



**Европейская экономическая комиссия**

**Комитет по внутреннему транспорту**

**Рабочая группа по перевозкам опасных грузов**

**Доклад Рабочей группы о работе ее девяносто шестой сессии,**

состоявшейся в Женеве 6–9 мая 2014 года

**Содержание**

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники.....	1–5	4
II. Открытие сессии.....	6	4
III. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня).....	7	5
IV. Семьдесят шестая сессия Комитета по внутреннему транспорту (пункт 2 повестки дня).....	8	5
V. Состояние Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) и связанные с этим вопросы (пункт 3 повестки дня).....	9	5
VI. Толкование ДОПОГ (пункт 4 повестки дня).....	10–15	5
A. Выполнение положений пункта 8.2.2.7.1.6 ДОПОГ – возможность введения дистанционной формы сдачи экзамена.....	10–12	5
B. Максимальный разрешенный вес транспортных средств, перевозящих опасные грузы.....	13–14	6
C. Переносной осветительный прибор при перевозке опасных грузов в соответствии с подразделом 1.1.3.6.....	15	6
VII. Работа Совместного совещания МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ (пункт 5 повестки дня).....	16–30	6
A. Поправки, предложенные Совместным совещанием на его весенней сессии 2014 года.....	16–22	6

GE.14-04738 (R) 290914 290914

**\*1404738\***

Просьба отправить на вторичную переработку



В.	Конкретные вопросы.....	23–30	7
1.	Устройства для добавления присадок – переходное положение для ДОПОГ 2015 года .....	23–24	7
2.	Обновление формулировки пункта 1.8.3.13.....	25	8
3.	Исправление к пункту 5.2.2.1.11.1.....	26	8
4.	Мягкие контейнеры для массовых грузов (МКМГ).....	27–30	8
VIII.	Предложения о внесении поправок в приложения А и В к ДОПОГ (пункт 6 повестки дня) .....	31–56	9
А.	Конструкция и допущение к перевозке транспортных средств.....	31–37	9
1.	Использование сжиженного природного газа в качестве топлива на транспортных средствах, перевозящих опасные грузы .....	31–35	9
2.	Официальное утверждение транспортных средств и их узлов по типу конструкции .....	36	10
3.	Прицепы категорий O <sub>3</sub> и O <sub>4</sub> .....	37	10
В.	Различные предложения .....	38–56	10
1.	Перевозка грузов под № ООН 1745, 1746 и 2495 в барабанах под давлением.....	38	10
2.	Руководящие положения по укладке грузов – пункт 7.5.7.1 .....	39–40	10
3.	Маркировка автоцистерн, перевозящих топливо .....	41	11
4.	Ссылка на Кодекс практики ИМО/МОТ/ЕЭК ООН по укладке грузов в грузовые транспортные единицы (ГТЕ) .....	42–44	11
5.	Изъятие, касающееся систем аккумуляции электроэнергии для транспортных средств и их оборудования .....	45	11
6.	Письменные инструкции.....	46–47	12
7.	Запрещение курения.....	48	12
8.	Проекты исправлений для включения в добавление к сводному перечню поправок .....	49–50	12
9.	Расхождения редакционного характера.....	51	13
10.	Поправки к ДОПОГ для вступления в силу 1 января 2015 года: нерассмотренный вопрос, код туннелей для № ООН 3507.....	52	13
11.	Исправления к поправкам к ДОПОГ для вступления в силу 1 января 2015 года .....	53	13
12.	Изъятие для жидкостей, используемых для сокращения выбросов отработавших газов, опасных для окружающей среды .....	54	13
13.	Обновление стандарта.....	55	13
14.	Внесение изменений в таблицу приоритета опасных свойств..	56	14
IX.	Программа работы (пункт 7 повестки дня) .....	57	14

---

X.	Прочие вопросы (пункт 8 повестки дня) .....	58–63	14
A.	Доклад неофициальной рабочей группы по системам электромобилей .....	58–60	14
B.	Поправки к таблице В .....	61	14
C.	Поправки для издания ДОПОГ 2015 года .....	62–63	14
XI.	Утверждение доклада (пункт 9 повестки дня) .....	64	15

## Приложения

I.	Проект поправок к приложениям А и В к ДОПОГ, принятый Рабочей группой для вступления в силу 1 января 2015 года .....	16
II.	Проект поправок к приложениям А и В к ДОПОГ, принятый Рабочей группой для вступления в силу 1 января 2015 года .....	17

## I. Участники

1. Рабочая группа по перевозкам опасных грузов провела свою девяносто шестую сессию 6–9 мая 2014 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, Израиля, Ирландии, Италии, Литвы, Люксембурга, Мальты, Нидерландов, Норвегии, Польши, Португалии, Российской Федерации, Румынии, Сербии, Словакии, Соединенного Королевства, Финляндии, Франции, Чешской Республики, Швейцарии и Швеции.
3. На сессии был представлен Европейский союз.
4. Была представлена следующая межправительственная организация: Межправительственная организация по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ).
5. Были представлены следующие неправительственные организации: Европейская ассоциация по сжиженным нефтяным газам (ЕАСНГ), Европейская конференция поставщиков топлива (ЕКПТ), Международная ассоциация по опасным грузам и контейнерам (АСПОГ), Международная организация предприятий автомобильной промышленности (МОПАП), Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ).

## II. Открытие сессии

6. Г-жа Эва Мольнар, директор Отдела транспорта Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН), приветствуя участников, проинформировала Рабочую группу о том, что Исполнительный комитет Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций выразил поддержку и дал высокую оценку работе, проделанной всеми ее рабочими группами, ввиду положительного влияния этой работы на предпринимательскую деятельность и повседневную жизнь людей. Г-жа Мольнар упомянула о том, что все большее число стран, не являющихся членами ЕЭК ООН, проявляют интерес к применению правовых документов ЕЭК ООН и что в этом контексте весьма положительно была встречена "дорожная карта" по вопросам присоединения к ДОПОГ и его применения. В заключение она сообщила, что в сотрудничестве с Управлением по правовым вопросам ведется работа по организации семинара, посвященного "Дню договоров", который пройдет в Центральных учреждениях Организации Объединенных Наций в Нью-Йорке 5 июня. На семинаре будут рассмотрены вопросы, касающиеся присоединения к правовым документам и участия в совещаниях соответствующих межправительственных органов, и особое внимание будет уделено вопросам безопасности дорожного движения по трем направлениям: Венские конвенции о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах, перевозка опасных грузов и правила в области конструкции транспортных средств.

### **III. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)**

*Документы:* ECE/TRANS/WP.15/223 и Add.1 (секретариат)

*Неофициальные документы:* INF.1, INF.2 и INF.6 (секретариат)

7. Рабочая группа утвердила подготовленную секретариатом предварительную повестку дня, измененную в соответствии с неофициальными документами INF.2 и INF.6 с целью учета неофициальных документов INF.1–INF.36.

### **IV. Семьдесят шестая сессия Комитета по внутреннему транспорту (пункт 2 повестки дня)**

8. Поскольку доклад Комитета по внутреннему транспорту о работе его семьдесят шестой сессии не имелся в наличии, данный пункт будет рассмотрен на следующей сессии Рабочей группы.

### **V. Состояние Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) и связанные с этим вопросы (пункт 3 повестки дня)**

9. Рабочая группа отметила, что новых Договаривающихся сторон ДОПОГ не появилось и что по-прежнему существует 15 стран (Азербайджан, Беларусь, Босния и Герцеговина, бывшая югославская Республика Македония, Исландия, Казахстан, Мальта, Марокко, Сербия, Таджикистан, Тунис, Турция, Украина, Хорватия и Черногория), которые все еще не сдали на хранение соответствующий юридический документ, необходимый для вступления в силу Протокола, и призвала эти страны принять необходимые меры с целью ратификации Протокола или присоединения к нему, с тем чтобы он мог вступить в силу.

### **VI. Толкование ДОПОГ (пункт 4 повестки дня)**

#### **A. Выполнение положений пункта 8.2.2.7.1.6 ДОПОГ – возможность введения дистанционной формы сдачи экзамена**

*Документ:* ECE/TRANS/WP.15/2014/3 (Российская Федерация)

10. Рабочая группа подтвердила, что предложение о введении электронной и дистанционной формы сдачи экзамена для водителей соответствует существующим положениям ДОПОГ при условии, что будут обеспечены надлежащая идентификация кандидата и надзор за ним. Она также подтвердила, что слово "письменный" подразумевает также и электронную форму.

11. Представитель Швейцарии предложил в будущем включить в текст ДОПОГ в качестве сноски толкование, изложенное в предыдущем пункте.

12. Представитель Германии проинформировал участников совещания о том, что он занимается подготовкой к следующей сессии Совместного совещания МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ документа, нацеленного на уточнение положения дел со сдачей экзаменов с использованием электронных средств для различных ви-

дов транспорта, и предложил делегации Российской Федерации принять участие в соответствующих обсуждениях на следующей сессии. Представитель Соединенного Королевства рекомендовал Рабочей группе усилить положения, касающиеся проведения экзамена.

## **В. Максимальный разрешенный вес транспортных средств, перевозящих опасные грузы**

*Неофициальный документ:* INF.15 (Ирландия)

13. В ответ на вопрос о том, может ли вес транспортного средства, перевозящего опасные грузы на национальном уровне, превышать 44 тонны, даже если износостойкая тормозная система, которой оборудовано это транспортное средство, была испытана и официально утверждена только для 44 тонн, Рабочая группа подтвердила, что такие транспортные средства могут использоваться и что руководящие указания по этой теме, изложенные в разделе 8 приложения 4 к докладу о работе семидесятой сессии WP.15 (документ ECE/TRANS/165 от 28 мая 2001 года), по-прежнему остаются в силе.

14. Секретариату было предложено разместить более подробную информацию об этих руководящих указаниях на веб-сайте, и Рабочая группа решила обновить их на следующей сессии. Кроме того, представитель Соединенного Королевства предложил в будущем включить отдельные элементы руководящих указаний в текст ДОПОГ. Было указано, что руководящие указания в отношении износостойкой тормозной системы отсылают к пункту 9.2.3.3.2 е), которого больше не существует в ДОПОГ.

## **С. Переносной осветительный прибор при перевозке опасных грузов в соответствии с подразделом 1.1.3.6**

*Неофициальный документ:* INF.29 (Финляндия)

15. В ответ на вопрос о том, требуется ли переносной осветительный прибор при перевозке опасных грузов в соответствии с подразделом 1.1.3.6, было подтверждено, что такое требование отсутствует, но что в случае использования такого прибора на добровольной основе он должен удовлетворять всем требованиям, указанным в ДОПОГ, т.е. там, где это применимо, требованиям раздела 8.3.4 и главы 8.5, S2, в том числе в отношении принадлежности к типу, исключающему возможность воспламенения легковоспламеняющихся паров или газов, которые могли распространиться внутри транспортного средства. Представитель Румынии отметил, что необходимо провести всеобъемлющий пересмотр положений подраздела 1.1.3.6

## **VII. Работа Совместного совещания МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ (пункт 5 повестки дня)**

### **A. Поправки, предложенные Совместным совещанием на его весенней сессии 2014 года**

*Документы:* ECE/TRANS/WP.15/AC.1/134 и Add.1 и 2

*Неофициальные документы:* INF.5/Rev.1 и -/Corr.1 (секретариат)  
и INF.28 (Франция)

16. Рабочая группа рассмотрела поправки, содержащиеся в разделах I и II документа INF.5/Rev.1. Эти поправки были приняты для вступления в силу 1 января 2015 года с учетом нескольких изменений (см. приложение I). Рабочая группа отметила, что эти изменения будут доведены также до сведения Комиссии экспертов МПОГ на ее следующей сессии.

17. Касаясь поправок к пункту 4.5.2.6, эксперт от Германии сообщил, что в настоящее время разрабатывается многостороннее соглашение, которое в скором времени будет распространено среди Договаривающихся сторон для подписания.

18. Рабочая группа отметила, что некоторые ссылки на стандарты были оставлены в квадратных скобках в неофициальном документе INF.5/Rev.1, поскольку эти стандарты должны быть опубликованы в мае или июне 2014 года. Рабочая группа решила включить эти ссылки в качестве принятых текстов (т.е. без квадратных скобок) в документ ECE/TRANS/WP.15/222/Add.1. Если эти стандарты не будут опубликованы к 15 июня 2014 года, секретариату будет предложено выпустить исправление к документу ECE/TRANS/WP.15/222/Add.1 с исключением соответствующих ссылок\*.

19. Поправка к ссылке на стандарт EN 1626:2008 в пунктах 6.2.4.1 и 6.8.2.6.1, предложенная в документе INF.28, была принята (см. приложение I).

20. Первый абзац TT11 в пункте 6.8.4 d) был принят с поправками, внесенными в него в соответствии с предложением представителя Бельгии (см. приложение I).

21. Пересмотренный текст пункта 1.1.3.3 c), содержащийся в неофициальном документе INF.34, внесенном представителем Европейского союза, в котором содержится ссылка на определение внедорожной подвижной техники, приведенное в Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (CP.3), а также в статье 2 Директивы 97/68/ЕС, был принят (см. приложение I).

22. В ходе обсуждения документа INF.5/Rev.1 ряд делегаций высказали обеспокоенность по поводу использования в ДОПОГ ссылок на правила, которые распространяются не на все Договаривающиеся стороны ДОПОГ, например ссылок на директивы Европейского союза. Даже в тех случаях, когда такие ссылки призваны уточнить область применения ДОПОГ, отсутствие официальных переводов создает проблему для компетентных органов.

## **В. Конкретные вопросы**

### **1. Устройства для добавления присадок – переходное положение для ДОПОГ 2015 года**

*Неофициальные документы:* INF.12 (Бельгия) и INF.21 (Швейцария)

23. Рабочая группа согласилась с поправками к первому предложению пункта 1.6.3.44, изложенными в предложении 1 в документе Бельгии, с некоторыми

---

\* *Примечание секретариата: секретариат ЕКС проинформировал секретариат ЕЭК ООН о том, что стандарты EN ISO 14246:2014, EN ISO 10297:2014 и EN 12493:2013 + A1:2014 не будут опубликованы до 15 июня 2014 года, поэтому они не были включены в перечень поправок 2015 года.*

дополнительными изменениями. Что касается второго предложения, то эксперт от Германии попросил уточнить толкование слов "...с согласия компетентных органов стран, в которых они эксплуатируются" применительно к транспортному средству, которое эксплуатируется в различных странах. Рабочая группа постановила, что имеется в виду необходимость согласия всех компетентных органов всех стран, в которых оно эксплуатируется. Представитель Германии предложил заменить слова "стран, в которых они эксплуатируются" на "страны регистрации". Однако ряд представителей отметили, что такая формулировка не может применяться к съемным цистернам, и в конечном итоге была сохранена утвержденная ранее формулировка "стран, в которых они эксплуатируются".

24. Что касается поправок к СП 664 f), содержащихся в предложении 2 в неофициальном документе INF.12, то некоторые делегации сочли, что консультанты по вопросам безопасности, как предполагается, должны обладать более глубокими знаниями, чем водители, и поэтому они не согласились освободить их от действия требований в отношении дополнительной подготовки по перевозке присадок. После непродолжительного обсуждения представитель Бельгии снял с рассмотрения свое предложение.

## **2. Обновление формулировки пункта 1.8.3.13**

*Неофициальный документ:* INF.35 (Соединенное Королевство)

25. Рабочая группа приняла предложение Соединенного Королевства, представленное в неофициальном документе INF.35, об исключении последнего предложения пункта 1.8.3.13 относительно свидетельств о подготовке консультантов по вопросам безопасности, выданных до 1 января 2009 года, поскольку оно устарело (см. приложение I).

## **3. Исправление к пункту 5.2.2.1.11.1**

*Неофициальный документ:* INF.16 (Швеция)

26. Исправление к поправке к пункту 5.2.2.1.11.1, содержащейся в документе ECE/TRANS/WP.15/222, было принято (см. приложение I).

## **4. Мягкие контейнеры для массовых грузов (МКМГ)**

*Неофициальные документы:* INF.33 и -/Add.1 (АСПОГ)  
INF.24 (Германия)

27. Рабочая группа приветствовала переданную АСПОГ информацию о результатах испытаний, проведенных на мягких контейнерах для массовых грузов (МКМГ). Представитель АСПОГ проанализировал вопросы, касающиеся причин, обусловивших различные результаты испытаний на штабелирование МКМГ, которые были подвергнуты одному и тому же испытанию, условия испытаний и характеристики испытанных МКМГ. Однако ряд экспертов указали, что ввиду позднего выпуска документов, которые были предоставлены в их распоряжение лишь во время сессии, у них не было достаточно времени ни для их подробного изучения, ни для проведения консультаций с другими национальными экспертами и что поэтому они не в состоянии на данный момент принять решение разрешить использование мягких контейнеров для массовых грузов начиная с 1 января 2015 года.

28. Был задан вопрос о том, следует ли Рабочей группе принимать поправки к части 6 и отложить принятие поправок к части 7. Несколько представителей высказали мнение, что эти поправки следует принять в пакете, поскольку не

имеет смысла включать положения об испытаниях, если перевозка не разрешена.

29. Изложенное в неофициальном документе INF.24 предложение о том, что транспортные средства, используемые для перевозки мягких контейнеров для массовых грузов, должны быть оборудованы системой электронного контроля устойчивости, утвержденной в соответствии с Правилами № 13 ЕЭК, было воспринято в целом положительно. Вместе с тем представитель Швейцарии отметил, что наличие такой системы не освобождает от обязательства по обеспечению устойчивости транспортного средства, перевозящего опасные грузы.

30. В результате проведенного голосования Рабочая группа большинством голосов решила отложить принятие решения по поправкам, касающимся мягких контейнеров для массовых грузов, до следующей сессии, с тем чтобы предоставить делегациям дополнительное время для изучения данных о результатах испытаний, предоставленных АСПОГ. Было подчеркнуто, что все предложенные поправки, дополнительные требования к транспортным средствам и дополнительные результаты испытаний, если таковые будут иметься, следует представлять своевременно для их опубликования в качестве официальных документов.

## **VIII. Предложения о внесении поправок в приложения А и В к ДОПОГ (пункт 6 повестки дня)**

### **A. Конструкция и допущение к перевозке транспортных средств**

#### **1. Использование сжиженного природного газа в качестве топлива на транспортных средствах, перевозящих опасные грузы**

*Документ:* ECE/TRANS/WP.15/2014/2 (Нидерланды)

*Неофициальные документы:* INF.11 (Германия), INF.22 (Румыния), INF.25 (Нидерланды), INF.26 (ЕАСНГ) и INF.32 (Бельгия)

31. Секретарь Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) проинформировал Рабочую группу о последних изменениях в Правилах № 110 ЕЭК, которые касаются транспортных средств, работающих на сжиженном природном газе (СПГ), и о работе в области таких транспортных средств, которая проводится Рабочей группой по общим предписаниям, касающимся безопасности (GRSG) WP.29. Самые последние поправки к Правилам № 110 вступят в силу 10 июня 2014 года, и срок действия переходных положений, касающихся поправок серии 01 к этим же Правилам, истечет 15 июля 2014 года.

32. Рабочая группа провела всеобъемлющее обсуждение по вопросу об использовании СПГ в качестве топлива для транспортных средств, перевозящих опасные грузы. Некоторые страны высказали мнение, что требуется дополнительное обоснование, прежде чем можно будет принять какое-либо решение, и что следует провести научные исследования по идентификации опасности в отношении перевозимых опасных грузов. Однако большинство стран согласилось с тем, что Правила № 110 обеспечивают достаточно высокий уровень безопасности при перевозке опасных грузов и что использование СПГ в качестве топлива может быть разрешено.

33. Большинство голосов было решено принять поправки к подразделу 9.2.4.3 для ДОПОГ 2017 года, предложенные Нидерландами и измененные в документе INF.22 Румынии, а также поправки к подразделу 9.2.4.4, но с исключением предложения, в котором сделана ссылка на сжиженный нефтяной газ (СНГ) и компримированный природный газ (КПГ) (см. приложение II). В результате проведенного голосования не было принято предложение об исключении ссылки на виды топлива с температурой вспышки выше 55 °С, позволяющее продолжить использование двухтопливных систем на транспортных средствах ЕХ/II и ЕХ/III. Кроме того, большинством голосов были приняты переходные положения, предложенные Нидерландами, с пересмотренной датой – 1 июля 2017 года (см. приложение II).

34. ЕАСНГ согласилась представить на следующей сессии официальное предложение по использованию СНГ и КПГ.

35. Что касается неофициального документа INF.32, то было решено включить СПГ в сферу применения специального положения 660 в поправках для ДОПОГ 2015 года (см. приложение I). Второй вопрос, касающийся маркировки баллонов СПГ, устанавливаемых на транспортном средстве, был принят к сведению Рабочей группой, но признан вопросом общего характера, который целесообразно было бы рассмотреть в рамках GRSG WP.29.

## 2. **Официальное утверждение транспортных средств и их узлов по типу конструкции**

*Документ:* ECE/TRANS/WP.15/2014/5 (Европейский союз)

36. Представитель Европейского союза разъяснил, что решение об упрощении законодательства об официальном утверждении по типу конструкции, изложенное в Регламенте (ЕС) 661/2009, означает отмену 49 директив начиная с 1 ноября 2014 года и как следствие необходимость исключения или пересмотра ссылок на эти директивы в приложениях А и В к ДОПОГ. Рабочая группа приняла поправки, предложенные для издания 2015 года, с некоторыми изменениями (см. приложение I).

## 3. **Прицепы категорий O<sub>3</sub> и O<sub>4</sub>**

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

37. Рабочая группа приняла предложение о замене в разделе 8.3.8 слов "прицепа категории O<sub>3</sub> или O<sub>4</sub>" словами "прицепа с максимальной массой свыше 3,5 т", поскольку в ДОПОГ не имеется определения таких прицепов (см. приложение I). Представитель МОПАП указал, что ссылку на CP.3 в сноске к подразделу 9.1.1.1 следует обновить следующим образом: "ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.3". Рабочая группа утвердила это исправление (см. приложение I).

## **В. Различные предложения**

### 1. **Перевозка грузов под № ООН 1745, 1746 и 2495 в барабанах под давлением**

*Документ:* ECE/TRANS/WP.15/2014/1 (Франция)

38. Рабочая группа приняла исправления к таблице 3 инструкции Р200 (в отношении перевозки № ООН 1745, 1746 и 2495 в барабанах под давлением) для внесения в вариант ДОПОГ 2015 года на французском языке (см. приложение I).

## 2. Руководящие положения по укладке грузов – пункт 7.5.7.1

*Документ:* ECE/TRANS/WP.15/2014/4 (МСАТ)

39. Предложение включить ссылку на Международное руководство МСАТ по безопасному закреплению грузов для дорожной перевозки в сноску к пункту 7.5.7.1 не нашло поддержки.

40. Представитель Европейского союза счел, что содержащееся в данном документе утверждение об "отсутствии последовательности в работе вновь созданной Группы экспертов Комиссии ЕС по закреплению грузов" является необоснованным, и выразил серьезные сомнения в отношении предложения МСАТ, которое, по его мнению, не согласуется с направлением работы, ведущейся в рамках Группы экспертов по закреплению грузов, куда входят представители как промышленных кругов, так и государственных органов.

## 3. Маркировка автоцистерн, перевозящих топливо

*Документ:* ECE/TRANS/WP.15/2014/6 (Франция)

*Неофициальные документы:* INF.20 (Испания) и INF.27 (Финляндия)

41. Несмотря на то, что данное предложение получило некоторую поддержку, представитель Франции высказала мнение о том, что, прежде чем принимать решение, было бы желательно получить мнение Международного технического комитета по предупреждению и тушению пожаров (МТКП) по данному вопросу. Рабочая группа присоединилась к этому мнению и предложила национальным делегациям поделиться информацией о существующей в их странах практике принятия мер в чрезвычайных ситуациях и методах пожаротушения в случае рассматриваемых видов топлива.

## 4. Ссылка на Кодекс практики ИМО/МОТ/ЕЭК ООН по укладке грузов в грузовые транспортные единицы (ГТЕ)

*Документ:* ECE/TRANS/WP.15/2014/7 (секретариат)

*Неофициальный документ:* INF.3 (секретариат)

42. Рабочая группа отметила, что Кодекс практики ИМО/МОТ/ЕЭК ООН по укладке грузов в грузовые транспортные единицы (ГТЕ) был одобрен Комитетом по внутреннему транспорту на его семьдесят шестой сессии в феврале 2014 года.

43. Хотя в принципе не было высказано возражений против включения ссылки на данный Кодекс в ДОПОГ, как это было предложено в пункте 5 документа ECE/TRANS/WP.15/2014/7, Рабочая группа решила отложить рассмотрение этого вопроса в ожидании официального одобрения Кодекса Комитетом по безопасности на море ИМО и Административным советом МОТ (в мае и октябре–ноябре 2014 года соответственно).

44. С учетом замечания, высказанного представителем Бельгии, Рабочая группа решила, что, прежде чем принимать какое-либо решение, следует рассмотреть функциональные обязанности сторон, участвующих в цепи поставок, которые определены в главе 4 Кодекса, с тем чтобы обеспечить отсутствие их коллизии с обязанностями, определенными в главе 1.4 ДОПОГ.

## 5. Изъятие, касающееся систем аккумуляции электроэнергии для транспортных средств и их оборудования

*Документ:* ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2014/27 (Швейцария)  
*Неофициальный документ:* INF.7 (Швейцария)

45. Данный вопрос был поднят на весенней сессии Совместного совещания МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ, однако из-за отсутствия времени он не был рассмотрен. Предложение, изложенное в неофициальном документе INF.7, заключалось в том, чтобы распространить изъятие, предусмотренное в подразделе 1.1.3.7, которое в настоящее время применяется только к литиевым батареям, на другие системы аккумуляции и производства электроэнергии. Ряд стран высказали оговорки в отношении данного предложения и сочли, что было бы более целесообразным завершить обсуждение в рамках Совместного совещания МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ, поскольку затрагиваются все виды транспорта. Рабочая группа отметила, что эти изменения будут также доведены до сведения Комиссии экспертов МПОГ на ее следующей сессии. В результате проведенного голосования предложение с некоторыми изменениями было принято большинством голосов (см. приложение I). Кроме того, это решение будет доведено до сведения Комитета по вопросам безопасности ВОПОГ.

## 6. Письменные инструкции

*Неофициальные документы:* INF.8 и INF.9 (МСАТ)

46. Было решено изменить формулировку, имеющуюся на первой странице письменных инструкций в варианте на французском языке, с "déclencher le système de freinage" на "actionner le système de freinage" (см. приложение I) (данная поправка не касается текста на русском языке).

47. Рабочая группа не согласилась с предложением, изложенным в неофициальном документе INF.9, отменить ее решение об изменении письменных инструкций, принятое в ходе ее предыдущей сессии, и тем самым оставила без изменений содержание пункта 5.4.3.4 и раздела 8.1.5. С учетом озабоченностей, высказанных по поводу проверок на дорогах, Рабочая группа подтвердила, что стандарты, на которые сделаны ссылки в рамках положений, касающихся снаряжения для защиты персонала, приведены в качестве примера, а не предписания.

## 7. Запрещение курения

*Неофициальный документ:* INF.13 (Люксембург)

48. Цель предложения заключалась в том, чтобы распространить запрещение курения на использование электронных сигарет, которые также представляют опасность возгорания в процессе обработки опасных грузов. Несколько стран сочли, что существующее запрещение курения уже охватывает электронные сигареты и что данный вопрос можно было бы урегулировать путем включения в доклад о работе сессии соответствующего заявления, однако большинство согласилось с тем, что необходимо прямо упомянуть электронные сигареты и другие аналогичные устройства с учетом возможности того, что пользователи не считают себя курильщиками. Предложенные поправки к разделам 7.5.9 и 8.3.5, главе 8.5 и пункту 5.4.3.4 были приняты большинством голосов с рядом изменений (см. приложение I).

**8. Проекты исправлений для включения в добавление к сводному перечню поправок**

*Неофициальный документ:* INF.17 (секретариат)

49. Рабочая группа приняла предложенные секретариатом исправления, которые следует добавить к перечню поправок для вступления в силу 1 января 2015 года. Было указано, что поправка к МР20 в разделе 4.1.10 текста на английском языке также касается МР18 и МР23 и что в тексте на французском языке поправка к пункту 7.3.2.6.1 b) также касается пункта 7.3.2.6.1 а) и е) (см. приложение I).

50. Российской Федерацией был представлен более обширный перечень исправлений к тексту на русском языке, который был передан службе перевода для соответствующей дальнейшей работы.

**9. Расхождения редакционного характера**

*Неофициальный документ:* INF.18 (Италия)

51. Представителю Италии было предложено представить к следующей сессии Совместного совещания МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ официальное предложение с указанием требуемых изменений.

**10. Поправки к ДОПОГ для вступления в силу 1 января 2015 года: нерассмотренный вопрос, код туннелей для № ООН 3507**

*Неофициальный документ:* INF.19 (секретариат)

52. Предложение о назначении кода туннелей "С" для № ООН 3507 не было принято, поскольку большинство стран воздержались при голосовании, в результате чего представитель Швейцарии поднял вопрос о том, каким образом при существующих правилах голосования могут решаться вопросы, затрагивающие лишь несколько стран. Устное предложение Нидерландов о назначении кода туннелей "D" было принято (см. приложение I).

**11. Исправления к поправкам к ДОПОГ для вступления в силу 1 января 2015 года**

*Неофициальный документ:* INF.23 (секретариат)

53. Рабочая группа приняла предложенное секретариатом исправление к поправке к пункту 6.5.2.2.2, содержащейся в документе ECE/TRANS/WP.15/222. Оно будет включено в перечень поправок для вступления в силу 1 января 2015 года (см. приложение I).

**12. Изъятие для жидкостей, используемых для сокращения выбросов отработавших газов, опасных для окружающей среды**

*Неофициальный документ:* INF.30 (Швейцария)

54. Рабочая группа признала существование проблемы, затронутой в указанном документе, и запросила дополнительную информацию о соответствующих веществах. Представителю Швейцарии было предложено представить к следующей сессии Совместного совещания МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ официальный документ, поскольку могут быть также затронуты и другие виды транспорта.

**13. Обновление стандарта**

*Неофициальный документ:* INF.31 (ЕАПГ)

55. Предложение о добавлении ссылки на новый стандарт ISO 7866:2012 для алюминиевых газовых баллонов, который уже был принят для Рекомендаций Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов, было также принято для варианта ДОПОГ 2015 года (см. приложение I).

**14. Внесение изменений в таблицу приоритета опасных свойств**

*Неофициальный документ:* INF.36 (Ирландия)

56. Данное предложение не было принято. Рабочая группа подтвердила, что содержащаяся в издании ДОПОГ 2013 года "Таблица приоритета опасных свойств" содержит верную информацию. Было также отмечено, что поправки к текстам из Типовых правил Рекомендаций Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов должны быть сначала обсуждены и утверждены Подкомитетом экспертов по перевозке опасных грузов Организации Объединенных Наций.

**IX. Программа работы (пункт 7 повестки дня)**

57. Проведение девяносто седьмой сессии WP.15 было назначено на 3–7 ноября 2014 года. Повестка дня данной сессии будет аналогична повестке дня нынешней сессии с добавлением пункта, касающегося выборов должностных лиц.

**X. Прочие вопросы (пункт 8 повестки дня)****A. Доклад неофициальной рабочей группы по системам электромобилей**

*Неофициальный документ:* INF.4 (Нидерланды)

58. Рабочая группа с признательностью отметила данный доклад и поблагодарила представителя Нидерландов и других членов неофициальной рабочей группы за проделанную работу. Она одобрила подход, избранный неофициальной рабочей группой, и согласилась с возможностью распространения мандата группы на другие вопросы, связанные с положениями части 9 ДОПОГ.

59. Члены Рабочей группы выразили свое принципиальное согласие с многими аспектами, затронутыми в приложении 1 к докладу, и согласились с необходимостью получения дополнительной информации от экспертов, включая национальных экспертов по взрывчатым веществам. Было принято решение, что предложение о поправках к пункту 9.2.2.6.3 нуждается в доработке.

60. Было предложено направить приглашение на следующее совещание неофициальной рабочей группы экспертам, не входящим в состав WP.15, включая экспертов от GRSG и других рабочих групп WP.29.

**B. Поправки к таблице B**

*Неофициальный документ:* INF.10 (секретариат)

61. Рабочая группа приняла к сведению поправки к таблице В, принятые Совместным совещанием МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ на его сентябрьской сессии 2013 года (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2013/31/Add.1).

### **С. Поправки для издания ДОПОГ 2015 года**

62. Принятые на предыдущих сессиях поправки, которые должны вступить в силу 1 января 2015 года, уже были распространены в документе ECE/TRANS/WP.15/222. Рабочая группа поручила секретариату распространить принятые на текущей сессии поправки, которые также должны вступить в силу 1 января 2015 года, в качестве исправления (ECE/TRANS/WP.15/222/Corr.1) в случае поправок, которые вносят изменения в ранее принятые поправки, и в качестве добавления (ECE/TRANS/WP.15/222/Add.1) в случае новых поправок.

63. К Председателю была обращена просьба препроводить Генеральному секретарю через правительство его страны все поправки, с тем чтобы 1 июля 2014 года Генеральный секретарь проинформировал о них Договаривающиеся стороны ДОПОГ для их принятия в соответствии с процедурой, предусмотренной в статье 14 ДОПОГ.

## **XI. Утверждение доклада (пункт 9 повестки дня)**

64. Рабочая группа утвердила доклад о работе своей девяносто шестой 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 2015 года**

Принятые поправки изменяют или дополняют поправки, принятые на предыдущей сессии (см. ECE/TRANS/WP.15/222). Они были представлены в ходе сессии в качестве документов ECE/TRANS/WP.15/2014/CRP.2 и Add. 1–4.

Поправки, вносящие изменения в ранее принятые поправки, приводятся в документе ECE/TRANS/WP.15/222/Corr.1.

Новые поправки приводятся в документе ECE/TRANS/WP.15/222/Add.1.

## Приложение II

### Проект поправок к приложениям А и В к ДОПОГ, принятый Рабочей группой для вступления в силу 1 января 2017 года

1.6.5 Включить переходные меры следующего содержания:

"1.6.5.16 Транспортные средства EX/II, EX/III, FL и OX, зарегистрированные до 1 июля 2017 года и оборудованные топливными баками, не прошедшими официального утверждения в соответствии с Правилами № 34 ЕЭК, могут по-прежнему эксплуатироваться."

"1.6.5.17 Транспортные средства FL и OX, зарегистрированные до 1 июля 2017 года и оборудованные топливной системой на СПГ, не полностью соответствующие требованиям Правил № 110 ЕЭК, могут по-прежнему эксплуатироваться с разрешения компетентного органа страны регистрации, если может быть доказан равнозначный уровень безопасности."

*(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/2014/2 с поправками)*

9.2.4.3 Изменить подраздел 9.2.4.3 следующим образом:

"9.2.4.3 Топливные баки

Топливные баки для подачи топлива в двигатель транспортного средства должны отвечать следующим требованиям:

а) в случае любой утечки в обычных условиях эксплуатации транспортного средства топливо не должно вступать в контакт с нагретыми элементами транспортного средства или груза;

б) топливные баки для жидких видов топлива должны соответствовать положениям Правил № 34 ЕЭК<sup>6</sup>. Топливные баки, содержащие бензин, должны быть оборудованы эффективным пламеуловителем, расположенным у заливного отверстия, или затвором, герметично закрывающим это отверстие.

----

<sup>6</sup> *Правила № 34 ЕЭК (Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения транспортных средств в отношении предотвращения опасности возникновения пожара)."*

Соответствующим образом изменить нумерацию существующих сносок.

*(Справочные документы: ECE/TRANS/WP.15/2014/2 и неофициальный документ INF.22)*

9.2.4.4 Изменить подраздел 9.2.4.4 следующим образом:

"9.2.4.4 Двигатель

Двигатель транспортного средства должен быть оборудован и расположен таким образом, чтобы груз не подвергался какой-либо опасности нагрева или воспламенения. Использование сжиженного природного газа (СПГ) в качестве топлива допускается только в том случае, если элементы специального оборудования для СПГ официально утверждены в соответствии с Правилами № 110 ЕЭК<sup>7</sup> и их установка на транспортном средстве соответствует техни-

ческим требованиям Правил № 110 ЕЭК<sup>7</sup>. В случае транспортных средств ЕХ/II и ЕХ/III в качестве двигателя должен использоваться двигатель с воспламенением от сжатия, работающий только на топливе с температурой вспышки выше 55 °С.

----

<sup>7</sup> *Правила № 110 ЕЭК (Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения:*

*I. Элементов специального оборудования автотранспортных средств, двигатели которых работают на сжатом природном газе (КПГ) и/или сжиженном природном газе (СПГ);*

*II. Транспортных средств в отношении установки элементов специального оборудования официально утвержденного типа для использования в их двигателях сжатого природного газа (КПГ) и/или сжиженного природного газа (СПГ)."*

Соответствующим образом изменить нумерацию существующих сносок.

*(Справочные документы: ECE/TRANS/WP.15/2014/2 и неофициальный документ INF.22 с поправками)*

---