



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по перевозкам опасных грузов

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

состоявшейся в Женеве 3–6 ноября 2014 года

Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники.....	1–5	4
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	6	4
III. Семьдесят шестая сессия Комитета по внутреннему транспорту (пункт 2 повестки дня)	7–8	4
IV. Состояние Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) и связанные с этим вопросы (пункт 3 повестки дня)	9–10	5
A. Состояние Соглашения	9	5
B. Протокол о внесении поправок 1993 года	10	5
V. Толкование ДОПОГ (пункт 4 повестки дня).....	11–22	5
A. Унификация требований в отношении индивидуальных практических занятий в соответствии с пунктом 8.2.2.3.8	11–14	5
B. Специальное положение 664 g)	15–16	6
C. Изъятие, предусмотренное в пункте 1.1.3.1 а)	17–19	6
D. Изъятие, предусмотренное в специальном положении 375 для веществ, опасных для окружающей среды, под № ООН 3077 и 3082	20–21	7

GE.14-22781 (R) 110215 160215

1422781

Просьба отправить на вторичную переработку 



E.	Оборудование для обработки опасных грузов, установленное на транспортных средствах для перевозки опасных грузов в съемных цистернах, контейнерах-цистернах, переносных цистернах или МЭГК.....	22	7
VI.	Работа Совместного совещания МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ (пункт 5 повестки дня)	23–24	7
VII.	Предложения о внесении поправок в приложения А и В к ДОПОГ (пункт 6 повестки дня)	25–48	8
A.	Конструкция и допущение к перевозке транспортных средств.....	25–33	8
1.	Использование сжиженного нефтяного газа (СНГ) и компримированного природного газа (КПГ) в качестве топлива для транспортных средств, перевозящих опасные грузы.....	25–29	8
2.	Руководящие указания, касающиеся свидетельства о допущении к перевозке, предусмотренного в разделе 9.1.3 ДОПОГ	30–33	9
B.	Различные предложения	34–48	9
1.	Исправления к приложениям А и В к ДОПОГ с внесенными в них поправками, вступающими в силу 1 января 2015 года....	34	9
2.	Переходная мера, касающаяся консультантов по вопросам безопасности, в связи со специальным положением 664.....	35–37	9
3.	Классификация позиций для гексафторида урана.....	38	10
4.	Продолжение эксплуатации встроенных цистерн (автоцистерн), съемных цистерн и транспортных средств-батарей в соответствии с переходными положениями пунктов 1.6.3.1, 1.6.3.2 и 1.6.3.3 ДОПОГ	39	10
5.	Поправка к специальному положению ТС8 раздела 6.8.4 ДОПОГ, касающемуся перевозки в цистернах веществ под № ООН 0331 Взрывчатое вещество бризантное, тип В.....	40	10
6.	Предложение по мягким контейнерам для массовых грузов	41–42	10
7.	1.4.2.2 Обязанности перевозчика.....	43	11
8.	Маркировочный знак для веществ, перевозимых при повышенной температуре	44–45	11
9.	Коды туннелей в тех случаях, когда перевозка в автоцистернах не разрешена.....	46	11
10.	Исправление	47–48	11
VIII.	Программа работы (пункт 7 повестки дня).....	49	11
IX.	Выборы должностных лиц на 2015 год (пункт 8 повестки дня)	50	12
X.	Прочие вопросы (пункт 9 повестки дня).....	51–61	12
A.	Современные системы помощи водителю.....	51–52	12
B.	Перевозка угля навалом	53–57	12

C.	Адрес АСГ	58	13
D.	Перевод письменных инструкций	59	13
E.	"Дорожная карта" по вопросам присоединения к ДОПОГ и его применения.....	60	13
F.	Неофициальная рабочая группа по системам электромобилей.....	61	13
XI.	Утверждение доклада (пункт 10 повестки дня).....	62	13

Приложения

I.	Проекты поправок к приложениям А и В к ДОПОГ для вступления в силу 1 января 2017 года.....		14
II.	Руководящие указания, касающиеся заполнения свидетельства о допуске к перевозке, предусмотренного в разделе 9.1.3 ДОПОГ		28
III.	Исправления к приложениям А и В к ДОПОГ, измененным в соответствии с поправками, вступающими в силу 1 января 2015 года		32

I. Участники

1. Рабочая группа по перевозкам опасных грузов провела свою девяносто седьмую сессию 3–6 ноября 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, бывшей югославской Республики Македония, Венгрии, Германии, Дании, Израиля, Ирландии, Испании, Италии, Латвии, Литвы, Люксембурга, Мальты, Нидерландов, Норвегии, Польши, Португалии, Российской Федерации, Румынии, Словакии, Соединенного Королевства, Турции, 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 ассоциация по промышленным газам (ЕАПГ), Европейская ассоциация угля и лигнита (ЕВРОКОУЛ), Европейская конференция поставщиков топлива (ЕКПТ), Европейский совет химической промышленности (ЕСФХП), Международная ассоциация по использованию природного газа на транспортных средствах (ПГТ-Глобал), Международная ассоциация по опасным грузам и контейнерам (АСПОГ), Международная организация предприятий автомобильной промышленности (МОПАП) и Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ).

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

Документы: ECE/TRANS/WP.15/225 и Add.1 (секретариат)

Неофициальные документы: INF.1, INF.2, INF.17 (секретариат)

6. Рабочая группа утвердила подготовленную секретариатом предварительную повестку дня, измененную в соответствии с неофициальным документом INF.2 с целью учета неофициальных документов INF.1–INF.25.

III. Семьдесят шестая сессия Комитета по внутреннему транспорту (пункт 2 повестки дня)

Документ: ECE/TRANS/240

7. Рабочая группа приняла к сведению выводы, сделанные Комитетом на его семьдесят шестой сессии.
8. Рабочая группа отметила, что Кодекс практики ИМО/МОТ/ЕЭК ООН по укладке грузов в грузовые транспортные единицы, принятый Комитетом по внутреннему транспорту на его семьдесят шестой сессии, был также принят

Комитетом ИМО по безопасности на море и сейчас требуется лишь его утверждение МОТ.

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

A. Состояние Соглашения

Неофициальный документ: INF.18 (секретариат)

9. Рабочая группа отметила, что поправки, принятые в течение двух последних лет (ECE/TRANS/WP.15/222, Согг.1 и Согг.2, и ECE/TRANS/WP.15/222/Add.1 и Согг.1), были предложены Договаривающимся сторонам правительством Португалии и считаются принятыми для вступления в силу 1 января 2015 года (уведомления депозитария CN.664.2014-Treaties от 1 июля 2014 года и CN.664.2014-Treaties от 7 октября 2014 года).

B. Протокол о внесении поправок 1993 года

Документ: ECE/TRANS/240, пункт 72

10. Рабочая группа отметила, что 15 стран (Азербайджан, Беларусь, Босния и Герцеговина, бывшая югославская Республика Македония, Исландия, Казахстан, Мальта, Марокко, Сербия, Таджикистан, Тунис, Турция, Украина, Хорватия и Черногория) все еще не сдали на хранение соответствующий юридический документ, необходимый для вступления Протокола в силу. Рабочая группа отметила, что Комитет по внутреннему транспорту на своей семьдесят шестой сессии настоятельно призвал эти страны принять необходимые меры с целью ратификации Протокола или присоединения к нему, с тем чтобы он мог вступить в силу. Рабочая группа присоединилась к этому призыву.

V. Толкование ДОПОГ (пункт 4 повестки дня)

A. Унификация требований в отношении индивидуальных практических занятий в соответствии с пунктом 8.2.2.3.8

Документ: ECE/TRANS/WP.15/2014/11 (Бельгия)

11. По просьбе представителя Бельгии ряд делегаций представили разъяснения в отношении того, как в их странах организовано проведение индивидуальных практических занятий в соответствии с пунктом 8.2.2.3.8.

12. Некоторые делегации высказали мнение о том, что было бы полезным более подробно сформулировать в ДОПОГ требования, касающиеся практических занятий.

13. Другие делегации сочли, что гибкость, обусловленная тем фактом, что эти требования сформулированы без подробностей, позволяет учесть различ-

ные возможные ситуации и что предпочтительнее составить руководство по наилучшей практике для обучающих организаций.

14. Представитель Бельгии поблагодарил делегации, которые предоставили информацию и передали предложения по дальнейшим шагам (например, вопросник), и указал, что он примет их во внимание при определении возможных будущих действий.

В. Специальное положение 664 g)

Неофициальный документ: INF.14 (Люксембург)

15. Касаясь размещения маркировки на средствах удержания присадок в соответствии со специальным положением 664, Рабочая группа подтвердила, что:

- когда присадки содержатся в секции цистерны, применяются правила в отношении размещения информационных табло и маркировки, предусмотренные в главе 5.3 ДОПОГ;
- когда присадки содержатся в таре, которую можно присоединить к устройству для добавления присадок, применяются правила в отношении размещения маркировки и знаков опасности на упаковках, предусмотренные в главе 5.2 ДОПОГ;
- напротив, когда присадки содержатся в средствах удержания, которые стационарно установлены на цистерне или автоцистерне с внешней стороны, в соответствии с пунктом g) специального положения 664 не требуется размещения на этих средствах удержания каких-либо знаков опасности.

16. Участникам напомнили, что данное требование было принято с учетом, в частности, незначительной вместимости этих средств удержания и с учетом того факта, что размещение дополнительных знаков опасности не даст какой-либо полезной информации аварийным службам в случае аварии в дополнение к информации, которая должна быть размещена на цистерне в отношении содержащихся в ней опасных грузов.

С. Изъятие, предусмотренное в пункте 1.1.3.1 а)

Документ: ECE/TRANS/WP.15/2014/10 (Швейцария)

17. Большинство выступивших делегаций высказали мнение, что существующая формулировка пункта 1.1.3.1 а) ясна и что применительно к опасным грузам, упакованным для розничной продажи, данное изъятие распространяется во время перевозки не только на водителя, но также и на всех членов одной и той же семьи или группы частных лиц, едущих в одном и том же транспортном средстве. Они также сочли, что под это изъятие подпадают перевозки упакованных для розничной продажи опасных грузов, осуществляемые в интересах третьих лиц.

18. Вместе с тем, по мнению других делегаций, положения пункта 1.1.3.1 а) в его нынешней редакции могут привести к тому, что большие группы лиц будут перевозить чрезмерные количества грузов. Поэтому было бы целесообразным установить разумные и практически выполнимые ограничения для всех опасных грузов, которые могут относиться к сфере применения пункта 1.1.3.1 а).

19. Рабочая группа предложила представителю Швейцарии продолжить обсуждение этого вопроса в рамках Совместного совещания, с тем чтобы при необходимости выработать согласованный подход для МПОГ, ДОПОГ и ВОПОГ.

D. Изъятие, предусмотренное в специальном положении 375 для веществ, опасных для окружающей среды, под № ООН 3077 и 3082

Неофициальные документы: INF.6 (Швейцария)
INF.15 (ЕСФХП/МАПМ/ЕКАК)

20. Большинство выступивших делегаций отметили, что предусмотренные в ДОПОГ изъятия были предложены в качестве возможного варианта и что участники перевозки вправе принимать решение о том, чтобы не применять эти изъятия. С другой стороны, было признано, что некоторые изъятия в их нынешней редакции могут быть истолкованы как обязательные для применения, например специальное положение 375.

21. Поскольку этот вопрос будет обсуждаться на следующей сессии Подкомитета экспертов Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов, представителю Швейцарии было предложено вернуться к нему на следующей сессии с учетом выводов Подкомитета.

E. Оборудование для обработки опасных грузов, установленное на транспортных средствах для перевозки опасных грузов в съемных цистернах, контейнерах-цистернах, переносных цистернах или МЭГК

Неофициальные документы: INF.12 и -/Add.1 (Нидерланды)

22. Выступившие делегации, изучив фотографию соответствующего оборудования, высказали мнение о том, что этот тип распределительного оборудования, которое не должно быть соединено с цистерной во время перевозки, не должен приниматься во внимание для целей официального утверждения типа транспортного средства-тягача и утверждения типа цистерны. Цистерна должна отвечать требованиям главы 6.7 или 6.8 в зависимости от конкретного случая, и транспортное средство-тягач должно быть официально утвержденным транспортным средством FL. Распределительное оборудование не должно быть соединено с цистерной во время перевозки и должно отвечать правилам в сфере оборудования под давлением, действующим в стране использования (в случае Европейского союза речь идет о директиве 97/23/ЕС, касающейся оборудования под давлением). Для наглядности указанная фотография была представлена в качестве добавления к неофициальному документу INF.12.

VI. Работа Совместного совещания МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ (пункт 5 повестки дня)

Документы: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/134/Add.1,
пункты 32–42, и -/Add.2 (секретариат)

23. Поправки к приложениям А и В к ДОПОГ, вступающие в силу 1 января 2017 года, которые были приняты Совместным совещанием на его весенней сессии 2014 года, были утверждены Рабочей группой (см. приложение I).

24. Рабочая группа отметила, что поправка к стандарту EN 12943, который Совместное совещание предложило добавить в таблицу в пункте 6.8.2.6.1, вступающем в силу 1 января 2015 года, не была сохранена, поскольку она не была опубликована в мае 2014 года. Рабочая группа хотела бы узнать мнение Рабочей группы по стандартам Совместного совещания относительно того, каким образом следует включить ссылку на этот измененный стандарт для вступления в силу 1 января 2017 года (даты применения и отзыва для стандартов EN 12493:2013 и EN 12493:2013 + A1:2014).

VII. 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 нефтяного газа (СНГ) и компримированного природного газа (КПГ) в качестве топлива для транспортных средств, перевозящих опасные грузы

Документы: ECE/TRANS/WP.15/2014/16
(ЕАСНГ и ПГТ-Глобал)

Неофициальные документы: INF.13 и INF.24 (ЕАСНГ), INF.23 (ПГТ-Глобал)

25. Рабочая группа с интересом восприняла переданную ЕАСНГ и ПГТ-Глобал информацию относительно использования СНГ и КПГ в качестве топлива для транспортных средств.

26. Вместе с тем ряд делегаций отметили, что, поскольку неофициальные документы INF.23 и INF.24 были распространены с запозданием и предоставлены в их распоряжение только в ходе сессии, у них не было достаточного времени для внимательного изучения этих документов и для обмена мнениями по данной информации на национальном уровне и вследствие этого они не в состоянии на данном этапе принять предложения, направленные на изменение главы 9.2 с целью включения положений, касающихся использования СНГ и КПГ в качестве топлива для транспортных средств, перевозящих опасные грузы.

27. Несколько делегаций сочли, что необходимо получить дополнительные обоснования в отношении возможного взаимодействия газообразного топлива с опасными грузами в случае инцидента, например в отношении рисков, которым подвергаются цистерны в случае возгорания внутри или вблизи топливных баллонов. Однако некоторые делегации поддержали представленное предложение.

28. Ряд делегаций также напомнили о том, что на уровне WP.29 по-прежнему ведется работа над техническими предписаниями, касающимися использования этих газов в качестве топлива, в частности периодических проверок клапанов для сброса давления и направления сброса из устройств для сброса давления на контейнерах с КПГ, и что результаты этой работы могут в будущем привести к изменению предложения, сформулированного в документе ECE/TRANS/WP.15/2014/16.

29. Рабочая группа предложила представителям ЕАСНГ и ПГТ-Глобал дополнить подготовленное ими предложение с учетом вопросов и замечаний,

сформулированных в ходе текущей сессии, с тем чтобы рассмотреть его на одной из последующих сессий в течение двухгодичного периода. Делегациям, желающим передать свои замечания, было предложено передать их в письменном виде представителям ЕАСНГ и ПГТ-Глобал.

2. Руководящие указания, касающиеся свидетельства о допусшении к перевозке, предусмотренного в разделе 9.1.3 ДОПОГ

Документ: ECE/TRANS/WP.15/2014/18 (Франция)

Неофициальный документ: INF.8/Rev.1 (Франция)

30. Рабочая группа приняла пересмотренный вариант руководящих указаний, касающихся свидетельства о допусшении к перевозке, предусмотренного в разделе 9.1.3 ДОПОГ, предложенный в неофициальном документе INF.8/Rev.1, внеся в него некоторые изменения (см. приложение II). В частности, Рабочая группа предпочла, чтобы ссылка в руководящих указаниях на "транспортное средство с вакуумной цистерной для отходов" содержалась в графе 11, а не в графе 6.

31. Рабочая группа просила секретариат опубликовать эти руководящие указания на веб-сайте ЕЭК ООН.

32. Был задан вопрос о том, можно ли для транспортных средств ЕХ/III сохранить обозначение ЕХ/II в графе 7 свидетельства. Рабочая группа предложила делегациям предоставить на одной из будущих сессий информацию о том, как они решают данный вопрос на национальном уровне.

33. Рабочая группа подтвердила, что руководящие указания по своему характеру не являются предписывающими и что их пересмотр не затрагивает свидетельства, которые уже выданы или выдаются в настоящее время на основе прежнего варианта руководящих указаний, содержащегося в документе TRANS/WP.15/165.

В. Различные предложения

1. Исправления к приложениям А и В к ДОПОГ с внесенными в них поправками, вступающими в силу 1 января 2015 года

Документы: ECE/TRANS/WP.15/2014/12 и
ECE/TRANS/WP.15/2014/13 (секретариат)

Неофициальные документы: INF.4, INF.9, INF.20 (секретариат)

34. Рабочая группа приняла исправления, предложенные секретариатом, и просила его предпринять необходимые шаги с целью скорейшего издания соответствующего исправления (см. приложение III).

2. Переходная мера, касающаяся консультантов по вопросам безопасности, в связи со специальным положением 664

Документ: ECE/TRANS/WP.15/2014/8 (Швейцария)

35. Рабочая группа высказала мнение, что консультанты по вопросам безопасности, имеющие свидетельство, действительное только для нефтепродуктов в соответствии с третьим подпунктом пункта 1.8.3.13, и работающие на предприятиях, имеющих или использующих цистерны, оборудованные устройствами для добавления присадок в соответствии со специальным положени-

ем 664, должны иметь возможность продолжать осуществлять свои функции консультанта даже в том случае, если предприятие, на котором они работают, использует присадки под № ООН 1993 и 3082.

36. Поскольку относительно небольшое число стран выдают свидетельства консультанта по вопросам безопасности с ограниченной сферой применения, ряд делегаций сочли, что эта проблема может быть решена на национальном уровне или на основе многостороннего соглашения.

37. Представитель Швейцарии снял с рассмотрения свое предложение.

3. Классификация позиций для гексафторида урана

Документ: ECE/TRANS/WP.15/2014/9 (Швейцария)

Неофициальный документ: INF.16 (Швеция)

38. Поскольку документ ECE/TRANS/WP.15/2014/9 был снят с рассмотрения, данный вопрос не обсуждался.

4. Продолжение эксплуатации встроенных цистерн (автоцистерн), съемных цистерн и транспортных средств-батарей в соответствии с переходными положениями пунктов 1.6.3.1, 1.6.3.2 и 1.6.3.3 ДОПОГ

Документ: ECE/TRANS/WP.15/2014/14 (Германия)

Неофициальный документ: INF.21 (ЕАППГ)

39. Рабочая группа сочла, что некоторые вопросы требуют дальнейшей проработки, прежде чем можно будет высказать мнение по поводу включения положений, направленных на ограничение сроков использования цистерн, на которые распространяются переходные положения пунктов 1.6.3.1, 1.6.3.2 и 1.6.3.3. Она высказалась за продолжение работы в рамках Рабочей группы по цистернам Совместного совещания на основе нового предложения, подкрепленного более подробной технической аргументацией. Делегации, которые высказали оговорки, и любая делегация, которая пожелает сделать это, смогут также передать свои замечания в письменном виде в секретариат для информирования Рабочей группы по цистернам.

5. Поправка к специальному положению ТС8 раздела 6.8.4 ДОПОГ, касающемуся перевозки в цистернах веществ под № ООН 0331 Взрывчатое вещество бризантное, тип В

Документ: ECE/TRANS/WP.15/2014/15 (Германия)

40. Предложение Германии было принято с одной поправкой (см. приложение I).

6. Предложение по мягким контейнерам для массовых грузов

Документы: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/132/Add.2
(секретариат)

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/136 (секретариат)

ECE/TRANS/WP.15/2014/17 (АСПОГ)

41. Поправки, касающиеся мягких контейнеров для массовых грузов, принятые Совместным совещанием на его осенней сессии 2013 года, были утверждены Рабочей группой для вступления в силу 1 января 2017 года с некоторыми изменениями, вытекающими из решения Совместного совещания, принятого на

его весенней сессии 2014 года, о переносе определений, содержащихся в главе 6.11, в раздел 1.2.1 (см. приложение I).

42. Предложение АСПОГ о добавлении требований, касающихся оборудования транспортных средств, было принято с некоторыми изменениями (см. приложение I).

7. 1.4.2.2 Обязанности перевозчика

Неофициальный документ: INF.7 (Румыния)

43. Большинство выступивших делегаций предпочли вариант 2 предложения 2. Представитель Румынии внесет официальное предложение на следующей сессии.

8. Маркировочный знак для веществ, перевозимых при повышенной температуре

Неофициальный документ: INF.11 (Франция)

44. Рабочая группа не поддержала предложение о добавлении новой переходной меры для применения новых требований раздела 5.3.3, предусматривающих расширение сферы применения маркировочного знака для веществ, перевозимых при повышенной температуре, и сочла, что общий переходный период, предусмотренный в пункте 1.6.1.1, является достаточным.

45. Данное предложение было снято с рассмотрения.

9. Коды туннелей в тех случаях, когда перевозка в автоцистернах не разрешена

Неофициальный документ: INF.19 (секретариат)

46. Рабочая группа приняла предложенные поправки в качестве исправлений и просила секретариат предпринять необходимые шаги, с тем чтобы их можно было включить в следующее исправление (см. приложение III).

10. Исправление

Неофициальный документ: INF.22 (Румыния)

47. Рабочая группа приняла предложенное исправление, касающееся сноски к таблице 1 образца свидетельства о допущении в подразделе 9.1.3.5, и просила секретариат предпринять необходимые шаги, с тем чтобы его можно было включить в следующее исправление (см. приложение III).

48. Рабочая группа отметила, что это исправление не влечет за собой каких-либо последствий для уже выданных или выдаваемых свидетельств.

VIII. Программа работы (пункт 7 повестки дня)

49. В повестку дня следующей сессии будут включены следующие пункты:

- утверждение повестки дня;
- семьдесят седьмая сессия Комитета по внутреннему транспорту;
- состояние Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) и связанные с этим вопросы;

- толкование ДОПОГ;
- работа Совместного совещания МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ;
- предложения о внесении поправок в приложения А и В к ДОПОГ;
- программа работы;
- прочие вопросы;
- утверждение доклада.

IX. Выборы должностных лиц на 2015 год (пункт 8 повестки дня)

50. По предложению представителя Германии, которого поддержал представитель Нидерландов, Рабочая группа вновь избрала г-на Ж. А. Франку (Португалия) и г-жу А. Румье (Франция) соответственно Председателем и заместителем Председателя на 2015 год.

X. Прочие вопросы (пункт 9 повестки дня)

A. Современные системы помощи водителю

Неофициальные документы: INF.3 и INF.25 (Израиль)

51. Рабочая группа поблагодарила делегацию Израиля за представленную информацию о современных системах помощи водителю и направлениях возможной дальнейшей разработки этих систем применительно к обеспечению безопасности перевозки опасных грузов. Она с удовлетворением отметила ту пользу, которую эти системы могли бы принести в области безопасности дорожного движения в целом.

52. Рабочая группа сочла, однако, что надлежащим органом для обсуждения вопроса об этих системах является Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств (WP.29), который имеет возможность устанавливать требования, которым должны отвечать эти системы, и уже проводит работу в этой области. Когда эта работа будет завершена, Рабочая группа сможет при необходимости изучить вопрос о целесообразности добавления в ДОПОГ требований, касающихся использования этих систем.

B. Перевозка угля навалом

Документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2014/47 (Польша)

Неофициальный документ: INF.5 (секретариат)

Неофициальные документы Совместного совещания МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ, представленные на его весенней сессии 2014 года:

INF.24 (ЕКПТ) и INF.29 (секретариат)

53. Рабочая группа отметила, что Комитет по вопросам безопасности ВОПОГ и Постоянная рабочая группа Комиссии экспертов МПОГ приняли положения, предусматривающие, при определенных условиях, освобождение от действия

правил перевозки каменного угля, кокса и антрацита на основании нового специального положения.

54. ЕВРОКОУЛ представит на следующей сессии документ, предусматривающий включение в ДОПОГ эквивалентных положений для автомобильных перевозок.

55. Представитель Польши указал, что в настоящее время разрабатывается многостороннее соглашение по этому вопросу, которое вскоре будет распространено среди Договаривающихся сторон для подписания.

56. Было предложено, чтобы Подкомитет экспертов Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов сформулировал свою позицию по поводу высказанных сомнений в отношении классификации угля и возможной необходимости принятия дополнительных положений, касающихся интермодальной перевозки угля.

57. Рабочая группа просила секретариат передать Подкомитету документы, представленные на текущей сессии.

C. Адрес АСГ

Неофициальный документ: INF.10 (секретариат)

58. Рабочая группа приняла к сведению новый адрес АСГ и просила секретариат обновить этот адрес в определениях, содержащихся в разделе 1.2.1 ДОПОГ (см. приложение I).

D. Перевод письменных инструкций

59. Сотрудник секретариата напомнил о том, что образец письменных инструкций был изменен согласно поправкам, которые вступят в силу 1 января 2015 года, и сообщил, что секретариат опубликует измененные варианты на английском, русском и французском языках на веб-сайте ЕЭК ООН. В соответствии с решением Рабочей группы, принятым на ее девяносто пятой сессии, Договаривающимся сторонам ДОПОГ было предложено передать их официальные переводы письменных инструкций в секретариат для распространения через веб-сайт ЕЭК ООН.

E. "Дорожная карта" по вопросам присоединения к ДОПОГ и его применения

60. Представитель МСАТ указал, что его организация готовит перевод "дорожной карты" на испанский язык с целью ее распространения в Южной Америке, где некоторые страны заявили о своей заинтересованности в ДОПОГ.

F. Неофициальная рабочая группа по системам электромобилей

61. Рабочая группа приняла к сведению, что следующее совещание неофициальной рабочей группы по системам электромобилей состоится в Гааге 13 и 14 января 2015 года.

XI. Утверждение доклада (пункт 10 повестки дня)

62. Рабочая группа утвердила доклад о работе своей девяносто седьмой сессии и приложения к нему на основе проекта, подготовленного секретариатом.

Приложение I

Проекты поправок к приложениям А и В к ДОПОГ для вступления в силу 1 января 2017 года

Глава 1.2

1.2.1 В определении "АСГ" изменить адрес, заключенный в скобки, следующим образом: "(CGA, 14501 George Carter Way, Suite 103, Chantilly, VA 20151, United States of America)".

(Справочный документ: неофициальный документ INF.10)

1.2.1 После определения "Контейнер для массовых грузов" включить следующее определение:

«"Мягкий контейнер для массовых грузов" означает мягкий контейнер вместимостью, не превышающей 15 м³, и включает вкладыши и прикрепленные грузозахватные устройства и сервисное оборудование».

1.2.1 Включить в алфавитном порядке:

«"Мягкий контейнер для массовых грузов": см. "Контейнер для массовых грузов"».

«"Время удержания" означает время между установлением первоначального состояния наполнения и повышением давления, в результате притока тепла, до наименьшего установленного давления устройств(а) ограничения давления цистерн, предназначенных для перевозки охлажденных сжиженных газов.

ПРИМЕЧАНИЕ: В отношении переносных цистерн см. пункт 6.7.4.1».

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/134/Add.1)

Глава 1.6

1.6.4 Включить новую переходную меру следующего содержания:

"1.6.4.47 Контейнеры-цистерны для перевозки охлажденных сжиженных газов, изготовленные до 1 июля 2017 года в соответствии с требованиями, действующими до 31 декабря 2016 года, но не отвечающие требованиям пунктов 6.8.3.4.10, 6.8.3.4.11 и 6.8.3.5.4, применяемым с 1 января 2017 года, могут по-прежнему эксплуатироваться до следующей периодической проверки после 1 июля 2017 года. До этого срока в целях соблюдения требований пунктов 4.3.3.5 и 5.4.1.2.2 d) фактическое время удержания может быть рассчитано без применения контрольного времени удержания".

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/134/Add.1)

Глава 3.2

Для № ООН 1334, 1350, 1454, 1474, 1486, 1498, 1499, 1942, 2067, 2213, 3077, 3377 и 3378, ГУ III, добавить "BK3" в колонку 10.

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/132/Add.2, часть С)

Глава 4.3

4.3.3 С правой стороны страницы включить новый пункт 4.3.3.5 следующего содержания:

"4.3.3.5

Фактическое время удержания рассчитывается для каждого рейса контейнера-цистерны, перевозящего охлажденный сжиженный газ, на основе следующих данных:

- a) контрольного времени удержания для подлежащего перевозке охлажденного сжиженного газа (см. пункт 6.8.3.4.10) в соответствии с указаниями на табличке, упомянутой в пункте 6.8.3.5.4;
- b) фактической плотности наполнения;
- c) фактического давления наполнения;
- d) наиболее низкого давления, на которое отрегулировано(ы) устройство(устройства) ограничения давления;
- e) снижения эффективности системы изоляции⁴.

ПРИМЕЧАНИЕ: В стандарте ISO 21014:2006 "Сосуды криогенные – Криогенная изоляция" содержится подробная информация о методах определения изоляционных характеристик криогенных сосудов и указан метод расчета времени удержания.

Дата (или время) истечения фактического времени удержания должна быть указана в транспортном документе (см. пункт 5.4.1.2.2 d)).

Цистерны не должны предъявляться к перевозке:

- a) если при недоливе волнение жидкости внутри цистерны может создать недопустимые гидравлические нагрузки;
- b) при наличии утечки;
- c) когда они повреждены до такой степени, что может быть нарушена целостность цистерны или ее подъемных или крепежных приспособлений;
- d) если сервисное оборудование не было осмотрено и не было удостоверено его исправное рабочее состояние;
- e) если не было определено фактическое время удержания перевозимого охлажденного

сжиженного газа;

- f) если продолжительность перевозки с учетом любых возможных задержек превышает фактическое время удержания;
- g) если давление нестабильно и не было снижено до уровня, позволяющего обеспечить фактическое время удержания⁴.

⁴ Соответствующие руководящие указания изложены в документе Европейской ассоциации по промышленным газам (ЕАПГ) "Methods to prevent the premature activation of relief devices on tanks", с которым можно ознакомиться на веб-сайте www.eiga.eu.

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/134/Add.1)

Глава 5.4

5.4.1.2.2 с) Изменить следующим образом:

"с) (Зарезервирован)".

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/134/Add.1)

5.4.1.2.2 d) Изменить следующим образом:

"d) в случае перевозки охлажденных сжиженных газов в контейнерах-цистернах грузоотправитель должен указывать в транспортном документе дату (или время) истечения фактического времени удержания."

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/134/Add.1)

Глава 6.2

6.2.4.1 Изменить таблицу под заголовком "для конструкции и изготовления" следующим образом:

– Для стандарта "EN 14140:2003 + A1:2006" в колонке 4 заменить "До дальнейшего указания" на "С 1 января 2009 года до 31 декабря 2018 года".

– После стандарта "EN 14140:2003 + A1:2006" включить новую строку следующего содержания:

EN 14140:[2014]	Оборудование и вспомогательные приспособления для СНГ – Переносные сварные стальные баллоны многоразового использования для СНГ – Альтернативная конструкция и изготовление	6.2.3.1 и 6.2.3.4	До дальнейшего указания	
-----------------	---	-------------------	-------------------------	--

В таблице под заголовком "для затворов" добавить строку следующего содержания:

EN 13175:[2014]	Оборудование и вспомогательные приспособления для СНГ – Технические требования и испытания вентилей и фитингов сосудов высокого давления для сжиженного нефтяного газа (СНГ)	6.2.3.1 и 6.2.3.3	До дальнейшего указания	
-----------------	--	-------------------	-------------------------	--

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/134/Add.2, приложение III)

Глава 6.8

6.8.2.6.1 Изменить таблицу под заголовком "для цистерн, предназначенных для перевозки газов класса 2" следующим образом:

– В конце добавить строку следующего содержания:

EN 13175:[2014]	Оборудование и вспомогательные приспособления для СНГ – Технические требования и испытания вентилей и фитингов сосудов высокого давления для сжиженного нефтяного газа (СНГ)	6.8.2.1.1, 6.8.2.2, 6.8.2.4.1 и 6.8.3.2.3	До дальнейшего указания	
-----------------	--	---	-------------------------	--

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/134/Add.2, приложение III)

6.8.2.6.2 В конце добавить строку следующего содержания:

EN 14334:[2014]	Оборудование и вспомогательные приспособления для СНГ – Проверка и испытания автоцистерн для СНГ	6.8.2.4 (за исключением 6.8.2.4.1), 6.8.3.4.2 и 6.8.3.4.9	До дальнейшего указания	
-----------------	--	---	-------------------------	--

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/134/Add.2, приложение III)

6.8.3.2.15 Включить новое последнее предложение следующего содержания:

"В отношении испытания системы изоляции на эффективность по типу конструкции см. пункт 6.8.3.4.11."

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/134/Add.1)

6.8.3.4 На правой стороне страницы включить два новых пункта 6.8.3.4.10 и 6.8.3.4.11 следующего содержания:

"6.8.3.4.10

" Время удержания для контейнеров-цистерн, перевозящих охлажденные сжиженные газы

Контрольное время удержания для контейнеров-цистерн, перевозящих охлажденные сжиженные газы, рассчитывается на основе следующих данных:

6.8.3.4.11

- a) эффективности системы изоляции, установленной в соответствии с пунктом 6.8.3.4.11;
- b) наиболее низкого давления, на которое отрегулировано(ы) устройство (устройства) ограничения давления;
- c) первоначальных условий наполнения;
- d) предполагаемой температуры окружающей среды, равной 30 °С;
- e) физических свойств отдельного охлажденного сжиженного газа, предназначенного для перевозки.

Эффективность системы изоляции (приток тепла в ваттах) устанавливается путем испытания контейнеров-цистерн по типу конструкции. Это испытание состоит либо из:

- a) испытания при постоянном давлении газа (например, при атмосферном давлении), когда потери охлажденного сжиженного газа измеряются за данный промежуток времени;

либо из

- b) испытания закрытой системы, когда повышение давления в корпусе измеряется за данный промежуток времени.

В случае испытания при постоянном давлении надлежит учитывать изменения атмосферного давления. При проведении обоих испытаний необходимо вносить поправку на любое изменение температуры окружающей среды, исходя при этом из предполагаемой температуры окружающей среды, равной 30 °С.

ПРИМЕЧАНИЕ: В стандарте ISO 21014:2006 "Сосуды криогенные – Криогенная изоляция" содержится подробная информация о методах определения изоляционных характеристик криогенных сосудов и указан метод расчета контрольного времени удержания."

6.8.3.4 Изменить нумерацию существующих пунктов 6.8.3.4.10–6.8.3.4.16 на 6.8.3.4.12–6.8.3.4.18 соответственно.

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/134/Add.1)

6.8.3.5.4 На правой стороне страницы после первого подпункта включить два новых подпункта следующего содержания:

- "– контрольное время удержания (в днях или часах) для каждого газа¹³;
– соответствующее первоначальное давление (манометрическое, в барах или кПа)¹³."

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/134/Add.1)

6.8.3.6 Для стандарта "EN 13807:2003" в колонке 3 заменить "6.8.3.4.10–6.8.3.4.12" на "6.8.3.4.12–6.8.3.4.14".

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/134/Add.1)

6.8.4, ТС8 а) В конце добавить предложение следующего содержания: "Корпуса могут быть рассчитаны на внешнее расчетное давление, составляющее не менее 5 кПа (0,05 бар)".

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

Глава 6.11

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/132/Add.2, часть С)

6.11.1 Включить новое определение следующего содержания:

"Мягкий контейнер для массовых грузов означает мягкий контейнер вместимостью, не превышающей 15 м³, и включает вкладыши и прикрепленные грузозахватные устройства и сервисное оборудование."

6.11.2.3 Включить в таблицу новую строку следующего содержания:

Мягкий контейнер для массовых грузов	ВКЗ
--------------------------------------	-----

Включить новый раздел 6.11.5 следующего содержания:

6.11.5 Требования, касающиеся конструкции, изготовления, проверки и испытаний мягких контейнеров для массовых грузов ВКЗ

6.11.5.1 Требования, касающиеся конструкции и изготовления

6.11.5.1.1 Мягкие контейнеры для массовых грузов должны быть непроницаемыми для сыпучих веществ.

6.11.5.1.2 Мягкие контейнеры для массовых грузов должны быть полностью закрытыми во избежание выпуска содержимого.

6.11.5.1.3 Мягкие контейнеры для массовых грузов должны быть водонепроницаемыми.

6.11.5.1.4 Части мягкого контейнера для массовых грузов, которые находятся в непосредственном соприкосновении с опасными грузами:

- не должны подвергаться воздействию этих опасных грузов или в значительной мере утрачивать свою прочность в результате такого воздействия;
- не должны вызывать опасного эффекта, например катализировать реакцию или реагировать с опасными грузами; и
- не должны допускать утечки опасных грузов, которая могла бы представлять опасность в нормальных условиях перевозки.

6.11.5.2 *Сервисное оборудование и грузозахватные устройства*

6.11.5.2.1 Устройства для наполнения и разгрузки должны быть сконструированы таким образом, чтобы они были защищены от повреждения во время перевозки и погрузки/разгрузки. Устройства для наполнения и разгрузки должны быть предохранены от случайного открывания.

6.11.5.2.2 Стропы мягкого контейнера для массовых грузов, если таковые имеются, должны выдерживать давление и динамические нагрузки, которые могут возникать в нормальных условиях погрузки/разгрузки и перевозки.

6.11.5.2.3 Грузозахватные устройства должны быть достаточно прочными, чтобы выдерживать неоднократное использование.

6.11.5.3 *Проверки и испытания*

6.11.5.3.1 Тип конструкции каждого мягкого контейнера для массовых грузов должен быть испытан, как предусмотрено в разделе 6.11.5, в соответствии с процедурами, установленными компетентным органом, который санкционирует нанесение маркировки, и должен быть официально утвержден этим компетентным органом.

6.11.5.3.2 Испытания должны повторяться, кроме того, при каждом изменении типа конструкции, ведущем к изменению конструкции, материала или способа изготовления мягкого контейнера для массовых грузов.

6.11.5.3.3 Испытаниям должны подвергаться мягкие контейнеры для массовых грузов, подготовленные так, как они готовятся для перевозки. Мягкие контейнеры для массовых грузов должны наполняться до максимальной массы, при которой они могут использоваться, и содержимое должно быть равномерно распределено. Вещества, которые будут перевозиться в мягком контейнере для массовых грузов, могут заменяться другими веществами, за исключением случаев, когда это может сделать недействительными результаты испытаний. Если используется другое вещество, оно должно иметь те же физические характеристики (масса, размер частиц и т.д.), что и вещество, которое будет перевозиться. Для достижения требуемой общей массы мягкого контейнера для массовых грузов допускается использование добавок, таких как мешки со свинцовой дробью, если они размещены таким образом, что это не повлияет на результаты испытаний.

6.11.5.3.4 Мягкие контейнеры для массовых грузов должны изготавливаться и испытываться в соответствии с программой гарантии качества, удовлетворяющей компетентный орган, с тем чтобы каждый изготовленный мягкий контейнер для массовых грузов отвечал требованиям настоящей главы.

6.11.5.3.5 *Испытание на падение*

6.11.5.3.5.1 *Применение*

Проводится на всех типах мягких контейнеров для массовых грузов в качестве испытания типа конструкции.

6.11.5.3.5.2 *Подготовка к испытанию*

Мягкий контейнер для массовых грузов должен быть наполнен до его максимально допустимой массы брутто.

6.11.5.3.5.3 *Метод испытания*

Мягкий контейнер для массовых грузов сбрасывается на неупругую и горизонтальную испытательную площадку. Испытательная площадка должна быть:

- a) цельной и достаточно массивной, чтобы оставаться неподвижной;
- b) плоской и без поверхностных местных дефектов, способных повлиять на результаты испытания;
- c) достаточно жесткой, чтобы не деформироваться в условиях проведения испытания и не повреждаться в ходе испытаний; и
- d) достаточно большой по площади, чтобы испытуемый мягкий контейнер для массовых грузов полностью падал на ее поверхность.

После сбрасывания мягкий контейнер для массовых грузов возвращается в вертикальное положение для проведения осмотра.

6.11.5.3.5.4 Высота сбрасывания:

Группа упаковки III: 0,8 м.

6.11.5.3.5.5 Критерии прохождения испытания

- a) Отсутствие потери содержимого. Незначительные выбросы при ударе, например через затворы или отверстия прошивки швов, не считаются недостатком мягкого контейнера для массовых грузов при условии, что утечка прекращается после возвращения контейнера в вертикальное положение;
- b) отсутствие повреждения, при котором мягкий контейнер для массовых грузов становится небезопасным для перевозки в целях утилизации или удаления.

6.11.5.3.6 *Испытание подъемом за верхнюю часть*

6.11.5.3.6.1 Применение

Проводится на всех типах мягких контейнеров для массовых грузов в качестве испытания типа конструкции.

6.11.5.3.6.2 Подготовка к испытанию

Мягкие контейнеры для массовых грузов должны быть наполнены таким образом, чтобы их нагрузка в шесть раз превышала максимальную массу нетто, причем нагрузка должна быть равномерно распределена.

6.11.5.3.6.3 Метод испытания

Мягкий контейнер для массовых грузов должен подниматься в соответствии с методом, предусмотренным его конструкцией, до момента отрыва от пола и удерживаться в этом положении в течение пяти минут.

6.11.5.3.6.4 Критерии прохождения испытания

Отсутствие таких повреждений мягкого контейнера для массовых грузов или его грузозахватных устройств, при наличии которых мягкий контейнер для массовых грузов становится небезопасным для перевозки или погрузочно-разгрузочных операций, и отсутствие потери содержимого.

6.11.5.3.7 *Испытание на опрокидывание*

6.11.5.3.7.1 Применение

Проводится на всех типах мягких контейнеров для массовых грузов в качестве испытания типа конструкции.

6.11.5.3.7.2 Подготовка к испытанию

Мягкий контейнер для массовых грузов должен быть наполнен до его максимально допустимой массы брутто.

6.11.5.3.7.3 Метод испытания

Мягкий контейнер для массовых грузов должен опрокидываться любой частью своего верха на неупругую и горизонтальную испытательную площадку путем подъема наиболее удаленной от ребра падения боковой стороны. Испытательная площадка должна быть:

- a) цельной и достаточно массивной, чтобы оставаться неподвижной;
- b) плоской и без поверхностных местных дефектов, способных повлиять на результаты испытания;
- c) достаточно жесткой, чтобы не деформироваться в условиях проведения испытания и не повреждаться в ходе испытаний; и
- d) достаточно большой по площади, чтобы испытуемый мягкий контейнер для массовых грузов полностью падал на ее поверхность.

6.11.5.3.7.4 Для всех мягких контейнеров для массовых грузов высота опрокидывания является следующей:

Группа упаковки III: 0,8 м.

6.11.5.3.7.5 Критерий прохождения испытания

Отсутствие потери содержимого. Незначительные выбросы при ударе, например через затворы или отверстия прошивки швов, не считаются недостатком мягкого контейнера для массовых грузов при условии, что дальнейшей утечки не происходит.

6.11.5.3.8 *Испытание на наклон*

6.11.5.3.8.1 Применение

Проводится на всех типах мягких контейнеров для массовых грузов, сконструированных для подъема за верхнюю или боковую часть, в качестве испытания типа конструкции.

6.11.5.3.8.2 Подготовка к испытанию

Мягкий контейнер для массовых грузов должен быть наполнен не менее чем на 95% его вместимости и до его максимально допустимой массы брутто.

6.11.5.3.8.3 Метод испытания

Мягкий контейнер для массовых грузов, лежащий на боковой стороне, должен подниматься со скоростью не менее 0,1 м/с до достижения вертикального положения с отрывом от пола при помощи не более половины грузозахватных устройств.

6.11.5.3.8.4 Критерий прохождения испытания

Отсутствие таких повреждений мягкого контейнера для массовых грузов или его грузозахватных устройств, при наличии которых мягкий контейнер для массовых грузов становится небезопасным для перевозки или погрузочно-разгрузочных операций.

6.11.5.3.9 *Испытание на разрыв*

6.11.5.3.9.1 Применение

Проводится на всех типах мягких контейнеров для массовых грузов в качестве испытания типа конструкции.

6.11.5.3.9.2 Подготовка к испытанию

Мягкий контейнер для массовых грузов должен быть наполнен до его максимально допустимой массы брутто.

6.11.5.3.9.3 Метод испытания

После установки мягкого контейнера для массовых грузов на грунт делается сквозной разрез длиной 300 мм, полностью проходящий через все слои мягкого контейнера для массовых грузов на стенке широкой стороны. Разрез делается под углом в 45° к главной оси мягкого контейнера для массовых грузов на равном отдалении от днища и верхнего уровня содержимого. Затем мягкий контейнер для массовых грузов подвергается воздействию равномерно распределенной нагрузки сверху, которая в два раза превышает максимальную массу брутто. Нагрузка должна воздействовать на мягкий контейнер для массовых грузов по меньшей мере в течение 15 минут. Мягкий контейнер для массовых грузов, сконструированный для подъема за верхнюю или боковую часть, должен затем, после снятия нагрузки, отрываться от пола и удерживаться в этом положении в течение 15 минут.

6.11.5.3.9.4 Критерий прохождения испытания

Первоначальная длина разреза не должна увеличиваться более чем на 25%.

6.11.5.3.10 *Испытание на штабелирование*

6.11.5.3.10.1 Применение

Проводится на всех типах мягких контейнеров для массовых грузов в качестве испытания типа конструкции.

6.11.5.3.10.2 Подготовка к испытанию

Мягкий контейнер для массовых грузов должен быть наполнен до его максимально допустимой массы брутто.

6.11.5.3.10.3 Метод испытания

Мягкий контейнер для массовых грузов должен подвергаться воздействию силы, прилагаемой к его верхней поверхности, которая в четыре раза превышает расчетную несущую способность, в течение 24 часов.

6.11.5.3.10.4 Критерий прохождения испытания

Отсутствие потери содержимого во время испытания или после снятия нагрузки.

6.11.5.4 *Протокол испытаний*

6.11.5.4.1 Должен составляться и предоставляться пользователям мягкого контейнера для массовых грузов протокол испытаний, содержащий по меньшей мере следующие сведения:

1. название и адрес предприятия, проводившего испытание;
2. название и адрес заявителя (в случае необходимости);
3. индекс протокола испытаний;
4. дата составления протокола испытания;
5. изготовитель мягкого контейнера для массовых грузов;
6. описание типа конструкции мягкого контейнера для массовых грузов (например, размеры, материалы, затворы, толщина и т.д.) и/или фотография(и);
7. максимальная вместимость/максимально разрешенная масса брутто;
8. характеристики содержимого, использовавшегося при испытаниях, например размеры частиц для твердых веществ;
9. описание испытаний и результаты;
10. протокол испытаний должен быть подписан, и должны быть указаны фамилия и должность лица, подписавшего протокол.

6.11.5.4.2 В протоколе испытаний должны содержаться заявления о том, что мягкий контейнер для массовых грузов, подготовленный так же, как для перевозки, был испытан согласно соответствующим требованиям настоящей главы и что в случае использования других способов удержания или компонентов протокол может стать недействительным. Копия протокола испытаний должна передаваться компетентному органу.

6.11.5.5 Маркировка

6.11.5.5.1 Каждый мягкий контейнер для массовых грузов, изготовленный и предназначенный для использования в соответствии с положениями ДОПОГ, должен иметь долговечную и разборчивую маркировку, наносимую в самом удобном для осмотра месте. Буквы, цифры и символы должны иметь высоту не менее 24 мм, и маркировка должна содержать следующие элементы:

- a) Символ Организации Объединенных Наций для тары .

Этот символ должен использоваться исключительно для указания того, что тара, мягкий контейнер для массовых грузов, переносная цистерна или МЭГК удовлетворяет соответствующим требованиям глав 6.1, 6.2, 6.3, 6.5, 6.6, 6.7 или 6.11;

- b) код ВКЗ;
- c) прописную букву, указывающую группу(ы) упаковки, для которой(ых) был утвержден тип конструкции:

Z – только для группы упаковки III;

- d) месяц и год (две последние цифры года) изготовления;

- e) букву(ы), обозначающую(ие) страну, разрешившую нанесение маркировки, с указанием отличительного знака автомобилей, находящихся в международном движении*;
- f) название или символ изготовителя или иное обозначение мягкого контейнера для массовых грузов, указанное компетентным органом;
- g) нагрузку при испытании на штабелирование в кг;
- h) максимально допустимую массу брутто в кг.

Маркировка должна наноситься в последовательности, указанной в подпунктах а)–h); каждый элемент маркировки, предписанный в этих подпунктах, должен быть четко отделен от других элементов, например косой чертой или пропуском, с тем чтобы все элементы маркировки можно было легко идентифицировать.

6.11.5.5.2 *Пример маркировки*



ВК3/Z/11 09
RUS/NTT/МК-14-10
56000/14000".

Дополнительная поправка:

6.1.3.1 а) i), 6.2.2.7.2 а), 6.2.2.9.2 а), 6.3.4.2 а), 6.5.2.1.1 а), 6.6.3.1 а), 6.7.2.20.1 с) i), 6.7.3.16.1 с) i), 6.7.4.15.1 с) i), 6.7.5.13.1 с) i) *Изменить второе предложение следующим образом: "Этот символ должен использоваться исключительно для указания того, что тара, мягкий контейнер для массовых грузов, переносная цистерна или МЭГК удовлетворяет соответствующим требованиям глав 6.1, 6.2, 6.3, 6.5, 6.6, 6.7 или 6.11."*

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/132/Add.2, часть С)

Глава 7.3

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/132/Add.2, часть С)

7.3.2.1 Во втором предложении (существующее первое предложение) заменить "Коды ВК1 и ВК2" на "Коды ВК1, ВК2 и ВК3". После описания значения кодов ВК1 и ВК2 включить:

"ВК3: разрешается перевозка в мягких контейнерах для массовых грузов".

7.3.2.9 и 7.3.2.10 Добавить новые подразделы следующего содержания:

7.3.2.9 Грузы класса 9

7.3.2.9.1 Для перевозки № ООН 3509 могут использоваться только закрытые контейнеры для массовых грузов (код ВК2). Контейнеры для массовых грузов должны быть герметизированы или должны быть снабжены герметичным проколостойким вкладышем или мешком и должны иметь средство удержания любой свободной жидкости, которая может вытечь во время перевозки, например абсорбирующий материал. Отбракованная порожняя неочищенная тара с остатками веществ класса 5.1 может перевозиться в контейнерах для массовых грузов, которые были сконструированы или приспособлены таким образом, чтобы

* Отличительный знак автомобилей, находящихся в международном движении, предусмотренный Венской конвенцией о дорожном движении (1968 года).

грузы не могли соприкасаться с деревом или каким-либо другим горючим материалом.

7.3.2.10 Эксплуатация мягких контейнеров для массовых грузов

7.3.2.10.1 Перед наполнением мягкий контейнер для массовых грузов должен подвергаться осмотру, с тем чтобы убедиться в том, что он конструктивно пригоден, его текстильные стропы, ленты несущей конструкции, ткань корпуса, элементы запорного устройства, включая металлические и текстильные элементы, не имеют выступов или повреждений и на внутренних вкладышах нет разрывов, разрывов или любых повреждений.

7.3.2.10.2 Для мягких контейнеров для массовых грузов разрешенный период эксплуатации для перевозки опасных грузов составляет два года с даты изготовления мягкого контейнера для массовых грузов.

7.3.2.10.3 Если внутри мягкого контейнера для массовых грузов может произойти опасное накопление газов, должно быть предусмотрено вентиляционное устройство. Вентиляционное отверстие должно быть выполнено так, чтобы исключалась возможность проникновения посторонних веществ или воды в нормальных условиях перевозки.

7.3.2.10.4 Мягкие контейнеры для массовых грузов должны наполняться таким образом, чтобы в загруженном состоянии отношение высоты к ширине не превышало 1,1. Максимальная масса брутто мягких контейнеров для массовых грузов не должна превышать 14 тонн."

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/132/Add.2, часть C)

Глава 7.5

Включить новый подраздел 7.5.7.6 следующего содержания:

7.5.7.6 Погрузка мягких контейнеров для массовых грузов

7.5.7.6.1 Мягкие контейнеры для массовых грузов должны перевозиться в транспортном средстве или контейнере с жесткими боковыми и торцевыми стенками высотой, равной по меньшей мере двум третям высоты мягкого контейнера для массовых грузов. Транспортные средства, используемые для перевозки, должны оснащаться функцией обеспечения устойчивости транспортного средства, утвержденной согласно Правилам № 13 ЕЭК¹.

ПРИМЕЧАНИЕ: При погрузке мягких контейнеров для массовых грузов в транспортное средство или контейнер особое внимание должно уделяться указаниям в отношении обработки и укладки опасных грузов, упомянутым в пункте 7.5.7.1, и Основным принципам ИМО/МОТ/ЕЭК ООН, касающимся погрузки в грузовые транспортные единицы (ГТЕ).

7.5.7.6.2 Мягкие контейнеры для массовых грузов должны закрепляться с помощью соответствующих средств, способных удерживать их в транспортном средстве или контейнере таким образом, чтобы при перевозке не происходило каких-либо перемещений, способных изменить положение мягкого контейнера для массовых грузов или вызвать его повреждения. Перемещению мягких контейнеров для массовых грузов можно также воспрепятствовать путем заполнения свободного пространства материалом для компактной укладки груза или путем блокировки или крепления. Если используются крепежные приспособления, такие как бандажные ленты или ремни, то их не следует затягивать слишком

ком туго, чтобы не повредить или не деформировать мягкие контейнеры для массовых грузов.

7.5.7.6.3 Мягкие контейнеры для массовых грузов не должны штабелироваться."

¹ *Правила № 13 ЕЭК (Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения транспортных средств категорий М, N и О в отношении торможения).*

(Справочные документы: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/132/Add.2, часть С, и ECE/TRANS/WP.15/2014/17 с поправками к пункту 7.5.7.6.1)

Глава 9.1

9.1.3.1 После слов "(свидетельство о допущении к перевозке в режиме ДОПОГ)" включить сноску 4 следующего содержания:

⁴ *С Руководящими указаниями, касающимися заполнения свидетельства о допущении к перевозке, можно ознакомиться на веб-сайте Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (<http://www.unepce.org/trans/danger/danger.htm>)".*

(Справочные документы: ECE/TRANS/WP.15/2014/18 и неофициальный документ INF.8/Rev.1)

Приложение II

Руководящие указания, касающиеся заполнения свидетельства о допущении к перевозке, предусмотренного в разделе 9.1.3 ДОПОГ

Пронумерованные графы в печатной версии свидетельства о допущении транспортных средств к перевозке определенных опасных грузов, образец которого приводится в подразделе 9.1.3.5, необходимо заполнять следующим образом.

Это свидетельство составляется на языке или одном из языков выдающей его страны. Если этот язык не является английским, немецким или французским, то название свидетельства о допущении, а также любые замечания, вносимые в графу 11, должны составляться также на английском, немецком или французском языке.

1. Свидетельство №

Номер свидетельства присваивается выдающим его органом.

2. Изготовитель транспортного средства

См. свидетельство(а) о регистрации или регистрационный номер транспортного средства.

3. Идентификационный номер транспортного средства

См. свидетельство(а) о регистрации и проверьте соответствующий(ие) номер(а) на транспортном(ых) средстве(ах).

4. Регистрационный номер

См. свидетельство(а) о регистрации. Если на дату выдачи свидетельства о допущении данное транспортное средство еще не было зарегистрировано, оставьте эту графу незаполненной до момента регистрации транспортного средства.

5. Наименование перевозчика, оператора или собственника и его адрес

6. Описание транспортного средства

В соответствии со сноской 1 к свидетельству о допущении описание должны вытекать из определений механических транспортных средств и прицепов категорий N и O, приведенных в пункте 2 Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (CP.3) или в Директиве 2007/46/ЕС.

Описание механических транспортных средств в соответствии с CP.3

Максимальная масса (MM)	Механические транспортные средства категории N	Power-driven vehicles of category N	Véhicules à moteur de catégorie N	Kraftfahrzeuge der Klasse N
MM < 3,5 т	Категория N ₁	Category N ₁	Catégorie N ₁	Klasse N ₁
3,5 т < MM < 12 т	Категория N ₂	Category N ₂	Catégorie N ₂	Klasse N ₂
MM > 12 т	Категория N ₃	Category N ₃	Catégorie N ₃	Klasse N ₃

**Описание механических транспортных средств в соответствии
с Директивой 2007/46/ЕС**

Максимальная масса (ММ)	Механические транспортные средства категории N	Motor vehicles of category N	Véhicules à moteur de catégorie N	Kraftfahrzeuge der Klasse N
ММ < 3,5 т	Грузовой автомобиль N ₁	Lorry N ₁	Camion N ₁	Lastkraftwagen N ₁
3,5 т < ММ < 12 т	Грузовой автомобиль N ₂	Lorry N ₂	Camion N ₂	Lastkraftwagen N ₂
ММ > 12 т	Грузовой автомобиль N ₃	Lorry N ₃	Camion N ₃	Lastkraftwagen N ₃
ММ < 3,5 т	Автодор тягач N ₁	Road tractor N ₁	Tracteur routier N ₁	Zugmaschine N ₁
3,5 т < ММ < 12 т	Автодор тягач N ₂	Road tractor N ₂	Tracteur routier N ₂	Zugmaschine N ₂
ММ > 12 т	Автодор тягач N ₃	Road tractor N ₃	Tracteur routier N ₃	Zugmaschine N ₃
ММ < 3,5 т	Тягач для полуприцепа N ₁	Tractor unit for semi-trailer N ₁	Unité de traction de semi-remorque N ₁	Sattelzugmaschine N ₁
3,5 т < ММ < 12 т	Тягач для полуприцепа N ₂	Tractor unit for semi-trailer N ₂	Unité de traction de semi-remorque N ₂	Sattelzugmaschine N ₂
ММ > 12 т	Тягач для полуприцепа N ₃	Tractor unit for semi-trailer N ₃	Unité de traction de semi-remorque N ₃	Sattelzugmaschine N ₃

Описание прицепов

Максимальная масса	Прицепы	Trailers	Remorques	Anhänger
ММ ≤ 0,75 т	Прицеп O ₁ / Полный прицеп O ₁ *	Drawbar trailer O ₁ / Full trailer O ₁ *	Remorque à timon d'attelage O ₁	Deichselanhänger O ₁
0,75 т < ММ ≤ 3,5 т	Прицеп O ₂ / Полный прицеп O ₂ *	Drawbar trailer O ₂ / Full trailer O ₂ *	Remorque à timon d'attelage O ₂	Deichselanhänger O ₂
3,5 т < ММ < 10 т	Прицеп O ₃ / Полный прицеп O ₃ *	Drawbar trailer O ₃ / Full trailer O ₃ *	Remorque à timon d'attelage O ₃	Deichselanhänger O ₃
ММ > 10 т	Прицеп O ₄ / Полный прицеп O ₄ *	Drawbar trailer O ₄ / Full trailer O ₄ *	Remorque à timon d'attelage O ₄	Deichselanhänger O ₄
ММ ≤ 0,75 т	Полуприцеп O ₁	Semi-trailer O ₁	Semi-remorque O ₁	Sattelanhänger O ₁
0,75 т < ММ ≤ 3,5 т	Полуприцеп O ₂	Semi-trailer O ₂	Semi-remorque O ₂	Sattelanhänger O ₂
3,5 т < ММ < 10 т	Полуприцеп O ₃	Semi-trailer O ₃	Semi-remorque O ₃	Sattelanhänger O ₃
ММ > 10 т	Полуприцеп O ₄	Semi-trailer O ₄	Semi-remorque O ₄	Sattelanhänger O ₄
ММ ≤ 0,75 т	Прицеп с центральной осью O ₁	Centre-axle trailer O ₁	Remorque à essieu central O ₁	Zentralachsanhänger O ₁

Максимальная масса	Прицепы	Trailers	Remorques	Anhänger
0,75 т < ММ ≤ 3,5 т	Прицеп с центральной осью O ₂	Centre-axle trailer O ₂	Remorque à essieu central O ₂	Zentralachsanhänger O ₂
3,5 т < ММ < 10 т	Прицеп с центральной осью O ₃	Centre-axle trailer O ₃	Remorque à essieu central O ₃	Zentralachsanhänger O ₃
ММ > 10 т	Прицеп с центральной осью O ₄	Centre-axle trailer O ₄	Remorque à essieu central O ₄	Zentralachsanhänger O ₄

* "Полный прицеп" – термин, используемый в СР.3.

7. Обозначение(я) транспортного средства согласно пункту 9.1.1.2 ДОПОГ

Во избежание несанкционированной модификации свидетельства все не соответствующие требованиям обозначения следует вычеркнуть.

В отношении одного транспортного средства могут действовать несколько обозначений. Например, транспортное средство, которое отвечает требованиям, предъявляемым к транспортным средствам FL, автоматически отвечает требованиям в отношении транспортных средств AT. В таком случае в свидетельстве необходимо указать оба обозначения.

На основании информации, указанной в графе 7, вместе с информацией, приводимой в графе 10, определяют, какие грузы могут перевозиться данным транспортным средством.

8. Износостойкая тормозная система

Пометка "Неприменимо" должна вноситься в свидетельства о допуске тех транспортных средств, к которым не применяются положения, касающиеся износостойких тормозных систем.

Пример: Такая пометка вносится в случае прицепов и автотранспортных средств ввиду их малой максимальной массы или малой массы для буксировки прицепа в соответствии с примечанием b) в таблице, приведенной в разделе 9.2.1.

В других случаях следует помечать вторую строку в графе 8 и указывать правильное значение. В некоторых странах максимальная допустимая масса для регистрации/эксплуатации может превышать 44 т, однако в соответствии с пунктом 2.3.1.5 приложения 5 к Правилам № 13 ЕЭК значение 44 т может считаться достаточным, даже если общая максимальная масса превышает 44 т (см. сноску 4 в свидетельстве о допуске).

Пример: Максимальная масса всего состава составляет 50 т (согласно законодательству страны). Технические характеристики износостойкой тормозной системы являются достаточными для максимальной допустимой массы, равной 44 т. В соответствии с пунктом 2.3.1.5 приложения 5 к Правилам № 13 ЕЭК такой состав может эксплуатироваться при массе до 50 т.

9. Описание встроенной(ых) цистерны (цистерн)/транспортного средства-батарей

См. официальное утверждение типа цистерны, последнее свидетельство о проверке цистерны или табличку на цистерне.

10. Опасные грузы, разрешенные к перевозке

В графе 10 требуется указывать информацию только для транспортных средств EX/II и EX/III, транспортных средств с встроенной цистерной или транспортных средств-батарей. Такие транспортные средства (например, тягачи с полуприцепами) могут использоваться для перевозки грузов в соответствии с обозначением, указываемым в графе 7.

10.1 В соответствии с пунктом 9.3.7.3, который касается электрооборудования, расположенного в грузовом отделении транспортных средств EX/II и EX/III, в случае транспортных средств, предназначенных для перевозки взрывчатых веществ группы совместимости J, требуется степень защиты IP65. В случае других взрывчатых веществ электрооборудование, расположенное в грузовом отделении, должно иметь степень защиты IP54.

10.2 Для автоцистерн и транспортных средств-батарей необходимо выбрать и пометить один из двух следующих возможных вариантов:

- ссылку на код цистерны в графе 9.5 и на любые возможные специальные положения ТС или ТЕ в графе 9.6; или
- перечень веществ с указанием класса, номера ООН и, при необходимости, группы упаковки и надлежащего отгрузочного наименования.

11. Замечания

Место для замечаний.

Примеры:

- запись "транспортное средство с вакуумной цистерной для отходов" в соответствии с пунктом 9.1.3.3;
- можно указать дату следующей требуемой проверки цистерны;
- в случае транспортных средств, предназначенных для перевозки взрывчатых веществ в цистернах, согласно разделу 9.7.9, можно сделать следующую запись: "Транспортное средство, соответствующее разделу 9.7.9 ДОПОГ, для перевозки взрывчатых веществ в цистернах."

12. Действительно до

Необходимо указать дату истечения срока действия, а также место и дату выдачи. В свидетельстве о допуске должна быть проставлена печать, и оно должно быть подписано выдавшим его органом.

13. Продление срока действительности

См. указания в отношении графы 12 выше.

(Справочные документы: ECE/TRANS/WP.15/2014/18 и неофициальный документ INF.8/Rev.1 с поправками)

Приложение III

Исправления к приложениям А и В к ДОПОГ, измененным в соответствии с поправками, вступающими в силу 1 января 2015 года

1.6.1.28, 1.8.6.4.1 (два раза), 1.8.6.8 (два раза), 6.2.2.11 (три раза), 6.2.3.6.1 (три раза) и 6.8.4 ТА4 и ТТ9

К тексту на русском языке не относится.

Глава 1.6, 1.6.1.32

К тексту на русском языке не относится.

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/2014/13)

Глава 2.2., 2.2.7.2.4.1.3 с)

К тексту на русском языке не относится.

(Справочный документ: неофициальный документ INF.20)

Глава 3.2, таблица А, № ООН 1687, 1700, 2016, 2017, колонка 15

Вместо "D/E" читать "E".

(Справочный документ: неофициальный документ INF.19)

Глава 3.2, таблица А, № ООН 2212, колонка 6

Включить "542".

(Справочный документ: неофициальный документ INF.4)

Глава 3.2, таблица А, № ООН 2590, колонка 6

Исключить "542".

(Справочный документ: неофициальный документ INF.4)

Глава 3.2, таблица А, № ООН 3132, ГУ I, и 3135, ГУ I, колонка 15

Вместо "B/E" читать "E".

(Справочный документ: неофициальный документ INF.19)

Глава 3.2, таблица А, № ООН 3315, колонка 15

Вместо "C/E" читать "E".

(Справочный документ: неофициальный документ INF.19)

Глава 4.1, 4.1.4.1, Р200, сноска к таблице, название Директивы 84/527/ЕСЕ

К тексту на русском языке не относится.

(Справочный документ: неофициальный документ INF.20)

Глава 5.2, 5.2.1.7.5

Вместо "5.1.5.2.1, 6.4.22.1–6.4.22.4, 6.4.23.4–6.4.23.7 и 6.4.24.2" читать "1.6.6.2.1, 5.1.5.2.1, 6.4.22.1–6.4.22.4 и 6.4.23.4–6.4.23.7".

(Справочный документ: неофициальный документ INF.9)

Глава 5.3, 5.3.1.7.1

К тексту на русском языке не относится.

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/2014/13)

Глава 5.5, 5.5.3.7.1

К тексту на русском языке не относится.

(Справочный документ: неофициальный документ INF.20)

Глава 6.2, 6.2.6.3.1.2

К тексту на русском языке не относится.

(Справочный документ: неофициальный документ INF.20)

Глава 6.4, таблица 6.4.11.2, сноска а к таблице

К тексту на русском языке не относится.

(Справочный документ: неофициальный документ INF.20)

Глава 6.4, 6.4.23.2

К тексту на русском языке не относится.

(Справочный документ: неофициальный документ INF.20)

Глава 6.4, 6.4.23.4 е)

К тексту на русском языке не относится.

(Справочный документ: неофициальный документ INF.20)

Глава 6.7, 6.7.4.14.10

Исключить ", 6.7.4.14.5".

(Справочный документ: неофициальный документ INF.20)

Глава 8.1, 8.1.5.3

Вместо "EN 141" читать "EN 14387:2004 + A1:2008".

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/2014/12)

Глава 9.1, 9.1.3.5, сноска 1 к таблице

Исключить "приложении 7 к".

(Справочный документ: неофициальный документ INF.22)
