


Европейская экономическая комиссия
Комитет по внутреннему транспорту
Рабочая группа по перевозкам опасных грузов
**Совместное совещание Комиссии экспертов МПОГ
и Рабочей группы по перевозкам опасных грузов**
**Доклад Совместного совещания Комиссии экспертов
МПОГ и Рабочей группы по перевозкам опасных
грузов о работе его осенней сессии 2014 года¹,**

состоявшейся в Женеве 15–19 сентября 2014 года

Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники.....	1–3	4
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	4	4
III. Цистерны (пункт 2 повестки дня).....	5–12	5
Доклад Рабочей группы по цистернам	8–12	6
IV. Стандарты (пункт 3 повестки дня)	13–15	6
V. Толкование МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ (пункт 4 повестки дня).....	16–26	7
A. Нанесение на транспортные пакеты маркировочной надписи "ТРАНСПОРТНЫЙ ПАКЕТ"	16–18	7
B. Уточнение положений раздела 1.8.3, касающихся консультанта по вопросам безопасности.....	19	8

¹ Распространено Межправительственной организацией по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) в качестве документа OTIF/RID/RC/2014-B. Если не указано иное, то другие документы, упоминаемые в настоящем докладе и имеющие условное обозначение ECE/TRANS/WP.15/AC.1/, после которого указаны год и порядковый номер, были распространены ОТИФ под условным обозначением OTIF/RID/RC/, после которого указаны год и тот же порядковый номер.



C.	Взаимосвязь между освобожденными и неосвобожденными опасными грузами	20–21	8
D.	Гидравлическое испытание сосудов под давлением	22–24	8
E.	Периодическая проверка отдельных газовых баллонов в составе МЭГК.....	25–26	9
VI.	Предложения о внесении поправок в МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ (пункт 5 повестки дня)	27–50	9
A.	Нерассмотренные предложения	27–40	9
1.	Специальное положение 363.....	27	9
2.	Специальное положение 658 – Использование больших контейнеров	28	9
3.	Обновление ссылок на документы Европейского союза (опасные отходы, токсичные вещества, коррозионные вещества и вещества, опасные для водной среды)	29–32	10
4.	Литиевые батареи, содержащиеся в транспортных средствах и оборудовании, отнесенных к № ООН 3166 или 3171	33	10
5.	Мягкие контейнеры для массовых грузов.....	34–35	10
6.	Возможность использования электронных средств при экзаменовании консультантов по вопросам безопасности, водителей транспортных средств и экспертов по ВОПОГ	36–37	11
7.	Периодические проверки и испытания некоторых переносных стальных баллонов многоразового использования для сжиженного нефтяного газа (СНГ), предусмотренные в МПОГ/ДОПОГ	38–39	11
8.	Изменение раздела 5.5.3.....	40	12
B.	Новые предложения	41–50	12
1.	Изыятия, предусмотренные в подразделе 1.1.3.3	41–42	12
2.	Исправления редакционного характера, касающиеся определений терминов "погрузчик" и "разгрузчик"	43	12
3.	Повышение предельного значения 100 Вт·ч для требований в отношении упаковки и маркировки небольших литий-ионных батарей, освобожденных от действия правил в соответствии со специальным положением 188	44	13
4.	Специальное положение 581.....	45	13
5.	Перевозка отработанного электрического и электронного оборудования	46–48	13
6.	Требования к стационарным специальным сосудам и контейнерам, предназначенным для перемещения тепловой энергии без загрузки или выгрузки теплоаккумулирующего носителя	49	14
7.	Сосуды под давлением для пейнтбольного оружия.....	50	14

VII.	Доклады неофициальных рабочих групп (пункт 6 повестки дня)	51–59	14
A.	Доклад неофициальной рабочей группы по уменьшению опасности BLEVE (взрыв расширяющихся паров кипящей жидкости)	51–54	14
B.	Неофициальная рабочая группа по телематике	55–56	15
C.	Неофициальная рабочая группа по перевозке живых животных (Берлин, 16 и 17 июня 2014 года).....	57–58	16
D.	Неофициальная рабочая группа по положениям, касающимся оборудования цистерн и сосудов под давлением (Мюнхен, 9 и 10 июля 2014 года)	59	16
VIII.	Выборы должностных лиц на 2015 год (пункт 7 повестки дня)	60	16
IX.	Будущая работа (пункт 8 повестки дня)	61–62	16
A.	Отчеты о происшествиях; база данных об авариях; управление рисками	61	16
B.	Сроки проведения следующей сессии	62	17
X.	Прочие вопросы (пункт 9 повестки дня)	63–64	17
XI.	Утверждение доклада (пункт 10 повестки дня)	65	17
Приложения			
I.	Доклад Рабочей группы по цистернам ²		18
II.	Проекты поправок к МПОГ, ДОПОГ и ВОПОГ для вступления в силу 1 января 2017 года.....		19

² По соображениям практического характера приложение I опубликовано в виде добавления под условным обозначением ECE/TRANS/WP.15/AC.1/136/Add.1.

Доклад

I. Участники

1. Совместное совещание Комиссии экспертов МПОГ и Рабочей группы по перевозкам опасных грузов Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) провело свою сессию в Женеве 15–19 сентября 2014 года под руководством Председателя г-на К. Пфоваделя (Франция) и заместителя Председателя г-на Х. Райна (Германия).

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

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

а) Европейского союза и Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД);

б) следующих международных неправительственных организаций: Европейской ассоциации по промышленным газам (ЕАПГ), Европейской ассоциации по сжиженным нефтяным газам (ЕАСНГ), Европейской ассоциации по усовершенствованным перезаряжаемым батареям (RECHARGE), Европейской ассоциации производителей баллонов (ЕАПБ), Европейской конференции поставщиков топлива (ЕКПТ), Европейской ассоциации угля и лигнита (ЕВРОКОУЛ), Европейского совета химической промышленности (ЕСФХП), Института производителей спортивного оружия и боеприпасов (СААМИ), Консультативного совета по опасным грузам (КСОГ), Международной ассоциации изготовителей автомобильных кузовов и прицепов (МАИАКП), Международной ассоциации по опасным грузам и контейнерам (АСПОГ), Международной ассоциации производителей мыла, детергентов и средств бытовой химии (МАПМ), Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП), Международной организации производителей контейнеров-цистерн (МОКЦ), Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ), Международного союза ассоциаций частных владельцев грузовых вагонов (МСАГВ), Международного союза железных дорог (МСЖД) и Федерации европейских ассоциаций производителей аэрозолей (ФЕА).

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

Документы: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/135, -/Add.1
и Add.1/Corr.1

Неофициальные документы: INF.1, INF.2/Rev.3, INF.31 (секретариат)

4. Совместное совещание утвердило повестку дня, предложенную секретариатом в документах ECE/TRANS/WP.15/AC.1/135 и Add.1 (письмо А 81-02/

502.2014 и Согг.1 ОТИФ), обновленных в неофициальных документах INF.1 и INF.2/Rev.3, а также предварительный график работы INF.31.

III. Цистерны (пункт 2 повестки дня)

Документы:

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/134/Add.1 (Доклад Совместного совещания о работе его последней сессии)
 ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2014/13 (Украина)
 (Специальные положения TU21 и TU16, согласование с СМГС)
 ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2014/50 (Франция)
 (стандарт EN 13648-1)

Неофициальные документы:

неофициальный документ INF.48 весенней сессии 2014 года (Российская Федерация)
 (Комментарии к документу ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2014/13)
 INF.14 (МСАГВ) (Хранение файла цистерны в соответствии с пунктом 4.3.2.1.7)
 INF.17 (Бельгия) (Винтовые пробки или глухие фланцы для отверстий цистерн)
 INF.18 (Бельгия) (Цветная маркировка для цистерн)

5. Рассмотрение этих документов было поручено Рабочей группе, которая провела свои заседания 15 и 16 сентября 2014 года под председательством г-на А. Бейла (Соединенное Королевство).

6. В отсутствие представителя Украины было решено перенести рассмотрение документа ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2014/13 на следующую сессию. Вместе с тем было отмечено, что на предыдущей сессии Рабочая группа по цистернам уже высказала свое мнение по некоторым вопросам (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/134/Add.1, пункты 20–24) и что она могла бы подробнее рассмотреть эти вопросы в ходе нынешней сессии (см. ECE/TRANS/WP.15/AC.1/134, пункт 9).

7. Было решено поручить Рабочей группе по цистернам рассмотрение других документов, имеющих отношение к цистернам, в рамках пунктов 3 (Стандарты), 4 (Толкование МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ) и 5 b) (Новые предложения), а именно:

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2014/49 (ЕКС и ЕАСНГ) (Ссылка на стандарт EN 12252);

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2014/40 (Швеция) (Толкование стандартов);

INF.32 (Франция) (Толкование стандартов);

INF.35 (Румыния) (Определения стандартной стали).

Доклад Рабочей группы по цистернам

Неофициальный документ: INF.50 (Доклад Рабочей группы)

8. Совместное совещание одобрило выводы и рекомендации Рабочей группы, содержащиеся в докладе, воспроизведенном в качестве приложения I в добавлении 1 к настоящему докладу, с учетом замечаний, изложенных в пунктах 9–12 ниже. Принятые тексты воспроизведены в приложении II к настоящему докладу.

Пункт 3 (Резьбовые пробки или глухие фланцы для отверстий в цистермах)

9. Совместное совещание предложило Бельгии подготовить для следующей сессии два документа: один документ, направленный на уточнение положений пункта 6.8.2.2.1, и второй – по вопросам противопопылевой защиты.

Пункт 6 (Толкование стандартов)

10. Представитель Германии высказал возражения по поводу формата, предложенного в пункте 19 для перечня стандартов, на который сделаны ссылки в пункте 6.8.2.6.1. Он выразил опасение, что такой формат создаст проблемы, поскольку все перечисленные стандарты будут отныне обязательными для применения только в отношении конструкции и изготовления цистерн и элементов их оборудования, которые охватываются сферой применения этих стандартов.

11. Предложение Рабочей группы было поставлено на голосование и было принято. Совместное совещание подтвердило, что стандарты являются обязательными для применения только в отношении цистерн, оборудования и перевозки веществ, которые охватываются их собственной сферой применения.

Пункт 7 (Хранение файла цистерны в соответствии с пунктом 4.3.2.1.7)

12. Предложение о добавлении ПРИМЕЧАНИЯ в пункт 4.3.2.1.7 не было принято в представленной редакции, хотя в принципе оно получило поддержку. К представителю МСАГВ была обращена просьба подготовить новое предложение, с тем чтобы охватить потребность в гарантиях подлинности файлов и прилагаемых документов, хранимых на электронных носителях, с учетом также тех различных юридических ситуаций, которые могут существовать в разных странах (см., например, пункты 5.4.0.2 и 5.4.0.3 в главе 5.4).

IV. Стандарты (пункт 3 повестки дня)

Информация о ситуации в ЕКС

Неофициальный документ: INF.3 (ЕКС)

13. Совместное совещание с сожалением отметило, что ЕКС по-прежнему не удалось найти замену консультанту ЕКС, на которого возложена задача по реализации процедуры сотрудничества между ЕКС и Совместным совещанием, и что вопрос о финансировании должности этого консультанта Европейской комиссией, как представляется, еще не решен. Деятельность этого консультанта крайне важна для успешной реализации процедуры сотрудничества, которая описывается в документе ECE/TRANS/WP.15/AC.1/122/Add.2: с одной стороны, необходимо проверять, можно ли включать в МПОГ/ДОПОГ ссылки на стандарты EN для обязательного применения, а с другой стороны, необходимо сначала удостовериться в том, что стандарты, подготавливаемые ЕКС, соответ-

ствуют основным требованиям МПОГ/ДОПОГ. Если назначение консультанта невозможно или даже не предвидится в долгосрочной перспективе, то следует пересмотреть процедуру сотрудничества, поскольку в противном случае Совместное совещание вынуждено будет заниматься весьма сложной технической работой, для проведения которой у него не имеется необходимого времени в ходе заседаний. Тем временем уже невозможно будет включать в МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ ссылки на стандарты или обновлять их, тогда как ЕКС по-прежнему активно работает в областях, связанных с МПОГ/ДОПОГ. Это имело бы также негативные последствия для работы, связанной с TRED.

14. Некоторые представители отметили, что правительственным органам трудно получить тексты стандартов, которые являются весьма дорогостоящими, и задались вопросом о том, не следует ли пересмотреть сам принцип такого сотрудничества и следует ли ссылаться на стандарты, обязательные для применения.

15. В заключение представителю Европейского союза было предложено проверить данную ситуацию в Европейской комиссии и соответственно проинформировать секретариаты предпочтительно до конца октября с учетом последствий для работы, связанной с TRED.

V. Толкование МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ (пункт 4 повестки дня)

A. Нанесение на транспортные пакеты маркировочной надписи "ТРАНСПОРТНЫЙ ПАКЕТ"

Документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2014/42 (Испания)

Неофициальный документ: INF.39 (ФЕА)

16. Совместное совещание отметило, что просьба в отношении толкования пункта 5.1.2.1 а) была также передана Подкомитету экспертов Организации Объединенных Наций, учитывая, что соответствующие пункты в МКМПОГ и Технических инструкциях ИКАО сформулированы по-иному. Оно сочло, что эти тексты должны быть составлены таким образом, чтобы не возникало проблем с толкованием и чтобы толкование было одинаковым для всех видов транспорта.

17. В целом Совместное совещание сочло, что, если все требуемые маркировочные надписи и знаки опасности видны на всех упаковках, содержащихся в транспортном пакете, маркировочная надпись "ТРАНСПОРТНЫЙ ПАКЕТ" и другие маркировочные надписи и знаки опасности не обязательно наносить на транспортный пакет. Вместе с тем остается вопрос о том, как следует рассматривать случаи, когда видны лишь некоторые маркировочные надписи или знаки опасности. Ряд делегаций высказали мнение о том, что в таких случаях маркировочная надпись "ТРАНСПОРТНЫЙ ПАКЕТ" и все маркировочные надписи и знаки опасности, касающиеся веществ, содержащихся в упаковках, должны быть нанесены на транспортный пакет. Другой вопрос состоял в том, должны ли быть видны также маркировочные знаки утверждения тары, чтобы можно было не наносить маркировочную надпись "ТРАНСПОРТНЫЙ ПАКЕТ".

18. Некоторые делегации сочли, что было бы также целесообразным определить, что подразумевается под словом "видны" и сравнить формулировки МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ, МКМПОГ и Технических инструкций ИКАО.

В. Уточнение положений раздела 1.8.3, касающихся консультанта по вопросам безопасности

Неофициальный документ: INF.34 (Румыния)

19. Ряд делегаций высказались в пользу представленного Румынией предложения 2, согласно которому необходимо дополнительно упомянуть наполнение и упаковку в пунктах раздела 1.8.3, в которых в настоящее время упоминаются только перевозка, погрузка и разгрузка. Однако Совместное совещание сочло, что на нынешней сессии невозможно принять какое-либо решение на основе неофициального документа, представленного с запозданием. Представителю Румынии было предложено представить официальный документ на следующей сессии.

С. Взаимосвязь между освобожденными и неосвобожденными опасными грузами

Документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2014/26 (Швейцария)

20. Ряд делегаций сочли, что поправки, отраженные в пункте 1.1.3.6.5 варианта МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ 2015 года, в достаточной мере прояснили ситуацию; они не поддержали идею создания неофициальной рабочей группы. В принципе, когда опасные грузы удовлетворяют условиям освобождения, эти освобожденные опасные грузы не должны учитываться в положениях, применяемых к неосвобожденным опасным грузам.

21. На тот случай, если в 2015 году у швейцарских проверяющих служб будут по-прежнему возникать проблемы с толкованием, представителю Швейцарии было предложено подумать о том, чтобы подготовить конкретное предложение о поправке.

Д. Гидравлическое испытание сосудов под давлением

Документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2014/17
(ЕАПБ, ЕАПГ, ЕКС, ИСО)

Неофициальные документы: INF.40 весенней сессии 2014 года (Франция)
INF.23 (ЕАПБ, ЕАПГ, ЕКС, ИСО)

22. Представитель ЕАПГ указал, что осталось решить только вопросы толкования, содержащиеся в неофициальном документе INF.23.

23. Совместное совещание подтвердило, что положения, которые будут включены в девятнадцатое пересмотренное издание Рекомендаций Организации Объединенных Наций, должны быть в принципе отражены в вариантах МПОГ и ДОПОГ 2017 года.

24. Кроме того, Совместное совещание подтвердило, что испытание с помощью водяной рубашки является альтернативой гидравлическому испытанию под давлением и не является обязательным.

Е. Периодическая проверка отдельных газовых баллонов в составе МЭГК

Документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2014/22 (Швеция)

Неофициальный документ: INF.10 весенней сессии 2014 года (ЕАППГ)

25. Совместное совещание подтвердило, что каждый газовый баллон в составе МЭГК должен подвергаться периодической проверке, включая гидравлическое испытание под давлением, в соответствии с подразделом 6.2.1.6, однако предусмотренные в подразделе 6.2.1.6 возможные альтернативы также применимы.

26. Представитель Норвегии поинтересовалась, необходимо ли демонтировать эти баллоны для проведения периодической проверки и гидравлического испытания под давлением каждого баллона по отдельности. Представитель ЕАППГ указал, что текущая практика проведения периодической проверки МЭГК заключается в их полном демонтаже. Однако Совместное совещание отметило, что как в случае первоначальной проверки, так и в случае периодических проверок тексты пунктов 6.7.5.12.3, 6.7.5.12.4, 6.8.3.4.11 и 6.8.3.4.13, в частности последнее предложение, требующее проведения испытания на герметичность после сборки, указывают, по всей видимости, на то, что демонтаж не является обязательным. Совместное совещание решило, что этот вопрос следует поставить в Подкомитете экспертов Организации Объединенных Наций.

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

A. Нерассмотренные предложения

1. Специальное положение 363

Документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2014/29 (Швейцария)

27. Ряд делегаций поддержали предложение об исключении из специального положения 363 ссылки на количества, превышающие значения, указанные в колонке 7a таблицы А главы 3.2. Вместе с тем, поскольку формулировка этого специального положения будет вновь обсуждаться Подкомитетом экспертов Организации Объединенных Наций на его сессии в декабре 2014 года, Совместное совещание предпочло дождаться результатов этого обсуждения, прежде чем вносить изменения в существующий текст.

2. Специальное положение 658 – Использование больших контейнеров

Документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2014/33 (Австрия)

28. Предложение о том, чтобы распространить специальное положение 658 на большие контейнеры, было принято (см. приложение II).

3. Обновление ссылок на документы Европейского союза (опасные отходы, токсичные вещества, коррозионные вещества и вещества, опасные для водной среды)

Документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2014/39 (секретариат)

29. Совместное совещание отметило, что некоторые европейские директивы были отменены или будут отменены самое позднее в июне 2015 года и что они были заменены или будут заменены другими юридическими документами. В этой связи следует проверить пункты и сноски в МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ, в которых содержатся ссылки на эти директивы.

30. Предложение об изменении формулировки сноски 2 к пункту 2.1.3.5.5 было принято. Однако следует проверить, не требуются ли дополнительные изменения, поскольку законодательство Европейского союза, касающееся опасных отходов, постоянно пересматривается.

31. Пункт 2.2.9.1.10.5 не вызывает слишком много проблем, так как в нем уже содержится ссылка на Регламент 1272/2008/ЕС, а ссылки на директивы 67/548/ЕЕС и 1999/45/ЕС будут оставаться действительными лишь в той мере, в какой они будут по-прежнему актуальны. Тем не менее следует проверить, будут ли они по-прежнему актуальны в 2017 году или же их можно исключить.

32. В связи с пунктами 2.2.61.1.14 и 2.2.8.1.9, касающимися токсичных и коррозионных веществ, возникает проблема, поскольку в них содержатся ссылки на директивы 67/548/ЕС и 1999/45/ЕС, которые устареют с 1 июня 2015 года. Поэтому было решено исключить их, однако исключенный текст был взят в квадратные скобки. Отрасли было предложено проверить, каким образом переходные меры, предусмотренные в законодательстве Европейского союза, охватывают данный вопрос и необходимо ли сохранить эти положения.

4. Литиевые батареи, содержащиеся в транспортных средствах и оборудовании, отнесенных к № ООН 3166 или 3171

Документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2014/51 (Франция)

Неофициальные документы: INF.30 (RECHARGE)
INF.41 (Франция)

33. Совместное совещание отметило, что вопрос о литиевых батареях, установленных в транспортных средствах или оборудовании, будет обсуждаться Подкомитетом экспертов Организации Объединенных Наций в декабре 2014 года. Таким образом, хотя правительство Франции подготовило предложение по специальному положению, как его об этом просило Совместное совещание, необходимо будет вернуться к рассмотрению данного предложения в свете рекомендаций Подкомитета экспертов Организации Объединенных Наций.

5. Мягкие контейнеры для массовых грузов

Неофициальные документы: INF.20 (АСПОГ)
INF.30 (секретариат)

34. Участникам напомнили о том, что Совместное совещание уже приняло соответствующие тексты, с тем чтобы отразить в МПОГ, ДОПОГ и ВОПОГ положения Типовых правил Организации Объединенных Наций, касающиеся мягких контейнеров для массовых грузов (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/132/Add.2), однако в ходе обсуждения положений, касающихся конкретно каждого вида транспорта, Группа WP.15, Комиссия экспертов МПОГ и Комитет по вопросам

безопасности ВОПОГ пожелали получить гарантии того, что контейнеры, которые предполагается использовать, полностью отвечают требованиям испытаний, содержащимся в Типовых правилах Организации Объединенных Наций.

35. Поскольку Группе WP.15 были представлены удовлетворительные результаты испытаний, Совместное совещание рекомендовало этим трем органам доработать соответствующие положения, с тем чтобы весь комплекс положений, позволяющих перевозить эти контейнеры, мог быть включен в варианты МПОГ, ДОПОГ и ВОПОГ 2017 года.

6. Возможность использования электронных средств при экзаменовании консультантов по вопросам безопасности, водителей транспортных средств и экспертов по ВОПОГ

Неофициальный документ: INF.13 (Германия)

36. Большинство делегаций заявили о своей принципиальной поддержке идеи использования электронных средств при экзаменовании консультантов по вопросам безопасности, но при этом высказали некоторые замечания по поводу предложенных текстов. Поскольку речь шла о неофициальном документе, им было предложено передать свои замечания представителю Германии, который должен будет представить официальное предложение на следующей сессии.

37. Отвечая на вопрос представителя Польши, представитель Германии заявил, что следует уважать принцип территориальности, т.е. при прохождении экзамена даже в электронной форме кандидат должен находиться на территории страны, которая организует экзамен.

7. Периодические проверки и испытания некоторых переносных стальных баллонов многоразового использования для сжиженного нефтяного газа (СНГ), предусмотренные в МПОГ/ДОПОГ

Документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2014/48 (ЕАСНГ)

Неофициальные документы: INF.5 (ЕАСНГ)
INF.11 (Германия)
INF.19 (Испания)
INF.26 (Швеция)
INF.49 (ЕАСНГ)
INF.52 (ЕАСНГ)

38. Как и на предыдущей сессии, участники не сошлись во мнениях по поводу предложения предусмотреть возможность использования особой процедуры периодической проверки и испытания баллонов для СНГ с формованным защитным кожухом. Одни делегации категорически возразили против принципа проведения испытаний методом отбора образцов. Другие делегации поддержали этот принцип, но при этом высказались за то, чтобы такая возможность распространялась только на баллоны для СНГ с формованным защитным кожухом. Некоторые делегации, напротив, выступили за продолжение дискуссий, с тем чтобы предвосхитить развитие технологий, причем не только в области сжиженного нефтяного газа. Другие делегации не возражали против отбора образцов, однако желали бы получить больше разъяснений, например по процедуре отбора образцов, разрабатываемым стандартам и роли компетентных органов.

39. В конечном итоге Совместное совещание предложило, чтобы эти вопросы были обсуждены неофициальной рабочей группой, совещания которой согласилась организовать ЕАСНГ. Мандат группы будет состоять в том, чтобы рассмотреть альтернативные методы проведения периодической проверки, ко-

торые гарантировали бы эквивалентный уровень безопасности в сравнении с методами, предусмотренными в пункте 6.2.1.6.1 МПОГ/ДОПОГ, на основе результатов испытаний и оценки рисков и изучить возможность выработки метода, объединяющего в себе испытания каждого баллона по отдельности и испытания методом отбора образцов и статистической оценки.

8. Изменение раздела 5.5.3

Документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2014/43 (Австрия и Испания)

Неофициальный документ: INF.51 (Австрия и Испания)

40. После первого обсуждения, в ходе которого ряд делегаций высказали обеспокоенность по поводу данного предложения вследствие трудности подтверждения соответствия, представители Австрии и Испании подготовили пересмотренный вариант своего предложения (INF.51), который был принят путем голосования с некоторыми исправлениями (см. приложение II).

В. Новые предложения

1. Изъятия, предусмотренные в подразделе 1.1.3.3

Документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2014/38 (Швейцария)

41. Совместное совещание, в принципе, согласилось с правительством Швейцарии в том, что изъятия, предусмотренные в подразделе 1.1.3.3, не должны распространяться только на топливо (на котором по определению работают двигатели внутреннего сгорания) и должны применяться к другим видам жидкого горючего, обеспечивающего функционирование другого оборудования, помимо двигателей внутреннего сгорания, например отопительных приборов.

42. Вместе с тем Совместное совещание сочло, что необходимо провести дополнительный анализ, прежде чем заменять термин "carburant" (топливо) на "combustible liquide" (жидкое горючее) (в тексте на французском языке). Например, в контексте подраздела 1.1.3.3 последний из этих терминов должен применяться только к жидкому горючему, которое в силу его горючих свойств действительно используется в процессе перевозки, а не для других целей. Было также предложено, чтобы подраздел 1.1.3.3 применялся ко всем жидкостям, обеспечивающим функционирование транспортных средств и их оборудования, а не только к жидкому горючему. И наконец, было отмечено, что в Подкомитете экспертов Организации Объединенных Наций состоится обсуждение предложения Бельгии (ST/SG/AC.10/C.3/2014/88), касающегося двигателей внутреннего сгорания, а также транспортных средств и их топлива (№ ООН 3166 и специальное положение 363), и что это обсуждение может иметь последствия для рассмотрения данного вопроса. В этой связи представителю Швейцарии было предложено при необходимости внести новое предложение с учетом результатов обсуждения в Подкомитете.

2. Исправления редакционного характера, касающиеся определений терминов "погрузчик" и "разгрузчик"

Документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2014/41 (Испания)

43. После продолжительной дискуссии, в ходе которой некоторые делегаты устно предложили дополнительные изменения, представитель Испании сняла с рассмотрения свое предложение, которое было направлено лишь на то, чтобы

избежать повторения, по-видимому, аналогичных положений, но могло бы в конечном итоге привести к изменениям, касающимся существа.

3. Повышение предельного значения 100 Вт·ч для требований в отношении упаковки и маркировки небольших литий-ионных батарей, освобожденных от действия правил в соответствии со специальным положением 188

Документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2014/45 (RECHARGE)

44. Данное предложение было направлено на то, чтобы разрешить в Европе наземную перевозку этих изделий, которая разрешена в Северной Америке. Хотя это предложение не касалось морской или воздушной перевозки, ряд делегаций высказались за то, чтобы сначала оно было обсуждено на уровне Подкомитета экспертов Организации Объединенных Наций. Было также высказано пожелание, чтобы доводы с точки зрения безопасности, приведенные в разделе 5 этого документа, были изложены более подробно. В этой связи представитель RECHARGE внесет соответствующее предложение на рассмотрение Подкомитета экспертов Организации Объединенных Наций.

4. Специальное положение 581

Документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2014/46
(Российская Федерация)

45. Данное предложение об изменении расположения текстов было принято с некоторыми изменениями (см. приложение II).

5. Перевозка отработанного электрического и электронного оборудования

Неофициальный документ: INF.12 (Германия)

46. Совместное совещание отметило, что отработанное электрическое или электронное оборудование, перевозимое в рамках программ экологически безопасной переработки или утилизации, может содержать опасные грузы, в том числе литиевые элементы, и в этой связи возникает вопрос, следует ли предусматривать в МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ особые условия перевозки или изъятия.

47. Участникам напомнили, что эта проблема уже возникала в связи с отбракованной тарой и что для ее решения потребовалось изучить наилучшую профессиональную практику утилизации отходов. Кроме того, в некоторых странах, например в Бельгии, уже осуществляются исследования и проекты в рамках применения европейской директивы 2012/19/EU.

48. Прежде чем создавать неофициальную рабочую группу для рассмотрения данного вопроса, Совместное совещание пожелало провести оценку положения дел в тех странах, которые уже имеют опыт в данной области. Делегациям было предложено передать в секретариаты ЕЭК ООН и ОТИФ имеющиеся исследования и проекты в этой области. В итоге было принято решение обратиться к правительству Германии с просьбой подготовить вопросник и распространить его среди всех делегаций. На основе ответов на вопросник Совместное совещание на своей следующей сессии сможет принять решение о том, следует ли определить мандат для этой работы и следует ли предоставить этот мандат неофициальной рабочей группе.

6. Требования к стационарным специальным сосудам и контейнерам, предназначенным для перемещения тепловой энергии без загрузки или выгрузки теплоаккумулирующего носителя

Неофициальный документ: INF.7 (Германия)

49. К представителю Германии обратились с просьбой представить к следующей сессии официальное предложение с учетом различных замечаний, которые будут переданы ему в письменном виде до ноября 2014 года.

7. Сосуды под давлением для пейнтбольного оружия

Неофициальный документ: INF.27 (Бельгия)

50. Представитель Бельгии разъяснил различные проблемы, которые возникают в контексте толкования разных юридических документов (МПОГ/ДОПОГ, директива 2010/35/EU, именуемая "TPED", директива 97/23/ЕС, именуемая "PED"), в том что касается их применения к перевозке. Однако выступления некоторых делегаций показали, что этот вопрос может привести к весьма продолжительным обсуждениям, к которым большинство делегаций не были готовы. Поэтому было решено, что представитель Бельгии проконсультируется с представителями Германии и ЕАПБ, с тем чтобы подготовить для следующей сессии документ, который позволит прояснить возникшие проблемы.

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

A. Доклад неофициальной рабочей группы по уменьшению опасности BLEVE (взрыв расширяющихся паров кипящей жидкости)

Документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2014/53 (Нидерланды)

Неофициальные документы: INF.8, INF.9 и INF.45 (Нидерланды)
INF.25 (ЕАСНГ)
INF.37 (МСАГВ)
INF.38 (Председатель)
INF.42 (Италия)
INF.43 (Соединенное Королевство)
INF.46 (ЕАПГ)
INF.47 (Франция)

51. На основе мнений представителей правительств, участвовавших в работе группы, в докладе рекомендовалось включить в МПОГ и ДОПОГ требование об оснащении некоторых типов автоцистерн и железнодорожных цистерн теплоизоляционным покрытием, с тем чтобы обеспечить их стойкость к термическому воздействию (сопротивление пламени в течение 60 минут) и тем самым уменьшить опасность BLEVE. В том случае, если данный принцип будет принят Совместным совещанием, рабочая группа предложила продолжить работу в этом направлении, в частности речь идет о следующих вопросах: сертификация материалов покрытия, их стойкость к ударам и в случае аварии, их старение, коррозия, проверки (включая удаление покрытия для целей проведения проверки), практические последствия для планов действий аварийных служб в ситуа-

циях возгорания, а также перечень позиций, для которых предписано наличие покрытия.

52. Доклад вызвал многочисленные отклики и продолжительные прения. Некоторые делегации сочли, что предлагаемое требование не подкреплено в достаточной мере анализами риска на европейском уровне, данными об авариях или анализами соотношения затрат и выгод в области безопасности. Они отметили, что нет оснований ставить под вопрос уровень безопасности, обеспечиваемый существующими требованиями, что обязанность по оснащению покрытием повысит стоимость транспортных средств и уменьшит их полезную нагрузку и что следует проводить различие между железнодорожными цистернами и автоцистернами. Эти аргументы были изложены в многочисленных представленных неофициальных документах.

53. Другие делегации отметили, что государства обязаны защищать своих граждан и что в главах 4.2 и 6.7 уже содержатся положения по противопожарной защите переносных цистерн ООН. Кроме того, неофициальная рабочая группа уже собиралась 11 раз, и результаты ее работы с точки зрения техники безопасности нельзя ни игнорировать, ни преуменьшать. Некоторые делегации предложили продолжить изучение альтернативных методов. Было подчеркнуто, что правительства Германии и Франции предоставили большие финансовые средства для проведения испытаний. Если те, кто оспаривает результаты этих испытаний или сделанные выводы, хотят поставить под вопрос обоснованность экстраполяции результатов испытаний на другие цистерны или оборудование, им необходимо будет представить вескую инженерно-техническую аргументацию и эквивалентные по значимости результаты испытаний.

54. После этой дискуссии Совместное совещание, будучи не готово достичь даже в принципе какого-либо решения, согласилось с тем, что неофициальной рабочей группе следует продолжить ее работу, но ее мандат должен быть пересмотрен и лучше сфокусирован на конкретные вопросы. Ей следует рассмотреть вопросы, связанные с противопожарной защитой цистерн. Круг соответствующих веществ не ограничивается только СНГ. Следует учесть и другие газы и легковоспламеняющиеся жидкости. Группе необходимо будет рассмотреть меры защиты, направленные на предотвращение катастрофического разрушения цистерны, подвергшейся воздействию огня, такие как, например, теплозащита, предохранительные клапаны и меры, направленные на предотвращение возгорания. Ей нужно будет проверить принципиальную безопасность каждой из этих мер и оценить их воздействие (влияние на другие элементы функционирования/логистического обеспечения перевозок). Ей необходимо будет также изучить значимость этих мер с учетом контекста их применения, например контекста, связанного с конкретным видом транспорта. И наконец, группе необходимо будет оценить последствия предусмотренных мер для организации действий аварийных служб.

В. Неофициальная рабочая группа по телематике

Неофициальный документ: INF.6 (секретариат ОТИФ)

55. Совместное совещание приняло к сведению доклад неофициальной рабочей группы о работе ее двенадцатой сессии, состоявшейся 3–5 июня 2014 года в Бордо. Оно предложило Европейскому союзу поддержать дальнейшее осуществление этого проекта.

56. Представитель МСЖД высказал оговорку в отношении рекомендации, сделанной в пункте 10 приложения 1, поскольку в сфере железнодорожного транспорта управляющие инфраструктурой не готовы к выполнению какой-либо функции по управлению информацией.

С. Неофициальная рабочая группа по перевозке живых животных (Берлин, 16 и 17 июня 2014 года)

Неофициальные документы: INF.15 (Германия)
INF.36 (Нидерланды)

57. Совместное совещание приняло предложенные поправки, внося в них некоторые изменения. Поскольку эти поправки были предложены в неофициальном документе, секретариату было поручено свести их воедино в официальном документе для подтверждения и окончательного принятия на следующей сессии.

58. Документ ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2014/28 и неофициальные документы INF.33 и INF.48 по утверждению тары для перевозки инфекционных веществ, которые были представлены Швейцарией по пункту 5 а) повестки дня и которые Совместное совещание решило обсудить вместе с докладом неофициальной рабочей группы, не удалось рассмотреть из-за недостатка времени. Представителю Швейцарии было предложено представить новый официальный документ для следующей сессии.

Д. Неофициальная рабочая группа по положениям, касающимся оборудования цистерн и сосудов под давлением (Мюнхен, 9 и 10 июля 2014 года)

Неофициальный документ: INF.22 (ЕАППГ)

59. Совместное совещание приняло к сведению прогресс, достигнутый этой группой. Ее следующая сессия будет проведена 24 и 25 ноября 2014 года в Париже.

VIII. Выборы должностных лиц на 2015 год (пункт 7 повестки дня)

60. По предложению представителя Польши г-н К. Пфовадель (Франция) и г-н Х. Райн (Германия) были вновь избраны соответственно Председателем и заместителем Председателя на 2015 год.

IX. Будущая работа (пункт 8 повестки дня)

А. Отчеты о происшествиях; база данных об авариях; управление рисками

Документы: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2014/44 (Бельгия и Нидерланды)
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2014/52 (секретариат и Франция)

Неофициальные документы: INF.16 (Европейское железнодорожное агентство) (ЕЖДА)
INF.44 (ЕАСНГ)

61. Совместное совещание отметило, что ЕЖДА предлагает "дорожную карту" по управлению рисками в контексте внутренней перевозки опасных грузов, включая проведение 11 рабочих совещаний, 2 из которых будут проведены в Валансьене до следующей сессии (28–30 октября 2014 года и 17–19 февраля 2015 года). В этой связи оно предложило рабочему совещанию изучить тип информации, которую было бы полезно включать в отчеты об авариях с целью облегчения проведения оценки рисков, а также предложило ЕЖДА представить соответствующие выводы для следующей сессии. Эта работа внесла бы вклад в углубленное обсуждение представленного Бельгией и Нидерландами документа ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2014/44 по вопросу об отчетах, предусмотренных в разделе 1.8.5. Различные варианты структуры базы данных об авариях, представленные в документе ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2014/52, также можно было бы обсудить на следующей сессии, и затем Совместное совещание могло бы, при необходимости, создать неофициальную рабочую группу для усовершенствования раздела 1.8.5 и разработки базы данных.

В. Сроки проведения следующей сессии

62. Следующую сессию намечено провести 23–27 марта 2015 года в Берне.

Х. Прочие вопросы (пункт 9 повестки дня)

63. Ввиду недостатка времени рассмотрение документов, представленных по данному пункту повестки дня, было отложено до следующей сессии.

64. В отношении документов, касающихся перевозки угля навалом, Председатель предложил, чтобы вопрос о перевозке угля навалом решался в рамках соответствующих многосторонних соглашений, предусмотренных ДОПОГ.

XI. Утверждение доклада (пункт 10 повестки дня)

65. Совместное совещание утвердило доклад о работе своей осенней сессии 2014 года и приложения к нему на основе проекта, подготовленного секретариатами.

Приложение I

Доклад Рабочей группы по цистернам

(см. ECE/TRANS/WP.15/AC.1/136/Add.1)

Приложение II

Проекты поправок к МПОГ, ДОПОГ и ВОПОГ для вступления в силу 1 января 2017 года

Глава 2.1

2.1.3.5.5, сноска 2 Изменить следующим образом:

Исключить "(заменена директивой 2006/12/ЕС Европейского парламента и Совета (Official Journal of the European Union No. L 114 of 27 April 2006, page 9))".

В конце включить: "; и Директива 2008/98/ЕС Европейского парламента и Совета по отходам от 19 ноября 2008 года, отменяющая некоторые директивы (Official Journal of the European Union No. L312 of 22 November 2008, pages 3–30)".

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2014/39)

Глава 3.2, таблица А

В позиции для № ООН 1845 заменить "НЕ ПОДПАДАЕТ ПОД ДЕЙСТВИЕ МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ – Если используется в качестве хладагента, см. раздел 5.5.3" на "НЕ ПОДПАДАЕТ ПОД ДЕЙСТВИЕ МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ, за исключением положений раздела 5.5.3".

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2014/43 с поправками, содержащимися в неофициальном документе INF.51)

Глава 3.3

СП 581 Изменить следующим образом:

"581 Данная позиция охватывает смеси пропандиена с 1–4% метилацетилена, а также следующие смеси:

Смесь	Содержание, % по объему			Допускаемое техническое наименование для целей подраздела 5.4.1.1
	метилацетилена и пропандиена, не более	пропана и пропилена, не более	насыщенных углеводородов C ₄ , не менее	
P1	63	24	14	"Смесь P1"
P2	48	50	5	"Смесь P2"
"				

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2014/46 с поправками)

СП 658 b) После слов "в одном вагоне/транспортном средстве" включить слова "или большом контейнере".

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2014/33)

Глава 5.5

5.5.3.1.1 Изменить следующим образом:

"5.5.3.1.1 Настоящий раздел не применяется к веществам, которые могут использоваться для целей охлаждения или кондиционирования, когда они перево-

зятся в качестве опасных грузов, за исключением перевозки сухого льда (№ ООН 1845). Когда эти вещества перевозятся в качестве груза, они должны перевозиться под соответствующей позицией таблицы А главы 3.2 согласно соответствующим условиям перевозки.

В случае № ООН 1845 условия перевозки, указанные в настоящем разделе, за исключением пункта 5.5.3.3.1, применяются ко всем видам перевозки в качестве хладагента, кондиционирующего реагента или груза. В случае перевозки № ООН 1845 никакие другие положения МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ не применяются".

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2014/43 с поправками, содержащимися в неофициальном документе INF.51)

5.5.3.1.5 Изменить конец следующим образом:

"...продолжительности процесса перевозки, типов используемых средств удержания и предельных значений концентрации газа, указанных в примечании к пункту 5.5.3.3.3."

(Справочный документ: неофициальный документ INF.51)

(Только ДОПОГ)

5.5.3.3.3 Изменить следующим образом:

"5.5.3.3.3 Упаковки, содержащие хладагент или кондиционирующий реагент, должны перевозиться в хорошо вентилируемых транспортных средствах и контейнерах. В этом случае маркировка, предусмотренная в подразделе 5.5.3.6, не требуется.

Вентиляция не требуется, а маркировка, предусмотренная в подразделе 5.5.3.6, требуется, если:

- исключен газообмен между грузовым отделением и кабиной водителя; или
- речь идет о грузовом отделении в изотермических транспортных средствах, транспортных средствах-ледниках или транспортных средствах-рефрижераторах, определяемых, например, в Соглашении о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС), в случае которых это требование выполняется.

ПРИМЕЧАНИЕ: В данном контексте "хорошо вентилируемые" означает, что имеется атмосфера, в которой концентрация диоксида углерода составляет менее 0,5% по объему, а концентрация кислорода превышает 19,5% по объему."

(Только МПОГ)

5.5.3.3.3 Изменить следующим образом:

"5.5.3.3.3 Упаковки, содержащие хладагент или кондиционирующий реагент, должны перевозиться в хорошо вентилируемых вагонах и контейнерах. В этом случае маркировка, предусмотренная в подразделе 5.5.3.6, не требуется.

Вентиляция не требуется, а маркировка, предусмотренная в подразделе 5.5.3.6, требуется, если:

- исключен газообмен между грузовым отделением и помещениями, доступными во время перевозки; или
- речь идет о грузовом отделении в изотермических транспортных средствах, транспортных средствах-ледниках или транспортных средствах-рефрижераторах, определяемых, например, в Соглашении о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС), в случае которых это требование выполняется.

ПРИМЕЧАНИЕ: В данном контексте "хорошо вентилируемые" означает, что имеется атмосфера, в которой концентрация диоксида углерода составляет менее 0,5% по объему, а концентрация кислорода превышает 19,5% по объему."

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2014/43 с поправками, содержащимися в неофициальном документе INF.51)

(Только ВОПОГ)

5.5.3.3.3 Изменить следующим образом:

"5.5.3.3.3 Упаковки, содержащие хладагент или кондиционирующий реагент, должны перевозиться в хорошо вентилируемых транспортных средствах, вагонах и контейнерах. В этом случае маркировка, предусмотренная в подразделе 5.5.3.6, не требуется.

Вентиляция не требуется, а маркировка, предусмотренная в подразделе 5.5.3.6, требуется, если:

- исключен газообмен между грузовым отделением и помещениями, доступными во время перевозки; или
- речь идет о грузовом отделении в изотермических транспортных средствах, транспортных средствах-ледниках или транспортных средствах-рефрижераторах, определяемых, например, в Соглашении о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС), в случае которых это требование выполняется.

ПРИМЕЧАНИЕ: В данном контексте "хорошо вентилируемые" означает, что имеется атмосфера, в которой концентрация диоксида углерода составляет менее 0,5% по объему, а концентрация кислорода превышает 19,5% по объему."

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2014/43 с поправками, содержащимися в неофициальном документе INF.51)

5.5.3.6.1 Изменить следующим образом:

"5.5.3.6.1 На плохо вентилируемых транспортных средствах/вагонах и контейнерах, содержащих опасные грузы, используемые для целей охлаждения или кондиционирования, должен иметься предупреждающий знак, указанный в пункте 5.5.3.6.2; он должен быть размещен в каждой точке входа в месте, в котором он будет хорошо виден для лиц, открывающих транспортное средство/вагон или контейнер или входящих в него. Этот знак должен сохраняться на

транспортном средстве/вагоне или контейнере до тех пор, пока не будут выполнены следующие условия:

а) транспортное средство/вагон или контейнер был(о) проветрен(о) с целью удаления вредных концентраций хладагента или кондиционирующего реагента; и

б) охлажденные или кондиционированные грузы были выгружены.

До тех пор пока на транспортном средстве/вагоне или контейнере размещен указанный знак, перед входом в него должны быть приняты меры предосторожности. Необходимость вентиляции через загрузочные двери или с помощью других средств (например, принудительной вентиляции) должна оцениваться, и этот вопрос должен быть включен в программу подготовки соответствующих лиц."

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2014/43 с поправками, содержащимися в неофициальном документе INF.51)

Глава 6.8

(Только ДОПОГ)

6.8.2.6.1 Изменить таблицу следующим образом:

Исключить следующие заголовки:

"Для всех цистерн";

"Для цистерн, имеющих максимальное рабочее давление не более 50 кПа и...";

"Для цистерн, предназначенных для газов класса 2"; и

"Для цистерн, предназначенных для перевозки жидких нефтепродуктов и...".

Добавить следующие заголовки:

"Для конструкции и изготовления цистерн"; и

"Для оборудования".

Под заголовком "Для конструкции и изготовления цистерн" добавить строки, соответствующие EN 14025:2003 + AC:2005, EN 14025:2008, EN 14025:2013, EN 13094:2004, EN 13094:2008 + AC:2008, [только ДОПОГ: EN 12493:2001 (за исключением приложения С), EN 12493:2008 (за исключением приложения С), EN 12493:2008 + A1:2012 (за исключением приложения С), EN 12493:2013 (за исключением приложения С), EN 13530-2:2002, EN 13530-2:2002 + A1:2004, EN 14398-2:2003 (за исключением таблицы 1) и EN 14398-2:2003 + A2:2008].

Под заголовком "Для оборудования" добавить строки, соответствующие EN 14432:2006, EN 14433:2006, [только ДОПОГ: EN 12252:2000, EN 12252:2005 + A1:2008, EN 14129:2014, EN 1626:2008 (за исключением категории клапанов В), EN 13082:2001, EN 13082:2008, + A1:2012, EN 13308:2002, EN 13314:2002, EN 13316:2002, EN 13317:2002 (за исключением рисунка и таблицы В.2 в приложении В), EN 13317:2002 + A1:2006, EN 14595:2005 и EN 16257:2012].

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2014/40 с поправками, содержащимися в неофициальном документе INF.50)

(Только ДОПОГ)

6.8.2.6.1 В таблице, под заголовком "Для оборудования", после EN 1626:2008 добавить следующую новую строку:

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
EN 13648-1:2008	Криогенные сосуды – Предохранительные устройства для защиты от избыточного давления – Часть 1: Предохранительные клапаны для криогенной техники	6.8.2.4, 6.8.3.2.12 и 6.8.3.4	До дальнейшего указания	

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2014/50 с поправками, содержащимися в неофициальном документе INF.50)