


Европейская экономическая комиссия
Комитет по внутреннему транспорту
Рабочая группа по перевозкам опасных грузов
Сто тринадцатая сессия

Женева, 15–17 мая 2023 года

Доклад Рабочей группы о работе ее сто тринадцатой сессии,

состоявшейся в Женеве 15–17 мая 2023 года

Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники	1–5	3
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	6	3
III. Восемьдесят пятая сессия Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) (пункт 2 повестки дня)	7–12	3
IV. Состояние Соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) и связанные с этим вопросы (пункт 3 повестки дня)	13–15	4
A. Статус Соглашения	13	4
B. Протокол о внесении поправок 1993 года	14–15	4
V. Работа Совместного совещания МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ (пункт 4 повестки дня)	16–19	5
VI. Предложения о внесении поправок в приложения А и В к ДОПОГ (пункт 5 повестки дня)	20–39	5
A. Конструкция и допущение к перевозке транспортных средств	20–29	5
1. Защита транспортных средств с задней стороны	20	5
2. Работа неофициальной рабочей группы по электромобилям	21–23	5
3. Дополнение 18 к поправкам серии 11 к Правилам № 13 ООН (торможение большегрузных транспортных средств)	24–25	6
4. Свидетельство о допущении	26–28	6
5. Система контроля давления в шинах	29	6



В.	Различные предложения	30–39	7
1.	Знак «заземление» в пункте 6.8.2.1.27	30–32	7
2.	Новый раздел 1.2.3, сопутствующая поправка	33	7
3.	Обучение водителей: максимальное количество учебных занятий в день	34–35	7
4.	Расхождения в подразделе 6.8.1.5 МПОГ и ДОПОГ	36–37	7
5.	Ссылка на раздел 8.2.3 в главе 3.4	38–39	7
VII.	Толкование ДОПОГ (пункт 6 повестки дня)	40–53	7
А.	Сфера применения ДОПОГ	40–45	7
В.	Транспортный документ — грузы, перевозимые в одной транспортной единице и одним транспортным средством	46–47	8
С.	Перевозка опасных грузов в контексте обязанностей по защите населения	48–49	8
Д.	Экзамен для возобновления свидетельства консультанта по вопросам безопасности	50–51	9
Е.	Ссылка на механизмы и оборудование в первом абзаце пункта 1.1.3.6.3	52–53	9
VIII.	Циклическая экономика, устойчивое использование природных ресурсов и цели в области устойчивого развития (пункт 7 повестки дня)	54–56	9
IX.	Программа работы (пункт 8 повестки дня)	57–58	10
X.	Прочие вопросы (пункт 9 повестки дня)	59–62	10
А.	Согласие компетентного органа в соответствии с подразделом 2.1.2.8 ДОПОГ и предложение о внесении изменений в Перечень опасных грузов Типовых правил	59	10
В.	Габариты и вес транспортных средств — модульная система, используемая в Финляндии	60	10
С.	Перевозка отбракованной порожней неочищенной тары	61	10
Д.	Дань уважения г-ну Адриану-Теодору Радуте	62	10
XI.	Утверждение доклада (пункт 10 повестки дня)	63	10
Приложение			
	Проекты поправок к приложениям А и В к ДОПОГ для вступления в силу 1 января 2025 года		11

I. Участники

1. Рабочая группа по перевозкам опасных грузов провела свою сто тринадцатую сессию 15–17 мая 2023 года под руководством Председателя г-жи А. Румье (Франция) и заместителя Председателя г-на А. Симони (Италия).
2. В работе сессии приняли участие представители следующих стран: Австрии, Беларуси, Бельгии, Боснии и Герцеговины, Венгрии, Германии, Дании, Ирландии, Испании, Италии, Латвии, Люксембурга, Нидерландов, Польши, Румынии, Соединенного Королевства, Турции, Финляндии, Франции, Швейцарии и Швеции.
3. В соответствии с пунктом 11 Положения о круге ведения Европейской экономической комиссии в работе сессии приняли участие представители Зимбабве.
4. Была представлена следующая межправительственная организация: Межправительственная организация по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ).
5. Были представлены следующие неправительственные организации: Европейская конфедерация поставщиков топлива (ЕКПТ), Европейский совет химической промышленности (ЕСХП), Международная ассоциация консультантов по вопросам безопасности перевозки опасных грузов (МАКБ), Международная организация предприятий автомобильной промышленности (МОПАП) и Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ).

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

Документы: ECE/TRANS/WP.15/261 и
ECE/TRANS/WP.15/261/Add.1 (секретариат)

Неофициальные документы: INF.1, INF.2 и INF.3 (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.27.

III. Восемьдесят пятая сессия Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) (пункт 2 повестки дня)

Документы: ECE/TRANS/328 и ECE/TRANS/328/Add.1
(доклад КВТ о работе его восемьдесят пятой сессии)

ECE/TRANS/2023/21 (секретариат КВТ)
ECE/TRANS/2023/4/Rev.1 (секретариат КВТ)

Неофициальный документ: INF.19 (секретариат)

7. Рабочая группа приняла к сведению соответствующие итоги работы последней сессии КВТ (21–24 февраля 2023 года). Рабочая группа с удовлетворением отметила, что Комитет утвердил результаты ее работы за 2022 год и принял ее программу работы и расписание совещаний на 2023 год. Она также приветствовала одобрение публикации в 2024 году сводных текстов ДОПОГ и ВОПОГ с поправками, вступающими в силу 1 января 2025 года.
8. Рабочая группа с интересом отметила продолжение работы по осуществлению стратегии Комитета на период до 2030 года. Она приняла к сведению, что Комитет призвал все рабочие группы рассмотреть и при необходимости согласовать свои положения о круге ведения с кругом ведения Комитета. Секретариат заявил, что он подготовит проект поправок к кругу ведения для следующей сессии на основе нынешнего положения о круге ведения (ECE/TRANS/WP.15/190/Add.1) и информации о состоянии согласования и образца, приведенного в документе ECE/TRANS/2023/4/Rev.1 Комитета.

9. Рабочая группа приняла к сведению решение Комитета приступить к пересмотру круга ведения и продлению полномочий своих рабочих групп в течение 2023 года (см. пункт 18 документа ECE/TRANS/328) в соответствии с итогами реформы ЕЭК 2005 года и последующими руководящими принципами создания и функционирования рабочих групп в рамках ЕЭК (ECE/EX/1). Рабочая группа приняла также к сведению, что этот пересмотр будет проводиться на основе материалов, которые будут предоставлены председателями рабочих групп и будут включать возможные пути повышения эффективности и совершенствования методов работы.

10. В этом контексте Рабочая группа с удовлетворением отметила содержащееся в неофициальном документе INF.19 напоминание о правилах в отношении методов работы, которые она приняла в прошлом. Она хотела бы возобновить обсуждение графика сессий и правил, касающихся документации, на следующей сессии на основе неофициального документа INF.19, который будет представлен в качестве официального документа.

11. Рабочая группа уже подтвердила, что повестка дня последних сессий двухлетних периодов (ноябрьские сессии нечетных лет) может быть расширена за счет новых предложений по поправкам сообразно практике прошлых лет. В частности, это позволило посвятить время, которое высвободилось благодаря тому, что принятые Совместным совещанием тексты с положениями, общими для всех трех видов внутреннего транспорта, в целом больше не обсуждались в рамках Рабочей группы, рассмотрению новых положений, непосредственно касающихся автомобильных перевозок.

12. Рабочая группа с удовлетворением отметила деятельность КВТ по адаптации к изменению климата и смягчению его последствий и подтвердила свою поддержку разработки стратегии КВТ по сокращению выбросов парниковых газов на внутреннем транспорте на основе проекта, представленного на сессии одним из сотрудников секретариата Комитета. Отметив, что крайний срок представления материалов и замечаний по проекту — пятница, 29 сентября 2023 года, Рабочая группа предложила желающим делегациям направить свои материалы Председателю до начала сентября на основе предварительных набросков, представленных в документе ECE/TRANS/2023/21.

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

A. Статус Соглашения

13. Со времени проведения последней сессии состояние ДОПОГ (54 Договаривающих стороны) и Протокола о внесении поправок 1993 года (40 Договаривающихся сторон) не изменилось.

B. Протокол о внесении поправок 1993 года

14. Рабочая группа призвала страны, которые еще не сдали на хранение соответствующий юридический документ, необходимый для вступления в силу Протокола 1993 года (Азербайджан, Армения, Беларусь, Босния и Герцеговина, Исландия, Казахстан, Марокко, Нигерия, Сан-Марино, Северная Македония, Таджикистан, Уганда, Хорватия и Черногория), принять необходимые меры с целью ратификации Протокола или присоединения к нему, с тем чтобы он мог как можно скорее вступить в силу.

15. Было отмечено, что при вступлении Протокола в силу область применения ДОПОГ будет ограничена транспортными средствами с четырьмя или более колесами (см. пункты 40–45).

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

Документы: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/168 (Доклад Совместного совещания о работе его весенней сессии 2023 года) ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2023/14 (Германия)

Неофициальные документы: INF.7 (секретариат), INF.8 (Франция), INF.18 (Финляндия), INF.24 (Германия)

16. Рабочая группа утвердила поправки, принятые Совместным совещанием на его весенней сессии 2023 года и воспроизведенные в неофициальном документе INF.7 на английском, русском и французском языках с некоторыми редакционными изменениями (см. приложение). Поправка к пункту 6.8.2.2.11 и соответствующие переходные меры, заключенные в квадратные скобки, будут подтверждены на сто четырнадцатой сессии после того, как они будут вновь рассмотрены на следующей сессии Совместного совещания.

17. Рабочая группа решила сохранить ссылку на главу 3.5 в тексте пункта 5.4.1.1.21 с поправками, хотя в разделе 3.5.6 упоминаются документы, отличные от транспортного документа, предусмотренного в главе 5.4 ДОПОГ.

18. Текст документа ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2023/14 был принят с редакционными изменениями, утвержденными Совместным совещанием, и с дополнительными редакционными изменениями (см. приложение).

19. Рабочая группа рассмотрела различные представленные в неофициальном документе INF.18 варианты учета возможных последствий поправки, принятой к пункту 5.4.0.1, для формулировки пункта 5.4.1.4.2. Большинство делегаций, высказавших свое мнение, поддержали сопутствующую поправку, предложенную в качестве варианта 2. Вместе с тем Рабочая группа отметила, что формулировка этого пункта, возможно, нуждается в дальнейшей доработке, с тем чтобы предусмотреть указание грузов, перевозимых транспортным средством, а не в транспортной единице. Текст был сохранен в его нынешней редакции.

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

A. Конструкция и допущение к перевозке транспортных средств

1. Защита транспортных средств с задней стороны

Документ: ECE/TRANS/WP.15/2023/1 (Соединенное Королевство)

Неофициальный документ: INF.9 (Нидерланды)

20. Несколько делегаций высказались в поддержку предложения Соединенного Королевства. Ряд делегаций поддержали замечания Нидерландов в неофициальном документе INF.9 и предпочли продолжить обсуждение на следующей сессии на основе пересмотренного предложения с учетом этих замечаний. Рабочая группа предложила желающим делегациям направить свои замечания представителям Соединенного Королевства и Нидерландов, которые подготовят пересмотренное предложение к следующей сессии.

2. Работа неофициальной рабочей группы по электромобилям

Документ: ECE/TRANS/WP.15/2023/4 (Нидерланды)

Неофициальный документ: INF.5 (председатель неофициальной рабочей группы по электромобилям), INF.27 (Нидерланды)

21. Представитель Нидерландов в качестве председателя неофициальной рабочей группы по электромобилям рассказал о ходе работы группы и предлагаемых поправках к документу ECE/TRANS/WP.15/2023/4, направленных на изменение положений, касающихся обесточивания электрических систем, для их применения к электромобилям.

22. Рабочая группа отметила, что никто до сих пор не выполняет секретариатские функции, и просила МОПАП как можно скорее назначить нового секретаря из числа своих членов, с тем чтобы не задерживать работу неофициальной группы.

23. Рабочая группа приняла предложенные поправки к документу ECE/TRANS/WP.15/2023/4 с некоторыми редакционными изменениями и дополнительными сопутствующими поправками (см. приложение). По мнению экспертов, формулировку примечания к пункту 9.2.2.8 можно было бы улучшить. Оно было оставлено в квадратных скобках для рассмотрения на следующей сессии. Рабочая группа с удовлетворением отметила, что принятие этих новых положений стало первым шагом в направлении принятия положений об использовании аккумуляторных электромобилей в качестве транспортных средств категории FL.

3. Дополнение 18 к поправкам серии 11 к Правилам № 13 ООН (торможение большегрузных транспортных средств)

Неофициальные документы: INF.6 (Нидерланды), INF.16 (МОПАП)

24. Рабочая группа отметила, что Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств на своей сессии в марте 2021 года принял дополнение 18 к поправкам серии 11 к Правилам № 13 ООН, с тем чтобы, в частности, охватить системы электрического рекуперативного торможения.

25. На основании пояснений, приведенных в неофициальном документе INF.16, Рабочая группа решила, что действующие положения ДОПОГ, касающиеся торможения, пока остаются без изменений и что, возможно, к этому вопросу необходимо будет вернуться в будущем.

4. Свидетельство о допущении

Неофициальный документ: INF.22 (Соединенное Королевство)

26. Большинство выступивших делегаций сочли, что вариант ДОПОГ, вступивший в силу 1 января 2023 года, разрешает использование свидетельства о допущении к перевозке только в бумажной форме. Некоторые делегации указали, что органы официального утверждения в их странах уже в состоянии выдавать такие свидетельства в электронной форме, однако на транспортном средстве должен находиться его печатный вариант в формате, предусмотренном в разделе 9.1.3.

27. Выступившие делегации высказались за введение положений, разрешающих перевод свидетельств о допущении к перевозке в безбумажную форму. Эти положения должны включать меры по обеспечению доступа к таким свидетельствам и проверке их подлинности, а также соответствующие меры обеспечения безопасности при хранении и обработке электронных данных.

28. Рабочая группа предложила Соединенному Королевству продолжить работу над этим вопросом.

5. Система контроля давления в шинах

Неофициальный документ: INF.26 (Нидерланды)

29. По мнению выступивших делегаций в подразделе 1.1.3.7 не предусматривается освобождение датчиков давления в шинах от требований подраздела 9.2.2.9 в отношении транспортных средств EX/III и FL, при этом датчики на таких транспортных средствах, расположенные внутри камеры, не обязательно должны удовлетворять требованиям подраздела 9.2.2.9.

В. Различные предложения

1. Знак «заземление» в пункте 6.8.2.1.27

Документ: ECE/TRANS/WP.15/2023/2 (Германия)

30. Предложение об изменении знака заземления в пункте 6.8.2.1.27 было принято (см. приложение).

31. Несколько делегаций отметили, что этот знак в измененном виде уже используется для обозначения заземления на автоцистернах и что данная поправка не потребует каких-либо переходных мер. Рабочая группа предложила делегациям проверить, насколько это верно, до начала следующей сессии.

32. По мнению некоторых делегаций, было бы полезно дать более полное описание требуемой маркировки или включить ссылку на стандарт, такой как МЭК 60417. Данный вопрос можно было бы рассмотреть на одной из будущих сессий.

2. Новый раздел 1.2.3, сопутствующая поправка

Документ: ECE/TRANS/WP.15/2023/3 (секретариат)

33. Предложение о поправке к пункту 1.1.2.2 было принято (см. приложение).

3. Обучение водителей: максимальное количество учебных занятий в день

Неофициальный документ: INF.13 (Швейцария)

34. Выступившие делегации высказали мнение, что использование выражения «как правило» в пункте 8.2.2.3.7 означает, что курсы подготовки должны планироваться исходя из максимум восьми учебных занятий в день, однако их количество может быть превышено в силу исключительных обстоятельств при проведении подготовки (например, в случае задержек).

35. Большинство выступавших не поддержали предложение Швейцарии увеличить количество запланированных учебных занятий до десяти в день.

4. Расхождения в подразделе 6.8.1.5 МПОГ и ДОПОГ

Неофициальный документ: INF.25 (Бельгия)

36. Рабочая группа отметила, что примечания к пунктам 6.8.1.5.1 а) и 6.8.1.5.4 а) относятся к автоцистернам и контейнерам-цистернам в ДОПОГ, тогда как в рамках МПОГ они не применяются.

37. Рабочая группа предложила представителю Бельгии представить свой документ Совместному совещанию для рассмотрения Рабочей группой по цистернам.

5. Ссылка на раздел 8.2.3 в главе 3.4

Неофициальный документ: INF.12 (МАКБ)

38. Несколько делегаций поддержали предложение МАКБ включить ссылку на раздел 8.2.3 в перечень остальных применимых положений в разделе 3.4.1. Другие сочли, что достаточно ссылки на главу 1.3.

39. Рабочая группа предложила представителю МАКБ представить на сто четырнадцатой сессии официальный документ.

VII. Толкование ДОПОГ (пункт 6 повестки дня)

A. Сфера применения ДОПОГ

Документ: ECE/TRANS/WP.15/2023/5 (секретариат)

Неофициальные документы: INF.17 (Дания), INF.21 (Франция),
INF.23 (Швейцария)

40. Рабочая группа отметила, что название раздела III.B. и текст пункта 13 документа ECE/TRANS/WP.15/2023/5 следует исправить для включения ссылки на велосипеды со вспомогательным двигателем с максимальным объемом цилиндров 50 см³. Рабочая группа решила, что с учетом этого изменения подготовленный секретариатом документ дает четкое представление о текущем состоянии применения ДОПОГ к двух- и трехколесным транспортным средствам и о возможных будущих изменениях (см. также пункт 15).

41. Несколько делегаций представили информацию о том, каким образом и в какой степени в их странах регламентируются велосипеды и другие транспортные средства, не охваченные ДОПОГ. Рабочая группа предложила делегациям, которые еще не сделали этого, передать эту информацию в письменном виде в секретариат со ссылкой на применимые национальные положения, если таковые имеются.

42. Рабочая группа отметила, что в ИКАО прошли аналогичные обсуждения в отношении доставки грузов дистанционно-пилотируемыми летательными аппаратами (дронами).

43. Несколько делегаций выступили за продолжение обсуждения на будущих сессиях с целью изучения возможностей пересмотра сферы применения ДОПОГ и соответствующей адаптации технических положений приложений А и В для обеспечения безопасной и надежной перевозки опасных грузов с помощью микромобильных транспортных средств и велосипедов.

44. Документ ECE/TRANS/WP.15/2023/5, пересмотренный с учетом вышеуказанного изменения, останется в повестке дня следующей сессии.

45. Рабочая группа отметила, что уточнение действующих положений и разработка новых положений в целях обеспечения возможности безопасной и надежной перевозки опасных грузов с помощью микромобильных транспортных средств и велосипедов способствуют достижению ЦУР 3, 11 и 13.

В. Транспортный документ — грузы, перевозимые в одной транспортной единице и одним транспортным средством

Документ: ECE/TRANS/WP.15/2023/6 (Финляндия)

46. Рабочая группа подтвердила, что поправка, принятая к пункту 5.4.0.1 (см. п. 19), позволяет учесть обеспокоенность, выраженную Финляндией.

47. Рабочая группа решила также, что более широкое применение методов электронной обработки данных (ЭОД) или электронного обмена информацией (ЭОИ) для замены транспортных документов, выполненных на бумаге, как это предусмотрено в пункте 5.4.0.2, облегчит идентификацию и отслеживание грузов, выгруженных или перегруженных с одного транспортного средства на другое в рамках одной и той же транспортной операции.

С. Перевозка опасных грузов в контексте обязанностей по защите населения

Документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/168, пп. 35 и 36
(Доклад Совместного совещания о работе его
весенней сессии 2023 года)

Неофициальный документ: INF.4 (Нидерланды)

48. Рабочая группа подтвердила толкование Совместного совещания, согласно которому положения пунктов d) и e) подраздела 1.1.3.1 позволяют государственным службам (например, полиции, правоприменительным органам, таможене) перевозить опасные грузы в рамках выполнения своих обязанностей по защите населения.

Это толкование будет опубликовано на специальной странице веб-сайта Европейской экономической комиссии.

49. Вместе с тем Рабочая группа высказала мнение о том, что случаи, охватываемые подразделом 1.1.3.1, возможно, было бы целесообразно определить более подробно, и предложила представителю Нидерландов вновь рассмотреть этот вопрос применительно к автомобильному транспорту на основе неофициального документа INF.14, который был представлен Совместному совещанию в ходе его весенней сессии 2023 года, и с учетом полученных замечаний.

D. Экзамен для возобновления свидетельства консультанта по вопросам безопасности

Неофициальный документ: INF.14 (Ирландия)

50. Большинство взявших слово делегаций указали, что по решению компетентного органа проводимые в их странах экзамены для возобновления свидетельства консультанта по вопросам безопасности не включают практическое задание, указанное в пункте 1.8.3.12.4 b). Другие страны, например Ирландия, решили оставить это практическое задание в экзаменах для возобновления свидетельства.

51. Рабочая группа отметила, что варианты формулировки пункта 1.8.3.16.2 на различных языках не полностью соответствуют друг другу, что может привести к различным толкованиям. Поскольку эта формулировка является общей для МПОГ, ДОПОГ и ВОПОГ, любые предлагаемые поправки должны обсуждаться Совместным совещанием.

E. Ссылка на механизмы и оборудование в первом абзаце пункта 1.1.3.6.3

Неофициальный документ: INF.15 (МАКБ)

52. По мнению большинства выступивших делегаций в случае с № ООН 2990 во внимание следует принимать массу нетто содержащегося опасного вещества.

53. Рабочая группа предложила представителю МАКБ связаться с делегацией Испании, которая уже подготовила предложения по классификации изделий и опасных грузов в механизмах и оборудовании для МПОГ, ДОПОГ и ВОПОГ, и, возможно, представить официальный документ Совместному совещанию.

VIII. Циклическая экономика, устойчивое использование природных ресурсов и цели в области устойчивого развития (пункт 7 повестки дня)

Документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/168, п. 60
(Доклад Совместного совещания о работе его весенней сессии 2023 года)

54. На своей сто двенадцатой сессии Рабочая группа предложила делегациям включать в раздел «Обоснование» своих будущих предложений возможную взаимосвязь с этими темами.

55. В этом контексте секретариат представил Совместному совещанию проект таблицы с указанием целей устойчивого развития, наиболее тесно связанных с МПОГ, ДОПОГ и ВОПОГ и с работой Совместного совещания МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ, Рабочей группы по перевозкам опасных грузов и Совместного совещания экспертов по Правилам, прилагаемым к ВОПОГ (неофициальный документ INF.23, с которым можно ознакомиться на веб-странице весенней сессии (2023 год) Совместного совещания по адресу: <https://unece.org/info/Transport/Dangerous-Goods/events/373808>).

56. Рабочая группа предложила желающим делегациям направить свои комментарии по проекту таблицы в секретариат до конца мая 2023 года.

IX. Программа работы (пункт 8 повестки дня)

57. Сто четырнадцатую сессию Рабочей группы было запланировано провести 6–10 ноября 2023 года. Пункты повестки дня следующей сессии будут такими же, как и на сто тринадцатой сессии, с добавлением пункта, посвященного выборам должностных лиц.

58. Крайний срок представления официальных документов для этой сессии — 11 августа 2023 года.

X. Прочие вопросы (пункт 9 повестки дня)

A. Согласие компетентного органа в соответствии с подразделом 2.1.2.8 ДОПОГ и предложение о внесении изменений в Перечень опасных грузов Типовых правил

Неофициальный документ: INF.10 (Ирландия)

59. Рабочая группа рекомендовала представителю Ирландии представить свой документ неофициальной рабочей группе по перевозке опасных отходов Совместного совещания для получения ее заключения, прежде чем представлять Подкомитету экспертов по перевозке опасных грузов предложение о внесении изменений в Перечень опасных грузов в Типовых правилах.

B. Габариты и вес транспортных средств — модульная система, используемая в Финляндии

Неофициальный документ: INF.20 и Add.1 (Финляндия)

60. Представитель Финляндии выступил по вопросу о комбинациях транспортных средств и транспортных единиц, которые применяются в Финляндии и имеют большие размеры и массу, чем обычные европейские комбинации и транспортные единицы.

C. Перевозка отбракованной порожней неочищенной тары

Неофициальный документ: INF.11 (Ирландия)

61. Рабочая группа рекомендовала представителю Ирландии представить свой документ неофициальной рабочей группе по перевозке опасных отходов Совместного совещания для ознакомления с ее мнением.

D. День уважения г-ну Адриану-Теодору Радуте

62. Узнав о том, что г-н Адриан-Теодор Радута выходит на пенсию и более не будет участвовать в работе ее сессий, Рабочая группа поблагодарила его за участие, в частности в работе по вопросам конструкции транспортных средств и их допущения к перевозке, и пожелала ему счастливой жизни на пенсии.

XI. Утверждение доклада (пункт 10 повестки дня)

63. Рабочая группа утвердила доклад о работе своей сто тринадцатой сессии и приложение к нему на основе проекта, подготовленного секретариатом.

Приложение

Проекты поправок к приложениям А и В к ДОПОГ для вступления в силу 1 января 2025 года

Глава 1.1

1.1.2.2 Изменить название главы 1.2 на «Определения, единицы измерения и сокращения».

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/2023/3)

1.1.3.1 Перенумеровать нынешний пункт а) в пункт а) i).

После пункта а) i) добавить новый подпункт ii) следующего содержания:

«ii) к перевозке частными лицами в пределах, определенных в пункте а) i), опасных грузов, которые первоначально предназначались для их личного потребления, использования в быту, досуга или спорта и которые перевозятся в качестве отходов, включая случаи, когда эти опасные грузы больше не помещены в оригинальную тару для розничной продажи, при условии, что приняты меры для предотвращения любой утечки при нормальных условиях перевозки;».

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/168)

Глава 1.4

1.4.2.1.1 В подпункте е) заменить «контейнеры для массовых грузов» на «контейнеры для перевозки навалом/насыпью».

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/168)

Глава 1.6

1.6.1 Добавить переходную меру следующего содержания:

«1.6.1.54 Ковши для перевозки расплавленного алюминия под № ООН 3257, изготовленные и утвержденные до 1 июля 2025 года в соответствии с положениями национального законодательства, но не отвечающие, однако, изложенным в пункте 7.3.3.2.7 требованиям AP11 в отношении конструкции и утверждения, применяемым с 1 января 2025 года, могут по-прежнему использоваться с разрешения компетентных органов в странах использования».

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2023/14 с поправками)

1.6.3 Добавить переходную меру следующего содержания:

[«1.6.3.61 Встроенные цистерны (автоцистерны) и съемные цистерны, изготовленные до 1 июля 2025 года в соответствии с требованиями, действующими до 31 декабря 2024 года, но не отвечающие, однако, требованиям пункта 6.8.2.2.11, применяемым с 1 января 2025 года, могут по-прежнему эксплуатироваться.»].

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/168)

1.6.4 Добавить переходную меру следующего содержания:

[«1.6.4.65 Контейнеры-цистерны, изготовленные до 1 июля 2025 года в соответствии с требованиями, действующими до 31 декабря 2024 года,

но не отвечающие, однако, требованиям пункта 6.8.2.2.11, применяемым с 1 января 2025 года, могут по-прежнему эксплуатироваться.».].

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/168)

Глава 3.2, таблица А

Для всех позиций под № ООН 2037 в колонку 16 включить «V14».

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/168)

Для № ООН 2073 в колонке 6 исключить «532».

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/168)

Для № ООН 2672 в колонке 6 исключить «543».

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/168)

Для № ООН 3257 (первая позиция) в колонке 17 добавить «AP11».

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2023/14)

Для № ООН 3550 в колонке 9b добавить «M18».

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/168)

Глава 3.3

СП 532 Исключить и добавить «532 (Исключено)».

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/168)

СП 543 Исключить и добавить «543 (Исключено)».

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/168)

СП 668 Изменить вводное предложение следующим образом:

«Вещества, предназначенные для нанесения дорожной разметки, и битум или аналогичные продукты, предназначенные для ремонта трещин и щелей в существующих дорожных покрытиях, перевозимые при высокой температуре, не подпадают под действие других требований ДОПОГ, если выполнены нижеследующие условия:».

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/168)

Глава 4.1

4.1.1.21.6 Таблица 4.1.1.21.6: для № ООН 1779 в колонке 3b заменить «С3» на «CF1».

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/168)

4.1.4.1, P200 В пункте (10) внести в специальное положение по упаковке «р» следующие изменения.

- Во втором абзаце исключить «снабженные устройствами для сброса давления или».

- Исключить последний абзац.

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/168)

Глава 4.3

4.3.4.1.2 Изменить таблицу следующим образом:

- Для кода цистерны «LGBV» после строки «5.1 | O1 | III» включить следующую новую строку: «5.1 | OT 1 | III».
- Для кода цистерны «L1,5BN» исключить вторую строку («3 | F1 | III, температура вспышки < 23 °C, вязкие, давление паров при 50 °C > 1,1 бар, температура кипения > 35 °C»).
- Для кода цистерны «L4BN» в строке «3 | F1» в колонке «Группа упаковки» исключить «III, температура кипения ≤ 35 °C»).
- Для кода цистерны «L4BN» в строке «5.1 | O1», в колонке «Группа упаковки», исключить «I».
- Для кода цистерны «L4BN» в строке «5.1 | OT1», в колонке «Группа упаковки», заменить «I» на «II».

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/168)

Глава 5.4

5.4.0.1 После первого предложения включить новое второе предложение следующего содержания:

«Информация, предписанная в настоящей главе в отношении перевозимых опасных грузов, должна быть доступна во время перевозки таким образом, чтобы грузы, содержащиеся в транспортном средстве, и транспортное средство, в которых они перевозятся, могли быть идентифицированы в документации».

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/168 с поправками)

5.4.1.1.1 В тексте подпункта g) на французском языке исключить «ou des expéditeurs» (данная поправка не касается текста на русском языке).

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/168)

5.4.1.1.21 Изменить следующим образом:

«5.4.1.1.21 *Информация, требуемая в конкретных случаях, определенных в других частях ДОПОГ*

Если требуется информация в соответствии с положениями глав 3.3, [3.5], 4.1, 4.2, 4.3 и 5.5, эта информация должна быть включена в транспортную информацию».

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/168 с поправками)

Глава 6.2

6.2.4.1 Изменить таблицу под заголовком «Для конструкции и изготовления сосудов под давлением или корпусов сосудов под давлением» следующим образом.

- После строки для стандарта «EN ISO 9809-3:2019» включить новую строку следующего содержания:

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
EN ISO 9809-4:2022	Газовые баллоны — Конструкция, изготовление и испытания бесшовных стальных газовых баллонов и трубок многоразового использования — Часть 4: Баллоны из нержавеющей стали с величиной Rm менее 1100 МПа <i>ПРИМЕЧАНИЕ: Под малым количеством понимается партия баллонов в количестве, не превышающем 200.</i>	6.2.3.1 и 6.2.3.4	До дальнейшего указания	

- В строке для стандарта «EN 13110:2012» в колонке 4 заменить «До дальнейшего указания» на «С 1 января 2013 года до 31 декабря 2026 года». Под этой строкой добавить новую строку следующего содержания:

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
EN 13110:2022	Оборудование для СНГ и его вспомогательные приспособления — Переносные сварные алюминиевые баллоны многоразового использования для сжиженного нефтяного газа (СНГ) — Конструкция и изготовление	6.2.3.1 и 6.2.3.4	До дальнейшего указания	

Изменить таблицу под заголовком «Для конструкции и изготовления затворов» следующим образом:

- В строке для стандарта «EN 14129:2014» в колонке 4 заменить «До дальнейшего указания» на «С 1 января 2021 года до 31 декабря 2026 года». Под этой строкой добавить новую строку следующего содержания:

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
EN 14129:[2023]	Оборудование и вспомогательные приспособления для СНГ — Клапаны сброса давления сосудов высокого давления для СНГ <i>ПРИМЕЧАНИЕ: Этот стандарт применим к барабанам под давлением.</i>	6.2.3.1, 6.2.3.3 и 6.2.3.4	До дальнейшего указания	

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/168)

Глава 6.8

6.8.2.1.23 После первого абзаца включить следующее примечание:

«**ПРИМЕЧАНИЕ:** Если применяется раздел 6.8.5, испытания на ударную вязкость, проводимые для аттестации технологий сварки, должны соответствовать требованиям пункта 6.8.5.3».

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/168)

6.8.2.1.27 В левой колонке, последнее предложение, знак заземления заменить следующим знаком: \perp .

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/2023/2)

[6.8.2.2.11 Изменить следующим образом:

«6.8.2.2.11 Уровнемеры не должны быть частью корпусов или устанавливаться на них, если они включают в себя прозрачный материал, который может в

любой момент вступить в непосредственный контакт с веществом, перевозимым в корпусе.»]

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/168)

6.8.2.6.1 В таблице, под заголовком «Для оборудования», в строке для стандарта «EN 14129:2014» в колонке 4 заменить «До дальнейшего указания» на «С 1 января 2015 года до 31 декабря 2026 года». Под этой строкой добавить новую строку следующего содержания:

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
EN 14129:[2023]	Оборудование и вспомогательные приспособления для СНГ – Клапаны сброса давления сосудов высокого давления для СНГ	6.8.2.1.1 и 6.8.3.2.9	До дальнейшего указания	

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/168)

Глава 7.2

7.2.4, V14 После «Аэрозоли» добавить «и газовые баллончики».

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/168)

Глава 7.3

7.3.3.2.7 Добавить следующее новое положение AP11:

«AP11 В соответствии с кодом VC3, предусмотренным в пункте 7.3.3.1, для целей перевозки наливом расплавленного алюминия слова о соответствии “стандартам, указанным компетентным органом страны происхождения” означают, что должны выполняться следующие требования.

1. Общие требования

1.1 “Ковш” означает защитную оболочку, предназначенную для перевозки расплавленного алюминия под № ООН 3257, включая ее корпус, огнеупорную футеровку и эксплуатационное и конструктивное оборудование.

1.2 Ковши должны быть изолированы таким образом, чтобы температура поверхности не превышала 130 °C во время перевозки и расположены так, чтобы другие участники дорожного движения не могли дотронуться до них при нормальных условиях перевозки. Температура поверхности ни в коем случае не должна отрицательно сказываться на функционировании транспортного средства, особенно трубок тормозной магистрали и электрических кабелей.

1.3 Ковши должны быть закреплены на транспортном средстве в соответствии с принципами обеспечения безопасности груза, изложенными в пункте 7.5.7.1.

1.4 На ковши не обязательно наносить большие знаки опасности и маркировку в соответствии с главой 5.3, если они уже нанесены на транспортное средство.

2. Защита от пожара и взрывов

Необходимо предотвратить риск возгорания в результате теплового воздействия расплавленного алюминия на ковш, транспортное средство или средства обеспечения безопасности

груза, а также риск взрыва в результате утечки паров или химической реакции выделившихся газов (например, путем использования инертных газов).

3. Конструкция ковшей

Ковши должны быть изготовлены из стали. Ковши должны быть спроектированы и изготовлены в расчете на испытательное давление 4 бар в соответствии со стандартом EN 13445-3:2014. В процессе производства изготовитель указывает сварные швы, которые подвергаются наибольшей нагрузке. При определении размеров ковшей и их крепления к транспортному средству должны учитываться гидростатическое давление и ударное воздействие расплавленного алюминия. Должны учитываться нагрузки, указанные в пункте 6.8.2.1.2.

Затворы ковшей должны быть спроектированы в соответствии со стандартом EN 13445-3:2014 и должны оставаться герметичными в случае опрокидывания ковша с содержимым (на бок и на верхнюю часть ковша).

Отверстия для наполнения и опорожнения должны быть защищены конструкцией ковша, например кольцами, дефлекторами, клетками или эквивалентными конструкциями.

Защитное устройство в верхней части ковша должно быть сконструировано таким образом, чтобы выдерживать без постоянной деформации статическую нагрузку, приложенную вертикально к крышке отверстия для наполнения, равную двукратному значению максимально допустимой массы ковша (2 g).

Огнеупорная футеровка должна быть стойкой к воздействию содержимого и должна быть пригодна в качестве изоляционного материала.

Огнеупорная футеровка должна быть выполнена таким образом, чтобы ее герметичность сохранялась независимо от деформаций, которые могут возникать при нормальных условиях перевозки (см. пункт 6.8.2.1.2).

Проверяющий орган, осуществляющий проверки в соответствии с пунктом 6.8.2.4.1 или 6.8.2.4.4, должен проверить и подтвердить способность изготовителя или предприятия по техническому обслуживанию или ремонту выполнять сварочные работы и функционирование системы обеспечения качества сварки. Сварочные работы на оболочке из листового металла, в частности на несущих деталях, могут выполняться только утвержденными сварочными компаниями.

Уплотнения на крышках и затворах ковшей должны быть выбраны и размещены таким образом, чтобы они предотвращали утечку расплавленного алюминия в случае опрокидывания полного ковша.

4. Проверка и испытания ковшей

Проверки и испытания, описанные в пунктах 4.1–4.5, должны проводиться проверяющим органом, утвержденным компетентным органом. Проверки и испытания должны проводиться в соответствии с применимыми требованиями стандарта EN 12972:2018. По результатам проведенных испытаний выдаются протоколы испытаний.

4.1 Проверка типа конструкции ковшей

Конструкция и качество изготовления должны быть испытаны в рамках процедуры испытания типа конструкции для обеспечения того, чтобы ковши соответствовали требованиям стандарта EN 13445-3:2014, касающимся изготовления. Сварные швы, подверженные наибольшим нагрузкам, указываются в протоколе испытания типа конструкции.

4.2 Первоначальная проверка

Ковши должны быть испытаны и проверены до их ввода в эксплуатацию.

Испытание должно включать, по крайней мере, следующее:

- a) проверку соответствия ковша документации по проверке типа конструкции;
- b) проверку соответствия утвержденному типу;
- c) осмотр внешнего состояния;
- d) испытание на гидравлическое давление при испытательном давлении 4 бар; на этом этапе ковши не должны иметь огнеупорной футеровки;
- e) осмотр внутреннего состояния (визуальный осмотр внутренней металлической поверхности ковша перед установкой огнеупорной футеровки и визуальный осмотр огнеупорной футеровки);
- f) проверку удовлетворительного функционирования оборудования.

Испытание на гидравлическое давление также может проводиться с использованием альтернативного уплотнения.

4.3 Промежуточная проверка

Ковши должны проходить промежуточную проверку не позднее чем через 6 лет после первоначальной проверки и каждой периодической проверки.

Промежуточная проверка должна включать, по крайней мере, следующее:

- a) проверку документации;
- b) осмотр внешнего состояния, в том числе целостности соединений фланцев и крышек;
- c) измерение толщины стенки для проверки требуемой минимальной толщины стенки;
- d) неразрушающий контроль сварных швов, подверженных наибольшим нагрузкам, который должен проводиться путем магнитопорошкового контроля, испытания на проникновение, ультразвукового контроля или радиографического контроля;
- e) осмотр внутреннего состояния (визуальный осмотр огнеупорной футеровки) экспертом под ответственность оператора;

- f) проверку удовлетворительного функционирования оборудования.

Эти промежуточные проверки могут проводиться в течение 3 месяцев до указанной даты без какого-либо влияния на сроки проведения других проверок в соответствии с пунктами 4.3 и 4.4.

4.4 Периодическая проверка

Каждый раз при обновлении огнеупорной футеровки или не позднее чем через 12 лет после первоначальной или последней периодической проверки должна проводиться периодическая проверка.

Периодическая проверка должна включать, по крайней мере, следующее:

- a) проверку документации;
- b) осмотр внешнего состояния, в том числе целостности соединений фланцев и крышек;
- c) осмотр внутреннего состояния (визуальный осмотр внутренней металлической поверхности ковша перед установкой огнеупорной футеровки и визуальный осмотр огнеупорной футеровки);
- d) неразрушающий контроль всех сварных швов, подверженных наибольшим нагрузкам, который должен проводиться путем магнитопорошкового контроля, испытания на проникновение, ультразвукового контроля или радиографического контроля;
- e) измерение толщины стенки для проверки требуемой минимальной толщины стенки;
- f) испытание на гидравлическое давление при испытательном давлении 4 бар; на этом этапе ковши не должны иметь огнеупорной футеровки;
- g) проверку удовлетворительного функционирования оборудования.

Испытание на гидравлическое давление также может проводиться с использованием альтернативного уплотнения.

4.5 Внеплановая проверка ковшей

Если в результате ремонта, изменений конструкции или аварии надежность ковша или его оборудования могла снизиться, должна быть проведена внеплановая проверка деталей, затронутых ремонтом или изменениями конструкции. Если была проведена внеплановая проверка, удовлетворяющая требованиям пункта 4.4, то эта внеплановая проверка может рассматриваться в качестве периодической проверки. Если была проведена внеплановая проверка, удовлетворяющая требованиям пункта 4.3, то эта внеплановая проверка может рассматриваться в качестве промежуточной проверки. Подробный объем внеплановой проверки определяется проверяющим органом с соблюдением стандарта EN 12972:2018 (таблица A1).

5. Маркировка ковшей

Ковши должны маркироваться табличкой по аналогии с табличкой, предусмотренной пунктом 6.8.2.5.1, за исключением номера официального утверждения и внешнего расчетного давления. Для испытаний и проверок в соответствии с пунктами 4.2 и 4.4 после такой маркировки должна следовать буква "P". Для испытаний и проверок в соответствии с пунктом 4.3 после такой маркировки должна следовать буква "L".

6. Требования, касающиеся эксплуатации

Владелец или оператор должен хранить копию протокола испытания типа конструкции, результатов первоначальных испытаний и проверок и всех последующих испытаний и проверок в комплекте документации на ковш.

Каждое обновление и ремонт огнеупорной футеровки должны регистрироваться оператором или изготовителем.

Уплотнения должны проверяться при каждом наполнении и при необходимости обновляться.

7. Транспортные средства

К транспортным средствам, предназначенным для автомобильных перевозок, применяются следующие дополнительные требования:

- a) транспортные средства, используемые для перевозки, должны оснащаться функцией обеспечения устойчивости транспортного средства, официально утвержденной в соответствии с Правилами № 13 ООН¹;
- b) ковши должны размещаться на транспортных средствах таким образом, чтобы разгрузочные отверстия были обращены в сторону направления движения или в противоположную сторону.

8. Подготовка водителей

В дополнение к базовому курсу подготовки в соответствии с пунктом 8.2.1.2 водители должны получить от компетентного лица дополнительный подробный инструктаж в отношении риска, связанного с перевозкой расплавленного алюминия в ковшах.

Он должен включать следующие основные моменты:

- a) особенности поведения транспортных средств, перевозящих ковши;
- b) общие физические законы движения (устойчивость и риск опрокидывания, в частности в зависимости от высоты центра тяжести, волновой эффект);
- c) пределы электронного контроля устойчивости; и
- d) специальные меры, принимаемые в случае аварии.

Перевозчик должен задокументировать этот инструктаж в письменной или электронной форме с указанием даты, продолжительности и основных охваченных тем.

Включить внизу страницы сноску ¹ следующего содержания: «Правила № 13 ООН (Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения транспортных средств категорий М, N и О в отношении торможения)».

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2023/14 с поправками)

Глава 9.2

- 9.2.1.1 В таблице для позиции 9.2.2.8 во второй колонке заменить «Главный выключатель аккумуляторной батареи» на «Обесточивание электрических цепей».

(Справочный документ: неофициальный документ INF.27)

- 9.2.2.8 Изменить следующим образом:

«9.2.2.8 Обесточивание электрических цепей»

[ПРИМЕЧАНИЕ: Эта функция должна использоваться только при неподвижном состоянии транспортного средства.]

- 9.2.2.8.1 Функция, позволяющая обесточить электрические цепи на всех уровнях напряжения, должна быть размещена настолько близко к источникам энергии, насколько это практически возможно. Если эта функция размыкает только один провод от источника энергии, она должна размыкать питающий провод.
- 9.2.2.8.2 В кабине водителя должно быть установлено устройство, управляющее обесточиванием. Оно должно быть легкодоступным для водителя и иметь четкую маркировку. Оно должно быть защищено от случайного воздействия. Такая защита обеспечивается кожухом, необходимостью двойного нажатия или другими средствами. Могут быть установлены дополнительные управляющие устройства при условии, что они имеют четкую маркировку и защищены от случайного воздействия. Если управляющие устройства имеют электрический привод, то цепи управляющих устройств должны соответствовать требованиям подраздела 9.2.2.9.
- 9.2.2.8.3 Обесточивание должно быть завершено в течение 30 секунд после активации управляющего устройства.
- 9.2.2.8.4 Функция должна быть размещена таким образом, чтобы соблюдалась степень защиты IP65 в соответствии со стандартом МЭК 60529.
- 9.2.2.8.5 *Контакты подсоединения функции*

Системы, в которых напряжение превышает 25 В переменного тока или 60 В постоянного тока, а также системы, подпадающие под действие Правил № 100 ООН¹, должны соответствовать требованиям указанных правил.

Системы, в которых напряжение не превышает 25 В переменного тока или 60 В постоянного тока, должны иметь степень защиты IP 54 в соответствии со стандартом МЭК 60529. Однако этого не требуется, если контакты заключены в оболочку, которая может являться контейнером аккумуляторной батареи. В этом случае достаточно изолировать контакты с целью защиты от короткого замыкания, например с помощью резинового колпачка».

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/2023/4 с поправками)

- 9.2.2.9.1 В пункте а), первое предложение, заменить «при разомкнутом положении главного выключателя аккумуляторной батареи» на «при активировании устройства обесточивания электрических цепей».

(Справочный документ: неофициальный документ INF.27)

- 9.2.2.9.2 Заменить «Коммуникации для электрооборудования, которое должно находиться под напряжением при разомкнутом положении главного выключателя аккумуляторной батареи, идущие в обход выключателя, должны быть защищены...» на «Коммуникации для электрооборудования, которое должно находиться под напряжением при

активированном устройстве обесточивания электрических цепей,
идушие в обход устройства, должны быть защищены...».

(Справочный документ: неофициальный документ INF.27)
