН, внесенные секретариатом и касающиеся:

- письменных инструкций;
- перечня компетентных органов по видам транспорта;
- толкования ВОПОГ.

9. Комитет по вопросам безопасности обратился к компетентным органам с просьбой проверить касающиеся их сведения и, если они еще не сделали этого, передать в секретариат свои версии письменных инструкций в соответствии с требованиями подраздела 5.4.3.5.

B. Специальные разрешения, отступления и эквивалентные аналоги

Предоставление отступления для судна «Don Quichot» (ENI 02336771)

Документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/15 (Нидерланды)

Неофициальный документ: INF.12 (Нидерланды)

10. Правительство Нидерландов обратилось с просьбой на пробной основе предоставить отступление для строящейся толкаемой баржи типа С, которая, однако, не отвечает всем требованиям, предъявляемым к танкерам типа С, в связи с тем, что она оборудована средствами для сбора газов из других судов. Цель использования этой баржи – не допустить попадания паров в атмосферу. Представитель Нидерландов заявил, что он хотел бы, чтобы для этой баржи было предоставлено отступление, которое позволило бы ей плавать по Рейну. В случае отказа в предоставлении такого отступления будет использована процедура,

предусмотренная европейской директивой 2008/68/ЕС, с тем чтобы данная баржа могла плавать и эксплуатироваться по крайней мере в водах Нидерландов.

11. Несколько делегаций указали, что они не возражают против этого проекта, однако у них имеются некоторые оговорки. Они интересуются, например, тем, могут ли операции по дегазации, которые будут осуществляться данным судном, рассматриваться как перевозка по смыслу ВОПОГ. В этой связи они хотели бы получить больше информации как о конструкции судна, так и о его эксплуатации.

12. Представитель Нидерландов заявил, что он будет готов организовать проведение заседаний неофициальной рабочей группы с целью представить дополнительные пояснения. Вместе с тем он хотел бы, чтобы его предложение о предоставлении отступления было поставлено на голосование. В связи с этим Председатель приступил к голосованию по предложению, которое в итоге было отклонено большинством представителей государств, присутствующих и участвующих в голосовании. Председатель сделал вывод, что этот вопрос еще недостаточно изучен и что потребуются провести дополнительную работу. Совещание неофициальной рабочей группы будет организовано в Нидерландах 28–30 марта 2017 года.

С. Толкование Правил, прилагаемых к ВОПОГ

1. Виды опасности, создаваемые работами, производимыми на борту судна, – раздел 8.3.5 ВОПОГ

Документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/5 (Германия)

13. Комитет по вопросам безопасности счел, что термин «работы, производимые на борту судна» охватывает все виды работ, затрагивающих конструкцию судна и его оборудование, включая, например, гребной винт и якорную цепь.

14. По вопросу о том, должно ли состояние отсутствия газов быть подтверждено для судна в целом или только для зоны, в которой производятся работы, большинство делегаций выразили мнение, что требуется свидетельство о дегазации для судна в целом, кроме случая, когда имеется специальное разрешение компетентного органа. В любом случае необходимо будет учитывать все применимые правила, в том числе касающиеся соблюдения техники безопасности на рабочем месте. Представители Германии и Нидерландов подготовят примечание, чтобы отразить данное толкование в тексте.

2. Подраздел 7.1.4.7 ВОПОГ – Места погрузки и выгрузки для сухогрузных судов

Документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/11 (Германия)

15. Ряд делегаций высказали мнение о том, что пункт 7.1.4.7.2 в его нынешней редакции не требует наличия средств для эвакуации во время погрузки или разгрузки неопасных грузов на судах, перевозящих грузы классов 1, 4.1 или 5.2, в отношении которых предписаны три синих конуса/синих огня. Вместе с тем, поскольку место проведения погрузочно-разгрузочных операций подлежит утверждению компетентным органом, этот орган может потребовать, чтобы такие операции осуществлялись только в тех местах, где имеются соответствующие средства для эвакуации.

16. Представитель Германии заявил, что он подготовит предложение, которое будет предусматривать обязательное наличие средств для эвакуации в местах погрузки/разгрузки согласно пункту 7.1.4.7.2.

3. Перевозка транспортных средств и оборудования

Документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/12 (Германия)

17. Комитет по вопросам безопасности решил, что вопрос об изъятиях в отношении транспортных средств и оборудования, которые могут быть отнесены к № ООН 3528, 3529, 3530, 3166 и 3171, с учетом специальных положений 240, 312, 363, 385, 667 и 669 и положений раздела 1.1.3, заслуживает дополнительного изучения в конкретном контексте внутреннего судоходства и может быть рассмотрен неофициальной группой, совещание которой будет организовано Германией с целью подготовки предложений о поправках к Правилам, прилагаемым к ВОПОГ, которые позволят уточнить такое толкование. На текущий момент Комитет по вопросам безопасности согласился с толкованием, изложенным Германией в документе ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/12.

4. Пункт 7.2.4.1.1 ВОПОГ – Перевозка упаковок на борту танкеров

Документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/13 (Германия)

18. В этом документе был поднят вопрос о том, какие типы тары, КСГМГ и цистерн разрешается использовать в качестве емкостей для остаточных продуктов и судов для отстоев на танкерах и какие положения к ним применяются.

19. После обсуждения представители Нидерландов и Германии заявили, что они представляют предложение, с тем чтобы определить разрешенные емкости и сосуды, их маркировку и, возможно, вновь включить требования в отношении журнала грузовых операций, которые ранее были предусмотрены в пункте 7.2.4.11.1.

5. Пункт 9.3.3.13.3 ВОПОГ – Остойчивость, переходные положения для танкеров типа N

Неофициальный документ: INF.2 (Германия)

20. Поскольку консенсуса в отношении предложенного толкования достигнуто не было, Рекомендованным классификационным обществам ВОПОГ было предложено рассмотреть этот вопрос на своем совещании в марте 2017 года; было бы желательно приступить к рассмотрению данной темы на основе официального документа на следующей сессии.

6. Подтверждение остойчивости (подразделы 9.3.X.13 ВОПОГ)

Неофициальный документ: INF.3 (Германия)

21. Рекомендованным классификационным обществам ВОПОГ было предложено подготовить для сессии, которая состоится в январе 2018 года, доклад о фактическом применении новых положений, касающихся контроля остойчивости, в связи с осуществлением многостороннего соглашения М 016.

7. Толкование пунктов 1.15.2.4 и 9.2.0.88.1

Неофициальный документ: INF.7 (Франция)

22. Комитет по вопросам безопасности подтвердил, что Договаривающиеся стороны могут выбирать из списка рекомендованных классификационных обществ, упомянутого в пункте 1.15.2.3, те классификационные общества, которые они согласны признать, при этом они не обязаны признавать все включенные в список общества.

23. Комитет по вопросам безопасности подтвердил, что положения главы 9.2 применяются только к морским судам. Во избежание путаницы термин «судно», когда он используется в указанной главе, должен быть заменен на термин «морское судно» (см. приложение I). Свидетельство, требуемое согласно пункту 9.2.0.88.1, должно быть выдано одним из классификационных обществ, признанных в рамках ВОПОГ.

8. Смешивание грузов, перевозимых на борту танкеров

Неофициальный документ: INF.15 (ФЕТСА)

24. В целом представители Договаривающихся сторон ВОПОГ сочли, что смешивание грузов, производимое на борту танкеров при движении судна, не допускается в рамках ВОПОГ ввиду того, что ВОПОГ применяется к перевозке конкретного груза из пункта А в пункт В на основании транспортного документа, содержащего точные сведения о грузе, которые не могут быть реально изменены во время перевозки.

25. Вместе с тем Комитет по вопросам безопасности отметил, что отдельные операции по смешиванию могут быть разрешены при условии, что они осуществляются на стоянке до начала самой перевозки. Представителю ФЕТСА было предложено представить более подробную информацию о предусматриваемых операциях по смешиванию.

9. Перевозка № ООН 2057 ТРИПРОПИЛЕНА танкерами

Неофициальный документ: INF.25 (ЕСФХП)

26. Несколько делегаций не разделили мнение ЕСФХП в отношении возможности согласиться с изменением классификации вещества, включенного в таблицу С, на основании новых положений, содержащихся в пункте 2.1.2.8. Действительно, пункт 2.1.2.8 применим только в том случае, если на основе результатов испытаний будет определено, что вещество, указанное в таблице А, отвечает классификационным критериям какого-либо дополнительного класса, не упомянутого в таблице А, что в данном случае места не имеет. Комитет по вопросам безопасности подтвердил, что исходя из информации, переданной ЕСФХП, указание «N3» в колонке 5 таблицы С для № ООН 2057 следует изменить на «N1» и что, как следствие, для перевозки данного вещества должно использоваться скорее судно типа С, чем судно типа N. Поскольку к судам типа С предъявляются более жесткие требования, чем к судам типа N, танкер типа С может использоваться в соответствии с пунктом 7.2.1.21.5, однако потребуются инициировать многостороннее соглашение, с тем чтобы разрешить указание «N1» вместо «N3» в транспортном документе.

27. В этой связи представителю ЕСФХП было предложено представить официальное предложение о поправке к таблице С, содержащее сведения о свойствах данного вещества, необходимые для обоснования новой классификации.

D. Подготовка экспертов

1. Доклад неофициальной рабочей группы по подготовке экспертов о работе ее шестнадцатого совещания

Документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/4 (ЦКСР)

Неофициальный документ: INF.19 (ЕОС, ЕСРПТ и ЕСРС)

28. Комитет по вопросам безопасности подробно рассмотрел выводы рабочей группы и одобрил их с приводимыми ниже оговорками.

29. В отношении пункта 3 b) Комитет по вопросам безопасности решил, что термин «закрытые контейнеры со сплошными металлическими стенками» в пункте 7.1.4.4.2 следует заменить термином «закрытые контейнеры» с учетом определения, содержащегося в разделе 1.2.1 (см. приложение II).

30. Что касается пункта 3 c), то вопрос о толковании специальных положений, касающихся мягких контейнеров для массовых грузов, в соответствии с пунктом 7.1.4.4.3 необходимо будет обсудить на следующей сессии на основе документа, который будет подготовлен секретариатом ЦКСР.

31. В отношении пунктов 11 и 15 Комитет по вопросам безопасности принял к сведению замечания ЕОС, ЕСРПТ и ЕСРС, изложенные в неофициальном документе INF.19, в частности о том, что на практике манометры на многих судах калиброваны в барах, а не в кПа. Тем не менее представители Договаривающихся

сторон считают, что некоторые манометры калибруют также и в кПа, что информация, вносимая в свидетельства о допущении и перечни обязательных проверок, запрашивается в кПа, а не барах и что эксперты на борту судов должны быть способны производить перевод в другие единицы. В этой связи Комитет по вопросам безопасности подтвердил, что в каталоге вопросов избыточное давление не должно указываться в скобках в барах и что в ходе следующего пересмотра вопросов существа значения в барах необходимо будет перевести в кПа.

32. Что касается пункта 14 b), то вопрос о требовании, касающемся возможности подогрева груза для № ООН 1307, должен быть изучен неофициальной рабочей группой по веществам.

33. В отношении пункта 18 Комитет по вопросам безопасности отметил, что на следующей сессии правительство Германии представит предложение о формате свидетельства эксперта в соответствии с главой 8.2.

2. Директива Административного комитета по использованию каталога вопросов для экзаменования экспертов в области ВОПОГ

Документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/7/Rev.1 (ЦКСП)

34. Комитет по вопросам безопасности принял пересмотренный проект директивы, который должен быть представлен Административному комитету для утверждения.

35. В ходе обсуждения было отмечено, что в пункте 8.2.2.7.1.7 предусматривается возможность проведения письменных экзаменов в электронной форме. Комитет по вопросам безопасности поручил неофициальной рабочей группе по подготовке экспертов провести оценку значения процедур, предусмотренных директивой Административного комитета, и каталога вопросов в контексте электронных экзаменов.

3. Каталог вопросов

Документы: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/1 и Corr.1 (ЦКСП)
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/2 (ЦКСП)
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/3 (ЦКСП)

Неофициальные документы: INF.10, INF.14 и INF.16 (ЦКСП)

36. Комитет по вопросам безопасности приветствовал работу по обновлению каталога вопросов, сделанную неофициальной рабочей группой по подготовке экспертов, и рекомендовал Административному комитету утвердить пересмотренный каталог.

4. Программа работы неофициальной рабочей группы по подготовке экспертов

Документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/8 (ЦКСП)

37. Комитет по вопросам безопасности одобрил обновление графика работы рабочей группы.

5. Каталог вопросов для подготовки консультантов по вопросам безопасности

Документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/14 (Дунайская комиссия)

38. Комитет по вопросам безопасности с интересом принял к сведению желание Дунайской комиссии внести вклад в работу над ВОПОГ путем разработки руководства, содержащего вопросы и практические задания для подготовки консультантов по вопросам безопасности. В конечном счете, все Договаривающиеся стороны ВОПОГ будут обязаны использовать это руководство.

39. Некоторые делегации поддержали данную инициативу. Другие делегации указали, что они не возражают против проведения работы в этом направлении, но высказали свои оговорки по поводу ее цели по следующим причинам:

а) в настоящее время отсутствуют специальные положения, касающиеся подготовки консультантов по вопросам безопасности ВОПОГ; существует лишь общее требование о прохождении подготовки и сдаче экзамена. Соответствующая практика различается в зависимости от страны, однако предпринятые в прошлом усилия по согласованию ясно показали, что Договаривающиеся стороны желают сохранить определенную степень гибкости в этом отношении;

б) разработка каталога вопросов может оказаться полезной с точки зрения содействия Договаривающимся сторонам в организации экзаменов, однако большинство из них уже располагают каталогами вопросов, которые они не хотели бы ставить под сомнение;

в) экзамены для консультантов по вопросам безопасности затрагивают не только ВОПОГ. Они включают множество вопросов, охватывающих все виды наземного транспорта (железнодорожный, автомобильный, внутренний водный), и если цель состоит в том, чтобы подготовить каталоги вопросов, которые выйдут за рамки ВОПОГ, то на эту инициативу следует обратить внимание Совместного совещания МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ;

г) в ходе экзаменов рассматриваются также вопросы, связанные с национальным законодательством страны, в которой проводится соответствующий экзамен;

д) поставленная задача является весьма сложной, и из предложения неясно, каким образом эта работа может быть завершена до конца 2017 года на четырех рабочих языках Комитета по вопросам безопасности. Кроме того, разработка каталога вопросов предполагает, что он будет в обязательном порядке обновляться раз в два года.

40. Представитель Дунайской комиссии сообщил, что цель заключается в том, чтобы в качестве первого шага подготовить подборку вопросов на основе информации, представленной государствами – членами Дунайской комиссии, однако вклад в эту работу могут также внести все другие Договаривающиеся стороны ВОПОГ. Такой каталог будет подготовлен на английском языке и еще на одном рабочем языке Дунайской комиссии.

41. Председатель предложил секретариату ЕЭК ООН направить в секретариат Дунайской комиссии контактные данные компетентных органов государств, не являющихся членами Дунайской комиссии, с тем чтобы они могли, при наличии заинтересованности, принять участие в этой работе по приглашению секретариата Дунайской комиссии. Он отметил, что в настоящее время в рамках ВОПОГ такой каталог может носить лишь рекомендательный характер и что секретариату Дунайской комиссии следует принять необходимые меры для обеспечения того, чтобы ответы на вопросы не оказались разглашенными.

6. Статистические данные о результатах экзаменов

Неофициальный документ: INF.11 (Нидерланды)

42. Комитет по вопросам безопасности с интересом принял к сведению информацию, представленную Нидерландами, и предложил всем Договаривающимся сторонам внести свой вклад в сбор таких статистических данных.

7. Образцы свидетельства эксперта

43. Было отмечено, что в соответствии с пунктом 8.2.2.8.2 Правил, прилагаемых к ВОПОГ, Договаривающиеся стороны обязаны передать секретариату ЕЭК ООН образец выдаваемого свидетельства. Это обязательство выполнили только Австрия, Болгария, Германия, Нидерланды, Румыния, Словакия и Швейцария. С присланными образцами свидетельств можно ознакомиться на веб-сайте ЕЭК ООН.

Е. Вопросы, касающиеся классификационных обществ

44. Участникам напомнили, что с перечнем классификационных обществ, признанных Договаривающимися сторонами ВОПОГ, можно ознакомиться на веб-сайте ЕЭК ООН по следующему адресу: <http://www.unece.org/trans/danger/publi/adn/adnclassifications.html>.

45. Комитет по вопросам безопасности отметил, что два российских рекомендованных классификационных общества ВОПОГ еще не представили запрошенную информацию о соблюдении стандарта ISO/IEC 17020:2012, и предложил им представить такую информацию (см. также ECE/TRANS/WP.15/AC.2/56, пункты 39 и 36).

VI. Предложения о внесении поправок в Правила, прилагаемые к ВОПОГ (пункт 5 повестки дня)

A. Работа Совместного совещания МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ

1. Доклады Совместного совещания о работе его осенней сессии 2016 года и Рабочей группы ЕЭК ООН по перевозкам опасных грузов о работе ее 101-й сессии

Документы: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/144
ECE/TRANS/WP.15/235

46. Комитет по вопросам безопасности отметил, что эти доклады в настоящее время имеются только на английском и французском языках и что по этой причине предлагаемые поправки, которые могут иметь отношение к ВОПОГ и могут вступить в силу в 2019 году, можно будет обсудить лишь на сессиях в августе 2017 года или в январе 2018 года.

47. Исправления, приведенные в приложении III к докладу ECE/TRANS/WP.15/AC.1/144 и в приложении II к докладу ECE/TRANS/WP.15/235, уже были учтены в издании ВОПОГ 2017 года.

2. Ссылка на директивы 67/548/ЕЕС и 88/379/ЕЕС Совета Европейского союза

Документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/10 (секретариат)

48. Комитет по вопросам безопасности принял предложение секретариата о замене ссылки на эти директивы в сноске к пункту 3.2.4.3 ссылкой на Регламент (ЕС) № 1272/2008 Европейского парламента и Совета, внесен в него некоторые изменения (см. приложение II).

3. Специальное положение 665 – Перевозка угля

Документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/9 (секретариат)

49. Комитет по вопросам безопасности отметил, что введение специального положения 665, относящегося к № ООН 1361, непреднамеренно привело к возникновению противоречия со специальным положением 803, также относящимся к № ООН 1361, поскольку специальное положение 665 полностью освобождает перевозку каменного угля, кокса и антрацита, отвечающих критериям класса 4.2, группа упаковки III, от действия требований, в то время как специальное положение 803 содержит конкретные условия для освобождения от действия требований каменного угля, кокса и антрацита при их перевозке навалом. Комитет по вопросам безопасности счел, что необходимо устранить это противоречие путем изменения специального положения 665, как это было предложено секретариатом в пункте 5 представленного документа (см. приложение I).

50. Кроме того, Комитет по вопросам безопасности отметил, что формулировка специального положения 665 совпадает с формулировкой специального положения 665 ДОПОГ, но отличается от формулировки специального положения 665 МПОГ. Это может привести к возникновению проблемы в том случае, если вагоны, в которых уголь перевозится навалом, погружаются на суда. Комитет по вопросам безопасности выразил мнение, что заинтересованным делегациям стоит проверить, создает ли это проблемы на практике, и при наличии таковых предложить соответствующее решение.

В. Прочие предложения

1. Подраздел 3.2.3.1 ВОПОГ – Пояснения к таблице С

Документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/6 (Германия)

51. Предложение о внесении изменения в подраздел 3.2.3.1 было принято (см. приложение II).

2. Огнетушащие составы

Документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/16 (Бельгия и Нидерланды)

Неофициальный документ: INF.23 (Бельгия и Нидерланды)

52. Комитет по вопросам безопасности в принципе согласился разрешить использование огнетушащих составов в виде сухого аэрозоля в пунктах 9.1.0.40.2.1 и 9.3.X.40.2.1 при условии, что европейская директива 2014/90/EU будет указана лишь в качестве примера.

53. Вместе с тем было отмечено, что эти огнетушащие составы не предусмотрены европейским стандартом ЕС-ТТСВП и что существуют также некоторые различия между данным стандартом и положениями ВОПОГ об использовании других огнетушащих составов, таких как, например, CO₂. Кроме того, этот вопрос не является приоритетным в повестке дня Европейского комитета по разработке стандартов в области внутреннего судоходства (КЕСНИ). И наконец, тексты, предложенные в неофициальном документе INF.23 для новых пунктов 9.1.0.40.2.14 и 9.3.X.40.2.14, были представлены только на немецком языке.

54. После обсуждения представителям Нидерландов и Бельгии было предложено подготовить официальное предложение для следующей сессии с учетом необходимости согласования со стандартом ЕС-ТТСВП. Секретариату ЦКСР было поручено довести этот вопрос до сведения КЕСНИ с целью ускорить работу в области использования сухих огнетушащих составов в целом на судах внутреннего плавания.

3. Предлагаемые исправления к Правилам, прилагаемым к ВОПОГ

Неофициальный документ: INF.4 (секретариат)

55. Комитет по вопросам безопасности принял к сведению наличие опечатки в пункте 1.6.7.2.1.4, которую необходимо исправить (см. приложение I).

4. Предложения по обновлению ссылок

Неофициальный документ: INF.6 (Франция)

56. Комитет по вопросам безопасности отметил, что ссылка на циркуляр DSC.1/Circ.12 Международной морской организации (ИМО) в подразделе 1.1.4.3 устарела, и утвердил ее замену ссылкой на циркуляр SCC.1/Circ.3 (см. приложение II). Поскольку это изменение касается также МПОГ и ДОПОГ, оно должно быть доведено до сведения Совместного совещания МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ.

57. Комитет по вопросам безопасности отметил, что ссылка на Кодекс практики ИМО/МОТ/ЕЭК ООН по укладке грузов в грузовые транспортные единицы (Кодекс ГТЕ) в разделе 5.4.2 уже была обновлена в издании ВОПОГ 2017 года.

5. Исправления опечаток в главе 1.16 издания ВОПОГ 2017 года

Неофициальный документ: INF.9 (Франция)

58. Комитет по вопросам безопасности подтвердил, что предлагаемые исправления касаются опечаток и должны быть внесены (см. приложение I).

6. Поправки к таблице С, касающиеся перевозки № ООН 1280 Пропиленоксида и № ООН 2983 Этилена оксида и пропилена оксида смеси

Неофициальные документы: INF.17 и Add.1 (ЕСРС и ЕОС)

59. Некоторые делегации заявили о поддержке предложения увеличить интервал между проверками цистерн для перевозки таких веществ, однако высказались за то, чтобы максимальный срок для возобновления класса составлял пять лет. Другие отнеслись к этому предложению сдержанно, особенно в силу того, что проверка грузовых танков для этих веществ согласно кодексам МКХ и МКГ ИМО должна проводиться один раз в два года.

60. ЕСРС и ЕОС было предложено представить официальное предложение на следующей сессии.

7. Автономные системы защиты

Неофициальный документ: INF.20/Rev.1 (ЕСРС, ЕОС и ЕСППТ)

61. Этот документ был подготовлен во исполнение решений, принятых на предыдущей сессии (ECE/TRANS/WP.15/AC.2/60, пункты 41–44) в отношении определения группы или подгруппы взрывоопасности, которую необходимо учитывать при установке указанных систем. С того времени было заключено многостороннее соглашение М 018, однако в данной области не удалось достичь значительного прогресса; для специалистов, которых представляют ЕСРС, ЕОС и ЕСППТ, важно, чтобы в короткий срок были приняты соответствующие решения, поскольку нынешняя неопределенность в отношении результатов этой работы создает проблемы в плане инвестиций.

62. Было признано, что неофициальной рабочей группе по веществам следует оперативно рассмотреть этот вопрос, запланировав для этого, при необходимости, дополнительные совещания, и всем заинтересованным организациям было предложено принять участие в этой работе. Следующее совещание неофициальной рабочей группы планируется провести 19–20 апреля 2017 года в Берлине.

8. Использование наземной сети электропитания судами, перевозящими опасные грузы, – требования, регулирующие соединение и соединительный кабель между судном и берегом

Неофициальный документ: INF.21 (ЦКСР)

63. Комитет по вопросам безопасности счел, что неофициальной рабочей группе по защите против взрывов следует изучить поднятые ЦКСР вопросы и сформулированные предложения.

9. Исправления к переходным положениям, касающимся определений пламегасителей и быстродействующих выпускных клапанов

Неофициальный документ: INF.18 (ЕСРС, ЕОС и ЕСППТ)

64. Комитет по вопросам безопасности разделяет мнение ЕСРС, ЕОС и ЕСППТ в отношении того, что переходное положение в пункте 1.6.7.2.2.2, которое предусмотрено для определения пламегасителя согласно разделу 1.2.1, должно быть исправлено следующим образом: вместо «Н.З.М. с 1 января

2001 года» должно быть указано «Н.З.М. с 1 января 2015 года». Нелогично включать в качестве переходной меры положение о том, что оборудование, установленное на судах, построенных на 1 января 2001 года или после этой даты, должно соответствовать стандарту, изданному в 2010 году. Текст этого переходного положения уже был исправлен в соответствии с решениями, принятыми на сессии в августе 2014 года (ECE/TRANS/WP.15/AC.2/52, приложение IV, и уведомления депозитария С.Н.621-2014-TREATIES-XI.D.6 и С.Н.191-2015-TREATIES-XI-D.6). К сожалению, этого исправления оказалось недостаточно, поскольку цель состояла в том, чтобы полностью согласовать текст этого переходного положения с текстом переходного положения, предусмотренного для определения быстродействующих выпускных клапанов.

65. При рассмотрении текстов этих переходных положений Комитет по вопросам безопасности отметил, что оба они содержат одну и ту же ошибку, поскольку в них упоминается стандарт ISO 12874:1999. Однако упомянутый вариант стандарта ISO 12874 в 1999 году существовал лишь в виде проекта, и опубликованный вариант был стандартом ISO 12874:2001. Данную ошибку также необходимо исправить.

66. Комитет по вопросам безопасности рекомендовал Административному комитету одобрить данные исправления, с тем чтобы они могли быть сообщены Договаривающимся сторонам для принятия (см. приложение I).

10. Конструкционные материалы

Неофициальный документ: INF.24 (ЕСРС, ЕОС и ЕСППТ)

67. Комитет по вопросам безопасности предложил заинтересованным делегациям направить свои замечания представителю ЕСРС в течение двух месяцев, с тем чтобы можно было подготовить официальное предложение для следующей сессии.

VII. Доклады неофициальных рабочих групп (пункт 6 повестки дня)

A. Доклад неофициальной рабочей группы по сжиженному природному газу

Документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/17 (Нидерланды и Швейцария)

Неофициальный документ: INF.28 (Нидерланды и Швейцария)

68. Комитет по вопросам безопасности с интересом принял к сведению доклад неофициальной рабочей группы и утвердил предложения, содержащиеся в неофициальном документе INF.28, добавив одну сноску, которая будет сформулирована секретариатом.

69. Комитет по вопросам безопасности отметил, что планируется включить положения главы 30 и приложения 8 стандарта ЕС-ТТСВП в резолюцию № 61 Рабочей группы по внутреннему водному транспорту (SC.3) Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН (см. документ ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/8, имеется на английском, русском и французском языках). Нидерланды подготовят многостороннее соглашение, которое позволит применять данные положения с 1 июля 2017 года до того момента, как соответствующие поправки можно будет включить в ВОПОГ.

В. Неофициальная рабочая группа по защите против взрывов на танкерах

Неофициальные документы: INF.8 (ЦКСР)
INF.26 (секретариат)

70. Было отмечено, что на предыдущей сессии не удалось завершить работу по данной теме, однако принятые на настоящий момент тексты содержатся в документе ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2016/30 и Corr.1 (и в сводном виде – в неофициальном документе INF.13 двадцать девятой сессии) с поправками, внесенными на предыдущей сессии в соответствии с проектом доклада ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2016/CRP.4/Add.1 (воспроизводится для нынешней сессии в неофициальном документе INF.26) и документом INF.29 двадцать девятой сессии.

71. Комитет по вопросам безопасности принял предложения, содержащиеся в неофициальном документе INF.8. Что касается пункта 2 указанного документа, то неофициальная рабочая группа обсудит его с соответствующими экспертами.

72. Секретариатам ЕЭК ООН и ЦКСР было предложено совместно обеспечить, чтобы полный перечень изменений, которые были приняты до настоящего времени, и любых других изменений, которые могут быть предложены неофициальной рабочей группой, был представлен к сессии в августе 2017 года в надлежащем виде на четырех рабочих языках.

С. Неофициальная рабочая группа по рекомендованным классификационным обществам ВОПОГ

Неофициальный документ: INF.13 (Рекомендованные классификационные общества ВОПОГ)

73. Комитет по вопросам безопасности с интересом принял к сведению представленный доклад.

74. В отношении вопроса, затронутого в пункте 2.7, Комитет по вопросам безопасности высказал мнение, что многостороннее соглашение М 018 касается не только самих пламегасителей, но и других устройств, которые могут выполнять функции пламегасителей, таких как быстродействующие выпускные клапаны, которые упоминаются в пояснениях к колонке 16 в подразделе 3.2.3.1.

75. В ответ на вопрос, поставленный в пункте 4.3, было отмечено, что та или иная поправка не становится применимой сразу же после ее принятия Комитетом по вопросам безопасности и одобрения Административным комитетом. Она становится применимой только после выполнения условий, изложенных в статье 19 ВОПОГ, и с даты, оговоренной в пункте 5 указанной статьи. Дата применения к внутренним перевозкам в странах Европейского союза варьируется для стран Европейского союза от даты вступления в силу поправок к ВОПОГ до срока, предусмотренного директивами Европейской комиссии, который для целей международных перевозок, как правило, наступает через шесть месяцев после даты вступления в силу (соответствует общему переходному периоду продолжительностью в шесть месяцев для применения поправок к ВОПОГ после их вступления в силу).

VIII. Программа работы и график совещаний (пункт 7 повестки дня)

76. Комитет по вопросам безопасности отметил, что продолжительность следующей сессии уменьшена до четырех дней (28–31 августа 2017 года), поскольку 1 сентября 2017 года является официальным выходным днем. Сессия Административного комитета состоится 31 августа, во второй половине дня.

IX. Прочие вопросы (пункт 8 повестки дня)

77. В рамках этого пункта никакие прочие вопросы не обсуждались.

X. Утверждение доклада

78. Комитет по вопросам безопасности утвердил доклад о работе своей тридцатой сессии и приложения к нему на основе проекта, подготовленного секретариатом.

Приложение I

Предлагаемые исправления к Правилам, прилагаемым к ВОПОГ

Исправления к официальному тексту (требующие принятия Договаривающимися сторонами)

Часть 1, глава 1.6, 1.6.7.2.1.4

Вместо «9.0.X.1» читать «9.X.0.1».

(Справочный документ: неофициальный документ INF.4)

**Часть 1, глава 1.6, 1.6.7.2.2.2, переходное положение «1.2.1 Пламегаситель
Испытание в соответствии со стандартом EN ISO 16852:2010»**

Вместо «Н.З.М. с 1 января 2001 года» читать «Н.З.М. с 1 января 2015 года».

Вместо «стандарту EN 12874:1999» читать «стандарту EN 12874:2001».

(Справочный документ: неофициальный документ INF.18 с поправками)

**Часть 1, глава 1.6, 1.6.7.2.2.2, переходное положение
«1.2.1 Быстродействующий выпускной клапан
Испытание в соответствии со стандартом EN ISO 16852:2010»**

Вместо «стандарту EN 12874:1999» читать «стандарту EN 12874:2001».

(Справочный документ: неофициальный документ INF.18 с поправками)

Часть 1, глава 1.16, 1.16.1.2.1, последний абзац

К тексту на русском языке не относится.

(Справочный документ: неофициальный документ INF.9)

Часть 1, глава 1.16, 1.16.3.2, последний подпункт

К тексту на русском языке не относится.

(Справочный документ: неофициальный документ INF.9)

Часть 1, глава 1.16, 1.16.3.2, предпоследний абзац

К тексту на русском языке не относится.

(Справочный документ: неофициальный документ INF.9)

Часть 1, глава 1.16, 1.16.5, последнее предложение

К тексту на русском языке не относится.

(Справочный документ: неофициальный документ INF.9)

Часть 3, глава 3.3, специальное положение 665

В начале текста включить «За исключением перевозки навалом,».

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/9)

Часть 9, глава 9.2, 9.2.0.80, заголовок и первый абзац

Вместо «двухкорпусным судам» читать «морским двухкорпусным судам».

(Справочный документ: неофициальный документ INF.7)

Часть 9, глава 9.2, 9.2.0.88.1, первое предложение

Вместо «Двухкорпусные суда» читать «Морские двухкорпусные суда».

(Справочный документ: неофициальный документ INF.7)

Приложение II

Проекты поправок к Правилам, прилагаемым к ВОПОГ, для вступления в силу 1 января 2019 года

Глава 1.1

1.1.4.3 Изменить сноску 2 следующим образом: «² Международная морская организация (ИМО) опубликовала циркуляр CCC.1/Circ.3 (с исправлениями) "Revised guidance on the continued use of existing IMO type portable tanks and road tank vehicles for the transport of dangerous goods" (Пересмотренные руководящие указания по дальнейшему использованию существующих переносных цистерн и автоцистерн утвержденного ИМО типа для перевозки опасных грузов). С текстом этих руководящих указаний на английском языке можно ознакомиться на веб-сайте ИМО: www.imo.org.».

(Справочный документ: неофициальный документ INF.6)

Глава 3.2

3.2.3.1 В колонке 5 «Виды опасности» изменить четвертый абзац следующим образом:

«Если речь идет о веществе или смеси со свойствами КМР, согласно критериям для классов 1A или 1B, приведенным в главах 3.5, 3.6 и 3.7 СГС, то к этой информации добавляется код "CMR"».

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/6)

3.2.4.3, подпункт 9 Изменить сноску * следующим образом:

«* С учетом того, что официального международного перечня веществ КМР классов 1A и 1B не существует, до появления такого перечня применяется перечень веществ КМР классов 1A и 1B в соответствии с Регламентом (ЕС) № 1272/2008 Европейского парламента и Совета с внесенными в него поправками.».

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/10 с поправками)

Глава 7.1

7.1.3.31 Изменить следующим образом:

«7.1.3.31 Двигатели

Запрещается использовать двигатели, работающие на топливе с температурой вспышки, равной или ниже 55 С (например, бензиновые двигатели). Это положение не применяется к:

- подвесным моторам спасательных шлюпок, работающим на бензине;
- движительным комплексам и вспомогательным системам, которые отвечают требованиям главы 30 и раздела 1 приложения 8 Европейского стандарта, устанавливающего технические требования для судов внутреннего плавания (ЕС-ТТСВП), с поправками*.».

* Имеется на веб-сайте Европейского комитета по разработке стандартов в области внутреннего судоходства (КЕСНИ) <https://www.cesni.eu/en/documents/es-trin/> [, или см. эквивалентные положения, содержащиеся в Рекомендациях ЕЭК ООН, касающихся согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания (пересмотренная и измененная

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/17 с поправками, содержащимися в неофициальном документе INF.28)

7.1.4.4.2 Изменить первый подпункт следующим образом: «закрытым контейнерам;».

(Справочный документ: неофициальный документ INF.5)

Глава 7.2

7.2.3.31.1 Изменить следующим образом:

«Запрещается использовать двигатели, работающие на топливе с температурой вспышки, равной или ниже 55 °С (например, бензиновые двигатели). Это положение не применяется к:

- подвесным моторам спасательных шлюпок, работающим на бензине;
- движительным комплексам и вспомогательным системам, которые отвечают требованиям главы 30 и раздела 1 приложения 8 Европейского стандарта, устанавливающего технические требования для судов внутреннего плавания (ЕС-ТТСВП), с поправками*.».

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/17 с поправками, содержащимися в неофициальном документе INF.28)

Глава 9.1

9.1.0.31.1 Добавить новое последнее предложение следующего содержания:

«Это положение не применяется к двигателям внутреннего сгорания, являющимся частью движительных комплексов и вспомогательных систем. Данные комплексы и системы должны отвечать требованиям главы 30 и раздела 1 приложения 8 Европейского стандарта, устанавливающего технические требования для судов внутреннего плавания (ЕС-ТТСВП), с поправками*.».

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/17 с поправками, содержащимися в неофициальном документе INF.28)

Глава 9.3

9.3.1.31.1, 9.3.2.31.1 и 9.3.3.31.1 Изменить следующим образом:

«Разрешается устанавливать только двигатели внутреннего сгорания, работающие на топливе с температурой вспышки выше 55 °С. Это положение не применяется к двигателям внутреннего сгорания, являющимся частью движительных комплексов и вспомогательных систем. Данные комплексы и системы должны отвечать требованиям главы 30 и раздела 1 приложения 8 Европейского стандарта, устанавливающего технические требования для судов внутреннего плавания (ЕС-ТТСВП), с поправками*.».

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/17 с поправками, содержащимися в неофициальном документе INF.28)