


Европейская экономическая комиссия
Комитет по внутреннему транспорту
Рабочая группа по перевозкам опасных грузов
**Доклад Рабочей группы о работе ее восемьдесят
девятой сессии,**

состоявшейся в Женеве 26–29 октября 2010 года

Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники.....	1–2	3
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	3	3
III. Состояние Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) и связанные с этим вопросы (пункт 2 повестки дня)	4–5	3
A. Состояние Соглашения	4	3
B. Протокол о внесении поправок 1993 года	5	4
IV. Толкование ДОПОГ (пункт 3 повестки дня)	6–23	4
A. Подготовка водителей, участвующих в морской перевозке.....	6–12	4
B. Определения терминов "мешок", "тара" и "сосуд" в разделе 1.2.1 ..	13–15	5
C. Толкование пункта 5.4.1.1.1 g).....	16–18	5
D. Классификация бензина с биоэтанолом.....	19–20	6
E. Толкование подраздела 9.2.4.4, касающегося транспортных средств ЕХ/II и ЕХ/III	21–23	6
V. Работа Совместного совещания МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ (пункт 4 повестки дня)	24–26	6
A. Тексты, принятые Совместным совещанием на его весенней сессии 2010 года.....	24	6
B. Исправление к специальному положению 584	25–26	7

VI.	Предложения о внесении поправок в приложения А и В к ДОПОГ (пункт 5 повестки дня)	27–38	7
A.	Конструкция и допущение к перевозке транспортных средств.....	27–31	7
1.	Требования к теплозащитным экранам для MEMU	27–28	7
2.	Защита транспортных средств с задней стороны	29–31	7
B.	Различные предложения	32–38	8
1.	Маркировка при перевозке ограниченных количеств	32–34	8
2.	Специальные положения, касающиеся специализированной подготовки водителей транспортных средств, перевозящих грузы класса 1 или материалы класса 7	35	9
3.	Огнетушители	36–38	9
VII.	Ограничения на проезд транспортных средств через автодорожные туннели (пункт 6 повестки дня)	39–43	9
A.	Безопасность в автодорожных туннелях.....	39–40	9
B.	Ограничения на проезд через автодорожные туннели (газы).....	41–43	10
VIII.	Программа работы (девяностая сессия) (пункт 7 повестки дня)	44–45	10
IX.	Выборы должностных лиц на 2011 год (пункт 8 повестки дня).....	46–47	10
X.	Прочие вопросы (пункт 9 повестки дня)	48–50	11
A.	Информация, касающаяся опасности BLEVE	48	11
B.	Информация, касающаяся устройств для сброса давления на цистернах, перевозимых морским транспортом	49	11
C.	Призыв к представлению материалов для обсуждения темы связанного с выработкой политики сегмента семьдесят третьей сессии Комитета по внутреннему транспорту (1 марта 2011 года, 15 ч. 00 м. – 18 ч. 00 м.)	50	11
XI.	Утверждение доклада (пункт 10 повестки дня)	51	11
Приложения			
I.	Проект поправок к приложениям А и В к ДОПОГ, принятый Рабочей группой для вступления в силу 1 января 2013 года		12
II.	Исправление к приложению А к ДОПОГ, измененному в соответствии с поправками, вступающими в силу 1 января 2011 года (уведомление депозитария C.N.626.2010.TREATIES-4).....		17

Доклад

I. Участники

1. Рабочая группа по перевозкам опасных грузов провела свою восемьдесят девятую сессию 26–29 октября 2010 года под руководством Председателя г-на Ж.А. Франку (Португалия) и заместителя Председателя г-жи А. Румье (Франция).
2. В работе сессии приняли участие представители следующих стран: Австрии, Бельгии, Болгарии, Венгрии, Германии, Дании, Испании, Италии, Латвии, Литвы, Нидерландов, Норвегии, Польши, Португалии, [Российской Федерации,] Румынии, Словакии, Соединенного Королевства, Турции, Финляндии, Франции, Чешской Республики, Швейцарии, Швеции и Эстонии. На сессии был представлен Европейский союз. Были представлены следующие неправительственные организации: Европейская ассоциация по промышленным газам (ЕАПГ), Европейская ассоциация по сжиженным нефтяным газам (ЕАСНГ), Международная ассоциация по производству автомобильных кузовов и прицепов (ККПКП), Европейский совет химической промышленности (ЕСФХП), Всемирная ассоциация экспресс-перевозок (ВАЭП), Международная организация предприятий автомобильной промышленности (МОПАП) и Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ).

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

Документы: ECE/TRANS/WP.15/207 и Add.1 (секретариат)

Неофициальные документы: INF.1 и INF.2 (секретариат)

3. Рабочая группа утвердила подготовленную секретариатом предварительную повестку дня, измененную в соответствии с неофициальным документом INF.2 с целью учета неофициальных документов INF.1–INF.16.

III. Состояние Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) и связанные с этим вопросы (пункт 2 повестки дня)

A. Состояние Соглашения

Неофициальный документ: INF.13 (секретариат)

4. Рабочая группа отметила, что поправки, принятые в течение двух последних лет (ECE/TRANS/WP.15/204, Add.1 и Corr.1), были предложены правительством Португалии Договаривающимся сторонам и считаются принятыми для вступления в силу 1 января 2011 года (уведомления депозитария C.N.408.2010.TREATIES-3 от 1 июля 2010 года и C.N.626.2010.TREATIES-4 от 5 октября 2010 года).

В. Протокол о внесении поправок 1993 года

5. Рабочая группа отметила, что 13 стран (Азербайджан, Беларусь, Босния и Герцеговина, бывшая югославская Республика Македония, Казахстан, Мальта, Марокко, Сербия, Тунис, Турция, Украина, Хорватия и Черногория) все еще не сдали на хранение соответствующий юридический документ, с тем чтобы Протокол мог вступить в силу, и призвала эти страны принять необходимые меры с целью ратификации Протокола или присоединения к нему, с тем чтобы он мог вступить в силу.

IV. Толкование ДОПОГ (пункт 3 повестки дня)

А. Подготовка водителей, участвующих в морской перевозке

Неофициальный документ: INF.4 (Швеция)

6. Рабочая группа отметила, что требования раздела 1.3.1 МКМПОГ, касающиеся подготовки берегового персонала, который должен заниматься перевозкой опасных грузов морем, вызывают проблемы в некоторых портах в том плане, что некоторые власти требуют наличия у водителей автотранспортных средств подготовки в области морской перевозки опасных грузов в дополнение к подготовке, предусмотренной ДОПОГ. Было отмечено, что по смыслу МКМПОГ обязательными являются только положения пунктов 1.3.1.1–1.3.1.3 МКМПОГ и что эти положения соответствуют положениям разделов 1.3.1–1.3.2 ДОПОГ. Кроме того, в подразделе 1.3.2.2, касающемся водителей, не обладающих свидетельством ДОПОГ, ДОПОГ предусматривает, что в случае мультимодальной перевозки водитель должен быть ознакомлен с требованиями, касающимися других видов транспорта. Помимо этого, подготовка, предусмотренная указанными положениями МКМПОГ и положениями главы 1.3 ДОПОГ, не требует ее удостоверения компетентным органом, в то время как большинство водителей транспортных средств, на которые распространяется действие ДОПОГ, должны обладать свидетельством о подготовке ДОПОГ. В случае водителей, обладающих свидетельством ДОПОГ, базовый курс подготовки, согласно пункту 8.2.2.3.2 1), охватывает мультимодальные перевозки.

7. В этой связи Рабочая группа сочла, что подготовка водителя в соответствии с главой 8.2 ДОПОГ является достаточной для выполнения требований раздела 1.3.1 МКМПОГ, принимая во внимание, что подготовка в соответствии с главой 1.3 ДОПОГ и базовая подготовка владельцев свидетельства о подготовке ДОПОГ охватывают знания в области мультимодальных перевозок.

8. Было также отмечено, что некоторые компетентные органы требуют обязательного применения пунктов 1.3.1.4 и 1.3.1.5 МКМПОГ, которые согласно МКМПОГ носят лишь рекомендательный характер.

9. В отношении пункта 1.3.1.4 было вновь отмечено, что подготовка в области безопасности гарантируется свидетельством о подготовке ДОПОГ.

10. Что касается пункта 1.3.1.5 МКМПОГ, то он применяется только в зависимости от функции соответствующего персонала и, если большинство упомянутых требований к подготовке охватываются подготовкой в соответствии с ДОПОГ, следует проводить различие между водителями транспортных средств, осуществляющих движение в портовой зоне, и водителями, которые грузятся вместе со своими транспортными средствами на борт судов. Вместе с тем, по-

сколько подготовка в соответствии с ДОПОГ включает в себя ознакомление с требованиями, касающимися других видов транспорта, представляется, что этот аспект также охватывается ДОПОГ.

11. Сотрудник секретариата предложил, чтобы компетентные органы участников ДОПОГ обсудили этот вопрос на национальном уровне с морскими органами, с тем чтобы устранить неясности.

12. Представитель МСАТ предложил довести этот вопрос также до сведения ИМО.

В. Определения терминов "мешок", "тара" и "сосуд" в разделе 1.2.1

Неофициальный документ: INF.5 (Румыния)

13. Ряд делегаций отметили, что эти определения взяты из Типовых правил ООН и не являются специфическими для автомобильного транспорта. Учитывая необходимость гармонизации правил, касающихся различных видов транспорта, вопрос, поставленный Румынией, следовало бы рассмотреть скорее на уровне Подкомитета экспертов по перевозке опасных грузов.

14. Кроме того, Рабочая группа напомнила о том, что на своей осенней сессии 2010 года Совместное совещание приняло предложение Румынии изучить согласованность терминов, определяемых в разделе 1.2.1, в рамках неофициальной рабочей группы, совещание которой состоится в апреле 2011 года.

15. Сотрудник секретариата указал, что рекомендации этой неофициальной рабочей группы можно будет довести до сведения Подкомитета экспертов ООН, если они будут одобрены Совместным совещанием. Вместе с тем, для сохранения мультимодальной согласованности вносить изменения в содержащиеся в МПОГ, ДОПОГ и ВОПОГ определения, взятые из Типовых правил ООН, следует только в том случае, если предлагаемые изменения одобрены Подкомитетом экспертов ООН.

С. Толкование пункта 5.4.1.1.1 g)

Неофициальный документ: INF.8 (Финляндия)

16. Представитель Финляндии поинтересовалась тем, следует ли истолковывать требование пункта 5.4.1.1.1 g) об указании в транспортном документе названия и адреса грузоотправителя таким образом, что речь идет о названии и адресе фактического грузоотправителя, то есть грузоотправителя в том месте, где упаковка передается для перевозки, или же речь может идти о названии и адресе предприятия как юридического лица.

17. Было отмечено, что с учетом определения термина "грузоотправитель", содержащегося в разделе 1.2.1, возможны оба варианта и что во многих случаях, то есть когда имеется договор перевозки, для обозначения грузоотправителя указываются название и адрес, предусмотренные законодательством, применяемым к договору перевозки (например, КДПГ).

18. Участникам напомнили, что субъект, обозначенный как грузоотправитель, должен выполнять обязанности, предусмотренные в главе 1.4 для грузоотправителя.

D. Классификация бензина с биоэтанолом

Неофициальный документ: INF.9 (Финляндия)

19. На вопрос представителя Финляндии о том, должен ли бензин, содержащий не более 10% этанола, быть отнесен к № ООН 1993 ЖИДКОСТЬ ЛЕГКОВОСПЛАМЕНЯЮЩАЯСЯ, Н.У.К., или к № ООН 1203 БЕНЗИН МОТОРНЫЙ, Рабочая группа ответила, что его следует относить к № ООН 1203, т.к. эта позиция лучше описывает данный продукт. Ряд делегаций подчеркнули, что данная позиция уточняет характеристики этого продукта и что эта информация важна для определения мер, которые надлежит принимать в чрезвычайной ситуации.

20. Предложение о включении № ООН 3475 в пункт 5.3.2.1.3 с целью упрощения для данной позиции условий размещения табличек оранжевого цвета, предписанных в пункте 5.3.2.1.2, не получило поддержки со стороны Рабочей группы, поскольку последняя сочла, что с учетом присутствия в смеси этанола необходимо размещение отдельной таблички оранжевого цвета для передачи аварийно-спасательным службам сведений о свойствах этой смеси.

E. Толкование подраздела 9.2.4.4, касающегося транспортных средств ЕХ/II и ЕХ/III

Неофициальный документ: INF.3 (Швеция)

21. Представитель Швеции напомнил о том, что до 1999 года ДОПОГ предусматривало три категории транспортных единиц для перевозки взрывчатых веществ и изделий, которые определялись в зависимости от температуры вспышки топлива, используемого для обеспечения работы двигателя, и что начиная с 1999 года определяющей характеристикой стал тип двигателя. Он попросил Рабочую группу уточнить, должен ли для целей отнесения к этим трем категориям учитываться тип топлива или тип двигателя.

22. Представитель Европейского союза выразил мнение, что для ответа на этот вопрос необходимо выяснить, почему технические характеристики, связанные с типом топлива, были исключены. С другой стороны, представитель МОПАП указал, что необходимо определить также риски, существующие во время перевозки.

23. Поскольку ряд делегаций признали необходимым прояснить этот вопрос, представитель Швеции сообщил, что он собирается начать исследование, с тем чтобы определить риски, и предложил заинтересованным делегациям передать ему свои материалы.

V. Работа Совместного совещания МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ (пункт 4 повестки дня)

A. Тексты, принятые Совместным совещанием на его весенней сессии 2010 года

Документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/118, приложение III (секретариат)

24. Поправки к приложениям А и В к ДОПОГ для вступления в силу 1 января 2013 года, принятые Совместным совещанием на его весенней сессии 2010 го-

да, были утверждены Рабочей группой. Необходимо еще уточнить год введения новых стандартов EN, на которые сделаны ссылки в таблице в подразделе 6.2.4.1 и которые остаются заключенными в квадратные скобки (см. приложение I). Что касается поправки к специальному положению VV15, содержащемуся в разделе 7.3.3, то Рабочая группа отметила, что Совместное совещание приняло дополнительную поправку к этому специальному положению на своей осенней сессии 2010 года и что ее также необходимо будет учесть.

В. Исправление к специальному положению 584

Неофициальный документ: INF.14 (секретариат)

25. Секретариат указал, что исправление к специальному положению 584, принятое на сессии Совместного совещания в марте 2010 года, было включено в перечень поправок для издания 2013 года и что было бы целесообразно включить его в перечень поправок для вступления в силу 1 января 2011 года. Он напомнил, что речь идет о грубой ошибке, существующей в тексте ДОПОГ в течение нескольких лет.

26. Отметив, что процедура исправления юридических текстов является довольно сложной и что данное исправление с юридической точки зрения не может вступить в силу 1 января 2011 года, Рабочая группа просила компетентные органы Договаривающихся сторон ДОПОГ на практике учитывать, что освобождение, предусмотренное в этом специальном положении, применяется не к сжиженному газу, который находится в газообразном состоянии и не содержит более 0,5% воздуха, а к сжиженному газу, который, когда он находится в газообразном состоянии, содержит не более 0,5% воздуха.

VI. Предложения о внесении поправок в приложения А и В к ДОПОГ (пункт 5 повестки дня)

А. Конструкция и допущение к перевозке транспортных средств

1. Требования к теплозащитным экранам для MEMU

Документ: ECE/TRANS/WP.15/2010/14 (Норвегия)

27. Предложение об изменении пункта 9.8.7.2, внесенное Норвегией, не было поддержано Рабочей группой. Вместе с тем ряд делегаций высказались за внесение изменения, с тем чтобы разрешить использование теплозащитных экранов, изготовленных не из стали, а из другого материала, однако сочли, что в предложенном тексте не уточняется, какова цель защиты и с помощью каких средств она должна быть достигнута.

28. Представитель Норвегии указал, что на следующей сессии он внесет новое предложение, и обратился к заинтересованным делегациям с просьбой сообщить ему свои мнения по электронной почте.

2. Защита транспортных средств с задней стороны

Документ: ECE/TRANS/WP.15/2010/15 (Германия)

Неофициальный документ: INF.3, представленный на восемьдесят восьмой сессии (Германия)

29. Несколько делегаций не поддержали идею продолжения работы по вопросам защиты транспортных средств с задней стороны. Был выдвинут ряд аргументов. Статистические данные, представленные Германией, не демонстрируют ущерб, причиненный вследствие опасного характера груза, и отчеты об авариях в большинстве стран – участниц ДОПОГ не позволяют сделать вывод о том, что существующие положения в области защиты с задней стороны не являются удовлетворительными. Работа в области защиты транспортных средств с задней стороны касается всех транспортных средств и относится, скорее, к кругу ведения Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29). Если необходимо увязать эту работу с работой в области конструкции цистерн, то следует привлечь к участию Рабочую группу по цистернам Совместного совещания, с тем чтобы требования МПОГ и ДОПОГ оставались согласованными. Усиление защиты с задней стороны может создать проблемы для наносящего удар транспортного средства, которое будет поглощать кинетическую энергию. Следует также учитывать развитие технологии в области конструкции задних частей транспортных средств.

30. Одна делегация, однако, заявила, что, хотя статистические данные и не свидетельствуют о наличии проблемы с существующими требованиями, она отмечает рост числа случаев столкновений с автоцистернами с нанесением удара сзади. Некоторые делегации также сочли, что существующие положения по защите с задней стороны недостаточно конкретны и что в определенном смысле работа, предлагаемая Германией, заслуживает внимания.

31. Представитель Германии указал, что цель улучшения защиты транспортных средств с задней стороны заключается прежде всего в том, чтобы не допустить утечки опасных грузов в случае аварии, и что он намерен продолжать свою работу в этом направлении.

В. Различные предложения

1. Маркировка при перевозке ограниченных количеств

Документ: ECE/TRANS/WP.15/2010/17 (Швейцария)

32. Предложение Швейцарии, направленное на то, чтобы разрешить размещение на транспортных единицах, перевозящих только опасные грузы, упакованные в ограниченных количествах, табличек оранжевого цвета вместо маркировочного знака, предусмотренного для ограниченных количеств, было поставлено на голосование и не было принято. Предложение о включении требования о наличии транспортного документа при перевозке таких грузов, если на транспортной единице размещена табличка оранжевого цвета, также не получило поддержки.

33. Сотрудник секретариата указал, что при составлении пункта 3.4.13 а) цель состояла в том, чтобы не требовать размещения маркировочного знака, предусмотренного для ограниченных количеств, в тех случаях, когда табличка оранжевого цвета уже размещена на транспортной единице, поскольку в ней содержатся другие опасные грузы. В тексте ДОПОГ на французском языке эта цель ясно выражена, а текст на английском языке необходимо будет соответствующим образом исправить.

34. Рабочая группа высказалась за внесение исправления в текст пункта 3.4.13 а) на английском языке и просила секретариат принять необходимые меры к тому, чтобы соответствующее исправление было опубликовано как можно скорее (см. приложение II).

2. Специальные положения, касающиеся специализированной подготовки водителей транспортных средств, перевозящих грузы класса 1 или материалы класса 7

Документ: ECE/TRANS/WP.15/2010/16 (Швеция)

35. Предложение Швеции было принято с одним изменением в варианте на французском языке (см. приложение I).

3. Огнетушители

Документ: ECE/TRANS/WP.15/2010/19 (Швейцария)

Неофициальные документы: INF.10 (Швеция)
INF.15 (Соединенное Королевство)
INF.15/Rev.1 (Швеция и Соединенное Королевство)

36. Поскольку предложение Швейцарии, изложенное в документе ECE/TRANS/WP.15/2010/19, направленное на то, чтобы не устанавливать количество огнетушителей, которые должны находиться на транспортном средстве, не получило поддержки, представитель Швейцарии снял с рассмотрения свой документ.

37. Несколько делегаций высказались в пользу предложения, представленного в неофициальном документе INF.15/Rev.1, поскольку оно имеет то преимущество, что текст пункта 8.1.4.1 становится более удобочитаемым. Однако, как представляется, это предложение ведет к внесению незапланированных существенных изменений, в том что касается соответствующих значений емкости различных огнетушителей.

38. Представители Соединенного Королевства и Швеции заявили, что они представят новое предложение для следующей сессии.

VII. Ограничения на проезд транспортных средств через автодорожные туннели (пункт 6 повестки дня)

A. Безопасность в автодорожных туннелях

Документ: ECE/TRANS/WP.15/2010/18 (Швейцария)

39. По поводу введения ограничений на проезд через туннели транспортных единиц, перевозящих более 8 тонн опасных грузов, упакованных в ограниченных количествах, мнения участников разделились. Некоторые делегации высказались за то, чтобы не открывать вновь обсуждение этого вопроса, поскольку он уже обсуждался Рабочей группой в процессе разработки положений, предусматривающих ограничение движения в туннелях, и было принято принципиальное решение о том, что опасные грузы, упакованные в ограниченных количествах в соответствии с главой 3.4, не будут подпадать под ограничения на проезд через туннели. По мнению других делегаций, например Швейцарии, эти опасные грузы представляют опасность при перевозке через туннели и обсуждение данного вопроса следует возобновить.

40. Представитель Швейцарии указал, что в тот период, когда разрабатывались положения, касающиеся ограничений проезда через туннели, ситуация была иной, так как без транспортного документа и без соответствующей марки-

ровки транспортных средств проведение проверок было бы сопряжено с трудностями. Введение обязательной маркировки транспортных средств, перевозящих более 8 тонн этих грузов, начиная с 1 января 2011 года открывает другие перспективы. Он сообщил, что к следующей сессии он подготовит новое, усовершенствованное предложение.

В. Ограничения на проезд через автодорожные туннели (газы)

Неофициальный документ: INF.11 (ЕАПГ)

41. Представитель ЕАПГ сообщил Рабочей группе о предварительном исследовании, проведенном членами его ассоциации по вопросу о коде ограничения проезда через туннели, присвоенном некоторым газам, отнесенным к группе А класса 2, в конкретном случае, когда цистерны являются номинально порожними. Он указал, что члены его ассоциации намерены осуществить работу по моделированию, в результате которой может быть сделан вывод о необходимости изменения данного кода.

42. Ряд делегаций заявили о своей заинтересованности в этой работе. Они указали, что при проведении данного исследования необходимо учитывать такие факторы, как температура и вентиляция в туннелях, и что, кроме того, необходимо дать определение термину "номинально порожний".

43. Представитель ЕАПГ сообщил, что, прежде чем приступать к такого рода исследованию, его ассоциация намерена оценить выгоды, которые могут быть получены в результате проведения этого исследования.

VIII. Программа работы (девятая сессия) (пункт 7 повестки дня)

44. С учетом того что продолжительность ноябрьской сессии 2011 года, вероятно, будет уменьшена до четырех дней, принимая во внимание, что 7 ноября будет выходным днем в Отделении Организации Объединенных Наций в Женеве, Рабочая группа решила, что продолжительность следующей сессии по-прежнему составит пять дней и эта сессия состоится 2–6 мая 2011 года. Секретариат по согласованию с Бюро может в дальнейшем уменьшить продолжительность этой сессии исходя из количества документов, полученных за 12 недель до начала сессии.

45. Пункты повестки дня будут такими же, как и на нынешней сессии, за исключением пункта, касающегося выборов, который будет исключен, и пункта, касающегося Комитета по внутреннему транспорту, который будет добавлен.

IX. Выборы должностных лиц на 2011 год (пункт 8 повестки дня)

46. По предложению представителя Румынии, которую поддержали представители Испании, Германии и Бельгии, Рабочая группа вновь избрала г-на Ж.А. Франку (Португалия) и г-жу А. Румье (Франция) соответственно Председателем и заместителем Председателя на 2011 год.

47. Председатель предложил членам Рабочей группы подумать об избрании нового Председателя на 2012 год.

X. Прочие вопросы (пункт 9 повестки дня)

A. Информация, касающаяся опасности BLEVE

Неофициальный документ: INF.6 (Испания)

48. Представитель Испании проинформировал Рабочую группу о своем намерении представить Рабочей группе по цистернам Совместного совещания замечания, касающиеся влияния клапанов сброса давления во время инцидентов, связанных с опасностью BLEVE.

B. Информация, касающаяся устройств для сброса давления на цистермах, перевозимых морским транспортом

Неофициальный документ: INF.7 (Испания)

49. Рабочая группа отметила, что в МКМПОГ не содержится конкретных положений, касающихся защитных крышек на оборудовании цистерн и необходимости определения пропускной способности устройств для сброса давления. Это может иметь последствия для автоцистерн, перевозимых морским транспортом. Рабочая группа решила, что вопрос о совместимости предписаний МКМПОГ, касающихся цистерн ИМО-4 (автоцистерны, перевозимые морским транспортом), с требованиями ДОПОГ должен быть рассмотрен Рабочей группой по цистернам Совместного совещания.

C. Призыв к представлению материалов для обсуждения темы связанного с выработкой политики сегмента семьдесят третьей сессии Комитета по внутреннему транспорту (1 марта 2011 года, 15 ч. 00 м. – 18 ч. 00 м.)

Неофициальный документ: INF.16 (секретариат)

50. Сотрудник секретариата проинформировал Рабочую группу о том, что темой связанного с выработкой политики сегмента следующей сессии Комитета по внутреннему транспорту (1–3 марта 2011 года) является перевозка опасных грузов в региональном и глобальном контексте. Совещание за круглым столом по этому вопросу будет организовано во второй половине дня 1 марта 2011 года, и в этой связи он предложил делегациям правительств и межправительственных или неправительственных организаций, которые желают изложить свое мнение по вопросам политики в данном контексте, сообщить об этом секретариату.

XI. Утверждение доклада (пункт 10 повестки дня)

51. Рабочая группа утвердила доклад о работе своей восьмьдесят девятой сессии и приложения к нему на основе проекта, подготовленного секретариатом.

Приложение I

Проект поправок к приложениям А и В к ДОПОГ, принятый Рабочей группой для вступления в силу 1 января 2013 года

Часть 1

Глава 1.4

1.4.2.1.1 b) После слов "передать перевозчику информацию и данные" включить слова "в отслеживаемом виде".

1.4.2.2.1 d) Заменить "дата следующего испытания" на "срок следующего испытания" и в конце заменить "не просрочена" на "не просрочен".

Поправка к примечанию не касается текста на русском языке.

1.4.3.3 f) Изменить следующим образом:

"f) после наполнения цистерны он должен удостовериться в закрытии всех затворов и в отсутствии утечки".

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/118, приложение III)

Глава 1.8

1.8.5.1 В конце добавить слова "не позднее чем через один месяц после происшествия".

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/118, приложение III)

Часть 2

Глава 2.1

2.1.3.5.5 В конце третьего абзаца добавить следующее предложение: "Однако если известно, что данные отходы обладают только экологически опасными свойствами, они могут быть отнесены к группе упаковки III под № ООН 3077 или 3082."

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/118, приложение III)

Часть 3

Глава 3.2

3.2.1, таблица А Для № ООН 1072, 1956 и 3156 добавить "655" в колонку (6).

Заменить строку для № ООН 3256 следующими двумя строками:

(1)	(2)	(6)
3256	ЖИДКОСТЬ ПРИ ПОВЫШЕННОЙ ТЕМПЕРАТУРЕ ЛЕГКОВОСПЛАМЕНЯЮЩАЯСЯ, Н.У.К., с температурой вспышки более 60 °С, перевозимая при температуре не ниже ее температуры вспышки и ниже 100 °С	274 560
3256	ЖИДКОСТЬ ПРИ ПОВЫШЕННОЙ ТЕМПЕРАТУРЕ ЛЕГКОВОСПЛАМЕНЯЮЩАЯСЯ, Н.У.К., с температурой вспышки более 60 °С, перевозимая при температуре не ниже ее температуры вспышки и не ниже 100 °С	274 560 580

Указания в колонках 3а, 3б, 4, 5 и 7а–20 остаются идентичными и неизменными для обоих случаев.

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/118, приложение III)

Глава 3.3

3.3.1 СП 560 Изменить следующим образом:

"560 Жидкость при повышенной температуре, н.у.к., перевозимая при температуре не ниже 100 °С (включая расплавленные металлы и расплавленные соли) или, в случае вещества, имеющего температуру вспышки, при температуре ниже его температуры вспышки, является веществом класса 9 (№ ООН 3257)."

СП 584 Заменить два первых подпункта новым подпунктом следующего содержания:

"– этот газ содержит не более 0,5% воздуха в газообразном состоянии".

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/118, приложение III)

Часть 4

Глава 4.3

4.3.2.3.3 Изменить два последних предложения следующим образом:

"После наполнения ответственный за наполнение должен удостовериться в закрытии всех затворов цистерн, транспортных средств-батарей и МЭГК и в отсутствии утечки. Это также касается верхней части погрузной трубы."

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/118, приложение III)

Часть 5

Глава 5.1

5.1.2.1а) Изменить подпункт ii) и последующий абзац следующим образом:

"ii) номер ООН с предшествующими ему буквами "UN", знаки опасности, требуемые для упаковок в соответствии с разделом 5.2.2, и маркировочный знак вещества, опасного для окружающей среды, если таковой требуется"

ется для упаковок в соответствии с подразделом 5.2.1.8, для каждого опасного груза, содержащегося в данном транспортном пакете;

если не видны номера ООН, знаки опасности и маркировочный знак вещества, опасного для окружающей среды, характеризующие все опасные грузы, содержащиеся в данном транспортном пакете, за исключением случаев, предусмотренных в пункте 5.2.2.1.11. Если для разных упаковок требуется один и тот же номер ООН, один и тот же знак опасности или маркировочный знак вещества, опасного для окружающей среды, их достаточно нанести лишь один раз".

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/118, приложение III)

Часть 6

Глава 6.2

6.2.3.4.1 Исключить весь текст после слов "с требованиями подраздела 6.2.1.5".

6.2.4.1 В раздел "для конструкции и изготовления" таблицы внести следующие изменения:

– В строке "EN 1964-1:1999", в колонке 4, заменить "До дальнейшего указания" на "До 31 декабря 2014 года".

– В строке "EN 1964-2:2001", в колонке 4, заменить "До дальнейшего указания" на "До 31 декабря 2014 года".

– После строки "EN 1964-2:2001" включить следующие стандарты:

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
[EN 9809-1:2010]	Газовые баллоны – Бесшовные стальные газовые баллоны многоразового использования – Конструкция, изготовление и испытания – Часть 1: Баллоны из закаленной и отпущенной стали с прочностью на разрыв менее 1 100 МПа (ISO/DIS 9809-1:2008)]	6.2.3.1 и 6.2.3.4	До дальнейшего указания	
[EN 9809-2:2010]	Газовые баллоны – Бесшовные стальные газовые баллоны многоразового использования – Конструкция, изготовление и испытания – Часть 2: Баллоны из закаленной и отпущенной стали с прочностью на разрыв не менее 1 100 МПа (ISO/DIS 9809-2:2008)]	6.2.3.1 и 6.2.3.4	До дальнейшего указания	
[EN 9809-3:2010]	Газовые баллоны – Бесшовные стальные газовые баллоны многоразового использования – Конструкция, изготовление и испытания – Часть 3: Баллоны из нормализованной стали (ISO/DIS 9809-3:2008)]	6.2.3.1 и 6.2.3.4	До дальнейшего указания	

В раздел "для затворов" таблицы внести следующие изменения:

- Перед строкой "EN 13152:2001" вставить следующий стандарт:

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
[EN ISO 14245:2010]	Газовые баллоны – Технические требования к клапанам баллонов для СНГ и их испытания – Самозакрывающиеся клапаны баллонов (ISO 14245:2006)]	6.2.3.3	До дальнейшего указания	

- В строке "EN 13152:2001 + A1:2003", в колонке (4), заменить "До дальнейшего указания" на "С 1 января 2009 года до 31 декабря 2014 года".

- Перед строкой "EN 13153:2001" вставить следующий стандарт:

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
[EN ISO 15995:2010]	Газовые баллоны – Технические требования к клапанам баллонов для СНГ и их испытания – Клапаны с ручным управлением (ISO 15995:2006)]	6.2.3.3	До дальнейшего указания	

- В строке "EN 13153:2001 + A1:2003", в колонке (4), заменить "До дальнейшего указания" на "С 1 января 2009 года до 31 декабря 2014 года".

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/118, приложение III)

Глава 6.8

- 6.8.4 d) **TT8** В конце добавить новый абзац следующего содержания:

"Такие проверки методом магнитоскопии должны проводиться компетентным лицом, квалифицированным для этого метода в соответствии со стандартом EN 473 (Неразрушающий контроль – Квалификация и сертификация персонала по неразрушающему контролю – Общие принципы)".

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/118, приложение III)

Часть 7

Глава 7.3

- 7.3.3 **VV15** В первом абзаце заменить "веществ или смесей (таких как препараты или отходы)" на "твердых веществ (веществ или смесей, таких как препараты или отходы)".

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/118, приложение III)

Глава 7.4

- 7.4.1 Во втором предложении заменить "глав 4.2 или 4.3" на "глав 4.2, 4.3, 4.4 или 4.5 в зависимости от конкретного случая".

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/118, приложение III)

Часть 8

Глава 8.2

8.2.1.4 В первых круглых скобках исключить слова "дополнительное требование" и в третьих круглых скобках исключить слова "специальные положения".

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/2010/16 с изменениями)

Глава 8.5

S1 В заголовке этого требования исключить слово "Дополнительные". В пункте (1) исключить подпункты а) и б). В подпункте с) заменить "упомянутые в подпункте б)" на "определенные в пункте 8.2.2.3.4", добавить "подготовки" после "курса" и исключить обозначение этого подпункта ("с").

S11 Исключить пункты (1) и (2). В пункте (3) заменить "упомянутые в пункте (2)" на "определенные в пункте 8.2.2.3.5", добавить "подготовки" после "курса" и исключить номер этого пункта ("3").

S12 В первом предложении заменить "специальное положение S11" на "требование пункта 8.2.1.4, касающееся специализированного курса подготовки водителей транспортных средств, перевозящих радиоактивные материалы".

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/2010/16 с изменениями)

Приложение II

Исправление к приложению А к ДОПОГ, измененному в соответствии с поправками, вступающими в силу 1 января 2011 года (уведомление депозитария C.N.626.2010.TREATIES-4)

Часть 3

Глава 3.4

3.4.13 а) В конце этого подпункта включить "уже" перед "размещены таблички".
