



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.  
GENERAL

TRANS/WP.15/159  
10 December 1999

RUSSIAN  
Original: FRENCH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по перевозкам опасных грузов

ДОКЛАД РАБОЧЕЙ ГРУППЫ О РАБОТЕ ЕЕ ШЕСТЬДЕСЯТ СЕДЬМОЙ СЕССИИ  
(8-12 ноября 1999 года)

СОДЕРЖАНИЕ

	<u>Пункты</u>
Участники . . . . .	1
Утверждение повестки дня . . . . .	2
Изменение структуры ДОПОГ . . . . .	3 - 63
Предложения о внесении поправок в приложения А и В к ДОПОГ ..	17 - 18
a) Автоцистерны . . . . .	19 - 32
b) Электрооборудование для взрывоопасных атмосфер	33 - 39
c) Устойчивость автоцистерн . . . . .	40 - 41
d) Прочие предложения . . . . .	42 - 63
Программа работы . . . . .	64 - 72
Выборы . . . . .	73
Прочие вопросы . . . . .	74 - 79
Утверждение доклада . . . . .	80
Приложение 1: Проекты поправок к приложениям А и В к ДОПОГ (тексты, принятые Рабочей группой)	
Приложение 2: Проект программы работы на 2000-2004 годы.	

## ДОКЛАД РАБОЧЕЙ ГРУППЫ О РАБОТЕ ЕЕ ШЕСТЬДЕСЯТ СЕДЬМОЙ СЕССИИ

### УЧАСТНИКИ

1. Рабочая группа по перевозкам опасных грузов провела свою шестьдесят седьмую сессию 8-12 ноября 1999 года под руководством Председателя г-на Ж. Франку (Португалия) и заместителя Председателя г-жи А. Румье (Франция). В работе сессии приняли участие представители следующих стран: Австрии, Бельгии, Болгарии, Венгрии, Германии, Дании, Ирландии, Испании, Италии, Латвии, Лихтенштейна, Нидерландов, Норвегии, Польши, Португалии, Российской Федерации, Словакии, Словении, Соединенного Королевства, Украины, Финляндии, Франции, Чешской Республики, Швейцарии, Швеции, Эстонии. На сессии была также представлена Европейская комиссия. Была также представлена следующая межправительственная организация: Центральное бюро международных железнодорожных перевозок (ЦБМЖП). Были также представлены следующие неправительственные организации: Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ), Международная организация предприятий автомобильной промышленности (МОПАП), Европейская ассоциация по сжиженным нефтяным газам (ЕАСНГ), Комитет связи по вопросам конструкции кузовов и прицепов (КСККП), Ассоциация европейских предприятий нефтяной промышленности (ЕВРОПИА), Международная ассоциация производителей мыла, детергентов и средств бытовой химии (МАПМ) и Европейский союз федераций химической промышленности (ЕСФХП).

### УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ

Документ: TRANS/WP.15/158

Неофициальный документ: INF.1

2. Рабочая группа утвердила подготовленную секретариатом повестку дня, включив в нее дополнительно следующие документы: TRANS/WP.15/AC.1/74 и -/Add.1 - -/Add.3, -/1999/3/Rev.1, -/1999/4/Rev.1, -/1999/5, -/1999/7, -/1999/8, -/1999/10, -/1999/13, -/1999/21, -/1999/35, -/1999/36, -/1999/37, -/1999/38, -/1999/42/Add.1, -/1999/45 и ST/SG/AC.10/25/Add.1, а также неофициальные документы INF.1-INF.36.

### ИЗМЕНЕНИЕ СТРУКТУРЫ ДОПОГ

Неофициальный документ: INF.21 (Нидерланды)

3. Представитель Нидерландов высказал мнение о том, что Рабочая группа должна тщательно рассмотреть часть 1 и главы 3.1, 3.2, 4.3, 5.4, 6.8 и 6.9, а также часть 7.

4. Председатель напомнил о том, что большинство этих текстов уже были подробно обсуждены Совместным совещанием и что для решения вопросов редакционного характера Совместное совещание создало редакционную группу, первое совещание которой уже состоялось 16–19 ноября в Бонне (Германия). Поэтому он высказался за то, чтобы Рабочая группа сосредоточила свою работу на еще не решенных вопросах, касающихся ДОПОГ, и чтобы рассмотрение деталей редакционного характера было поручено редакционной группе. Это предложение было принято, и делегациям, которые обнаружат в текстах какие бы то ни было ошибки, было предложено сообщить о них секретариату.

#### Часть 8

Документы: TRANS/WP.15/157/Add.1 (секретариат)  
TRANS/WP.15/1999/37 (Бельгия)  
TRANS/WP.15/1999/38 (Норвегия)

Неофициальный документ: INF.7 (Норвегия)

5. Предложение Бельгии о включении в часть 8 ссылки на главу 5.3 (Маркировка транспортных средств) и главу 8.5 (специальное положение S07 – защита органов дыхания) было принято (см. приложение 1).

6. Участники приняли предложение Норвегии о том, чтобы включить в требование S01 (4), содержащееся в главе 8.5, положения, касающиеся мест погрузки и выгрузки взрывчатых веществ и изделий, с тем чтобы сгруппировать в рамках одного и того же специального положения все положения, касающиеся класса 1. Эти положения, касающиеся погрузки и выгрузки, уже содержатся, однако, в части 7.

7. Представитель Польши внес предложение о том, чтобы положения существующих маргинальных номеров 61 407 и 91 407, касающиеся мест погрузки и выгрузки, а также положение S02 (3) были также включены в часть 8, а не в часть 7. Кроме того, он отметил, что положения раздела 8.3.5 (Запрещение курения) повторяются в части 7.

8. Сотрудник секретариата указал, что эти положения касаются одновременно работников, осуществляющих погрузку и разгрузку, и водителей транспортных средств и что поэтому для них трудно найти подходящее место. Он предложил повторить эти требования в частях 7 и 8.

9. Рабочая группа решила передать эти вопросы на рассмотрение редакционной группы.

10. Сотрудник секретариата отметил, что согласно критериям приоритета опасных свойств самореактивные жидкие вещества класса 4.1 и пирофорные жидкие вещества класса 4.2 характеризуются большей степенью опасности, чем вещества класса 3, и в этой связи он поставил вопрос о том, не должны ли к этим веществам применяться специальное

положение S02, а также предписания FL. Рабочая группа подтвердила высказанное на предыдущей сессии мнение, согласно которому эти предписания применяются только к легковоспламеняющимся газам и веществам, отвечающим критериям класса 3.

11. Представитель Швейцарии указал на ошибку в тексте положения S07 (нынешний текст маргинального номера 21 260). По его словам, комбинированных газопылепоглощающих фильтров типа A1B2E1K1-P2 не имеется в торговле и следует упомянуть либо тип A1B1E1K1-P1, либо тип A2B2E2K2-P2. Этот вопрос должен быть уточнен редакционной группой.

#### Часть 9

Документы: TRANS/WP.15/157/Add.1 (секретариат)  
TRANS/WP.15/1999/46 (МОПАП)

Неофициальные документы: INF.7 (Норвегия)  
INF.24 (Швеция)

12. Рабочая группа приступила к второму чтению главы 9 с учетом различных новых предложений, внесенных МОПАП, Норвегией и Швецией. Принятые поправки приведены в приложении 1.

13. В связи с предложением МОПАП, касающимся области применения (пункт 9.1.1.1), представители Норвегии и Чешской Республики указали, что опасные грузы могут перевозиться не только транспортными средствами категорий N и O, но и другими транспортными средствами, так как транспортные средства категории M, изначально предназначенные для перевозки пассажиров, могут иногда использоваться для перевозки грузов. В этом случае они должны отвечать требованиям в отношении торможения Правил ЕЭК № 13, применимым к транспортным средствам категории M, а также требованиям, касающимся устройств ограничения скорости, если их максимальная масса превышает 12 тонн. В случае перевозки взрывчатых веществ и изделий, согласно нынешнему варианту ДОПОГ, они должны отвечать требованиям, предъявляемым к транспортным средствам типа EX/II.

14. В связи с требованиями, касающимися "прочих транспортных средств", участникам напомнили о том, что за исключением освобождений, предусмотренных в маргинальных номерах 10 010 и 10 011, все транспортные средства, перевозящие опасные грузы и имеющие максимальную массу свыше 12 т, должны быть оборудованы устройствами ограничения скорости и в зависимости от их категории должны отвечать соответствующим требованиям Правил № 13. Приложение 5 к Правилам № 13 должно в принципе применяться только к транспортным средствам, указанным в маргинальном номере 10 221 (1), т.е. к транспортным средствам типов EX/II, EX/III, FL, OX и AT.

15. В отношении топливных обогревательных приборов Рабочая группа подтвердила, что предписания маргинального номера 220 536 применяются не только к обогревательным приборам, установленным в кабине водителя, и к двигателям транспортных средств, относящихся к типам, указанным в таблице в маргинальном номере 220 500, но и к любым топливным обогревательным приборам, предназначенным для обогрева грузовых отделений, с учетом изъятий, предусмотренных в маргинальном номере 10 222 (2), включая обогрев цистерн и их насосного оборудования. Положения, подтверждающие такое толкование, равно как и не включенные положения маргинального номера 10 300 (1), будут отражены в главах 9.3, 9.4, 9.5 и 9.7 ДОПОГ с измененной структурой.

16. Рабочая группа приняла новое предложение МОПАП по пункту 9.2.3.1, которое было подготовлено в ходе сессии (INF.31) и согласно которому должны быть учтены официальные даты вступления в силу Правил ЕЭК № 13 и директивы 71/320/СЕЕ (см. приложение 1).

#### Другие части

Неофициальные документы:

- INF.13 (секретариат) (часть 1)
- INF.14 (секретариат) (часть 7)
- INF.19 (секретариат) (глава 3.2)
- INF.32 (секретариат и Португалия) (часть 1)
- INF.27 (Бельгия)

17. Подготовленные секретариатом тексты и касающиеся их замечания были изучены редакционной группой, и секретариату было поручено составить – после сессии и по рассмотрении редакционной группой Совместного совещания (Франция, Германия, Соединенное Королевство, ЦБМЖП и секретариат ЕЭК) – полный сводный текст ДОПОГ с измененной структурой и приложить его к докладу для окончательного рассмотрения на сессии Совместного совещания в марте 2000 года и сессии Рабочей группы в мае 2000 года.

18. Рабочая группа рассмотрела образец таблицы А главы 3.2, предложенный секретариатом в неофициальном документе INF.19. Рабочая группа приняла следующие решения:

- а) эта таблица должна быть представлена на двух вертикально расположенных страницах, как это предложено секретариатом;
- б) название каждой колонки должно содержать ссылку на соответствующую главу или раздел;

- c) колонка с указанием идентификационного номера опасности должна быть расположена с правой стороны на правой странице, а за ней должны следовать колонки (1) (номер ООН) и (2) (наименование и описание), которые будут таким образом повторяться на левой и правой страницах;
- d) нет необходимости повторять колонку, касающуюся знаков опасности, на правой странице;
- e) с учетом указаний, приведенных в подпунктах b)-d) выше, формат, предложенный секретариатом, принимается.

## ПРЕДЛОЖЕНИЯ О ВНЕСЕНИИ ПОПРАВОК В ПРИЛОЖЕНИЯ А И В К ДОПОГ

### а) Автоцистерны

Документы: TRANS/WP.15/1999/13 (Испания)  
TRANS/WP.15/1999/15 (Германия)  
TRANS/WP.15/1999/48 (Германия)  
TRANS/WP.15/1999/49 (Германия)  
TRANS/WP.15/1999/50 (Германия)  
TRANS/WP.15/1999/51 (Германия)  
TRANS/WP.15/1999/33 (Италия)  
TRANS/WP.15/1999/41 (Германия)

Неофициальные документы: INF.22 (Соединенное Королевство)  
INF.33 (Германия)

19. Представители Германии и Испании внесли предложения своих стран, подготовленные с учетом предыдущих обсуждений (см. TRANS/WP.15/157, пункты 53-56).

20. Представители Германии и Франции подчеркнули, что одной из проблем сегодня является классификация моторного бензина, который отнесен к пункту 3°b) маргинального номера 2301, что не соответствует физическим свойствам этого вещества, так как давление его паров может превышать 110 кПа.

21. По мнению представителя Швейцарии, было бы целесообразным разработать, в сотрудничестве с Техническим комитетом ТК 296 ЕКС, специальную главу, посвященную цистернам, предназначенным для транспортировки нефтепродуктов.

22. Некоторые делегации пожелали более подробно изучить новые предложения Германии, которые были распространены с опозданием и поэтому не смогли быть рассмотрены экспертами их стран.

23. Председатель предложил принять в первую очередь решение по вопросу о минимальных величинах толщины стенок стальных и алюминиевых цистерн (только автоцистерны), поскольку Рабочая группа уже в принципе решила предписать такие минимальные величины, и принять соответствующее решение на нынешней сессии. Так как в настоящее время эти минимальные значения не предписаны, он заявил, что невозможно определить, какое предложение (TRANS/WP.15/1999/13 Испании или TRANS/WP.15/1999/50 Германии) в наибольшей степени отличается от нынешних предписаний (так как они весьма схожи), чтобы приступить к голосованию в соответствии с правилом 31 правил процедуры ЕЭК ООН. Поэтому он высказался за то, чтобы провести голосование по этим двум предложениям в порядке их поступления и в случае, если оба голосования приведут к положительным результатам, принять только то предложение, которое наберет наибольшее число голосов. Поскольку возражений не поступило, было проведено голосование.

24. В результате голоса распределились следующим образом:

- предложение Испании: 14 за, 1 против, 9 воздержавшихся;
- предложение Германии: 8 за, 4 против, 12 воздержавшихся.

25. Таким образом, было принято предложение Испании (см. приложение 1), и Рабочая группа обратилась к ее представителю с просьбой подготовить к следующей сессии предложение о переходных мерах.

26. Представитель Германии, при необходимости, внесет на рассмотрение Совместного совещания предложение, касающееся контейнеров-цистерн.

27. Предложение Германии о формулах расчета эквивалентной толщины (-/1999/49) также было вынесено на голосование и не было принято (5 голосов за, 5 против, 14 воздержавшихся). Учитывая результаты голосования и число воздержавшихся, представитель Германии высказал пожелание о том, чтобы вопрос был обсужден на одной из следующих сессий, и заявил, что он представит, возможно, новый документ, в котором будут учтены высказанные на нынешней сессии замечания и принятые решения. Он пожелал также, чтобы принятие решения по документу -/1999/51 было перенесено на одну из следующих сессий.

28. Представитель Италии высказал пожелание о том, чтобы его предложение (-/1999/33), касающееся конструкции и изготовления металлических цистерн легкого корпуса, было обсуждено на нынешней сессии, но вместе с тем отметил, что подход, предложенный Германией в документе -/1999/51 в отношении других мер защиты от повреждений, представляет интерес и мог бы поставить под сомнение любое решение, которое было бы принято в отношении его предложения на нынешней сессии.

29. Так как представитель Германии предложил собрать неофициальную рабочую группу в Берлине 11 и 12 января 2000 года для более глубокого рассмотрения этих вопросов, было решено отложить принятие решений по этим документам до следующей сессии.

30. В отношении предложения Германии (-/1999/41), касающегося испытания на герметичность цистерн, рассчитанных в соответствии с маргинальным номером 211 123 (1), мнения участников разделились. Было признано, что случайное смешивание веществ в результате нарушения герметичности внутренних стенок между отсеками не создает опасности, если речь идет только о нефтепродуктах, однако многие автоцистерны, перевозящие нефтепродукты, периодически используются для перевозки в различных отсеках опасных веществ, которые необязательно совместимы друг с другом. Участники также высказали удивление по поводу того, что испытание на герметичность при давлении 0,2 бара может привести к разрушению перегородок, как об этом утверждает Рабочая группа GT5 Технического комитета ТК 296 ЕКС, поскольку на практике перевозимые продукты могут иметь давление насыщенного пара от 110 кПа до 150 кПа, что по существу ставит под вопрос предписания, касающиеся конструкции таких цистерн.

31. Рабочая группа подтвердила, что испытание на герметичность не требует входа экспертов в отсеки для проведения визуальной проверки, поскольку существуют другие способы проверки с использованием приборов.

32. Предложение Германии принято не было.

#### **в) Электрооборудование для взрывоопасных атмосфер**

Неофициальные документы: INF.2 и INF.2/Add.1 (Германия)  
INF.9 (МОПАП)  
INF.17 (КСАОД)

33. Рабочая группа рассмотрела доклад и предложения неофициальной рабочей группы по электрооборудованию для взрывоопасных атмосфер (Бонн, 13 и 14 июля 1999 года), которые были представлены председателем этой группы г-ном М. Фоккером (Нидерланды), а также связанные с этим вопросом предложения МОПАП и КСАОД.

34. Принятые Рабочей группой поправки к существующему тексту части 9 (TRANS/WP.15/157/Add.1) приведены в приложении 1.

35. Представитель ЕВРОПИА предложил сформулировать определение зоны 2. Председатель неофициальной рабочей группы указал, что, поскольку транспортное средство по определению является движущимся средством, трудно определить те его части, которые относятся к зоне 2, так как это зависит от конкретных обстоятельств. В этой связи предпочтение было отдано решению, предусматривающему необходимость указания того, какое оборудование должно удовлетворять требованиям, касающимся зоны 2.



36. Председатель неофициальной рабочей группы отметил, что, хотя перечни веществ, предусмотренные в стандартах МЭК и ЕКС, включают не все вещества, перечисленные в ДОПОГ, у изготовителей автоцистерн не возникает проблем в связи с определением электрооборудования, требуемого в соответствии с этими стандартами при перевозке того или иного конкретного вещества, и в связи с составлением перечней предусмотренных в ДОПОГ веществ, которые могут перевозиться транспортным средством в зависимости от имеющегося на нем электрооборудования. На практике покупатели транспортных средств могут требовать, чтобы транспортные средства были оборудованы в соответствии с наиболее строгими стандартами, с тем чтобы быть уверенными в возможности перевозки как можно более широкого круга веществ.

37. В связи с пунктом 9.2.2.3.2 представитель МОПАП выразил сожаление по поводу того, что приборы управления переключателем могут устанавливаться вне транспортного средства, поскольку это позволило бы отключать устройства противоугонной сигнализации. Тем не менее подготовленные группой тексты были приняты.

38. Предложение КСАОД, касающееся пункта 9.2.2.5.2, было принято (см. приложение 1).

39. Представитель Бельгии задал вопрос о том, каким образом можно будет осуществлять погрузочно-разгрузочные операции в ночное время в условиях отключения электрических цепей и отсутствия возможностей для освещения. В этой связи председатель неофициальной рабочей группы уточнил, что в части 9 лишь указано то электрооборудование и те переключатели аккумуляторных батарей, которые должны быть установлены, но в нем не содержится предписаний в отношении их использования.

#### **с) Устойчивость автоцистерн**

40. С учетом обсуждений, состоявшихся на предыдущей сессии, и принятых на ней решений (см. TRANS/WP.15/157, пункты 68-71 и приложение 2; TRANS/WP.29/1998/36), Рабочая группа выразила глубокое сожаление по поводу того, что Рабочая группа WP.29 пока еще не приняла проект новых правил, прилагаемых к Соглашению 1958 года и содержащих единообразные предписания, касающиеся официального утверждения автоцистерн категорий N и O в отношении их устойчивости к опрокидыванию. Рабочая группа отметила, что эта задержка обусловлена административными процедурами на уровне Европейского сообщества, которое является договаривающейся стороной Соглашения 1958 года. На практике эти новые правила смогут быть приняты Административным комитетом Соглашения не ранее марта 2000 года, и, таким образом, их можно будет считать действующими в лучшем случае в конце 2000 года. Поэтому ссылки на эти правила, вероятно, невозможно будет включить в издание ДОПОГ 2001 года, которое должно быть передано договаривающимся сторонам ДОПОГ не позднее 1 января 2001 года.

41. Принимая во внимание эту ситуацию, Рабочая группа решила включить технические предписания, содержащиеся в разделе 5 проекта правил, и технические приложения 3 и 4 в часть 9 ДОПОГ с измененной структурой (в качестве приложения к главе 9.7), с тем чтобы они могли применяться в рамках ДОПОГ начиная с 1 июля 2001 года, на тот случай, если невозможно будет включить ссылки на новые правила.

**d) Прочие предложения**

**i) Предложения, касающиеся конструкции транспортных средств**

Документ: TRANS/WP.15/1999/35 (Финляндия)

42. Рабочая группа приняла предложение о том, чтобы уточнить в маргинальном номере 10 221 (1), что в случае съемных цистерн (нижний предел вместимости которых составляет отныне 450 л) соответствующие требования применяются только к транспортным средствам, перевозящим съемные цистерны вместимостью более 1 000 л (поправка, отраженная в определениях, содержащихся в разделе 9.1.1.1 ДОПОГ с измененной структурой; см. приложение 1).

43. В связи с предложением, касающимся применения маргинального номера 10 221 с учетом даты регистрации транспортного средства, было уточнено, что дата регистрации, предусмотренная в маргинальном номере 10 221, – это та дата, когда транспортное средство было впервые зарегистрировано, независимо от его предназначения в этот момент и независимо от страны регистрации.

44. Вместе с тем Рабочая группа отметила, что принятое недавно решение о перенесении на 31 декабря 2009 года (с 31 декабря 1999 года) крайнего срока для обеспечения соответствия с маргинальным номером 10 221 (1) и (2), согласно пункту 10 221 (3), привело к негативным последствиям, поскольку некоторые перевозчики начали использовать старые транспортные средства.

45. Представитель Финляндии подготовила новое предложение (INF.34), в котором уточняется, что положения маргинального номера 10 221 (1) и (2) будут применяться ко всем транспортным средствам, которые впервые получают свидетельство о допуске ДОПОГ после 30 июня 2001 года, независимо от даты регистрации транспортного средства. Это предложение было принято большинством голосов (поправка, отраженная в разделе 9.2.1 ДОПОГ с измененной структурой; см. приложение 1).

Документ: TRANS/WP.15/1999/53 (Франция)

Неофициальный документ: INF.26 (Швеция)

46. Рабочая группа в принципе приняла предложение о включении переходных мер в отношении конструкции транспортных средств, которые будут включены в раздел 1.6.6 ДОПОГ с измененной структурой. Однако по каждой серии поправок к действующим положениям необходимо рассмотреть вопрос о сроках действия переходных мер.

***ii*) Класс 7**

Документ: TRANS/WP.15/1999/22 (Нидерланды)

47. Представитель Нидерландов внес на рассмотрение Рабочей группы предложение об освобождении от выполнения положений ДОПОГ, касающихся базовой и специальной подготовки рентгенологов и других специалистов, перевозящих лишь свое рабочее оборудование, содержащее радиоактивные материалы класса 7.

48. Рабочая группа отметила, что Европейская федерация по неразрушающим испытаниям представила секретариату еще одно предложение в связи с используемым рентгенологами оборудованием, которое было рассмотрено группой экспертов по классу 7 Совместного совещания. В результате был сделан вывод о том, что это предложение, касающееся существенных изменений, следовало бы представить в первую очередь на рассмотрение МАГАТЭ.

49. После обсуждения данного предложения, в ходе которого мнения участников разделились, представитель Нидерландов попросил Рабочую группу принять решение о том, согласна ли она с тем, чтобы отступление, предусмотренное в маргинальном номере 71 315 (4) в отношении специальной подготовки, распространялось и на базовую подготовку.

50. В результате голосования это предложение Нидерландов было отклонено.

Документ: TRANS/WP.15/1999/47 (Франция)

51. Это предложение было снято с рассмотрения.

***iii*) Различные другие предложения**

Огнетушители

Документы: TRANS/WP.15/1999/30 (Франция)  
TRANS/WP.15/1999/42 (Германия)

Неофициальные документы: INF.23 (Бельгия)  
INF.18 (МСАТ)

52. Предложение Франции было принято при том понимании, что срок действия должен включать указание месяца и года (см. приложение 1).

53. После обсуждения предложения Германии, которое было поддержано некоторыми делегациями, но поставлено под сомнение другими делегациями, в частности в отношении необходимости предусматривать два огнетушителя и требовать проведения ежегодных проверок, представитель Германии заявил, что он внесет новое предложение.

#### Переходные меры для автоцистерн

Документ: TRANS/WP.15/1999/36 (Испания)

54. Рабочая группа в принципе решила, что переходные положения, касающиеся автоцистерн, следует пересмотреть и уточнить, и попросила представителя Испании внести новое предложение, которое учитывало бы также работу, проделанную Совместным совещанием (раздел 1.6.3 части 1 МПОГ/ДОПОГ с измененной структурой).

#### Раздел 8.3.3

Документ: TRANS/WP.15/1999/39 (Норвегия)

55. Предложение об исключении раздела 8.3.8 (маргинальный номер 10 507) было принято, поскольку это требование, как представляется, вызывает трудности с точки зрения толкования и без него можно обойтись.

#### Маргинальные номера 52 414 и 41 414

Документ: TRANS/WP.15/1999/40 (Германия)

Неофициальный документ: INF.3 (Германия)

56. Ввиду того, что это предложение о согласовании маргинального номера 52 414 (2) с маргинальным номером 41 414 (2), как представляется, учтено в предложении секретариата по части 7 (TRANS/WP.15/АС.1/1999/37, специальное положение CV21), представитель Германии заявил, что он дополнительно изучит этот вопрос и при необходимости внесет новое предложение с учетом изменения структуры.

57. Кроме того, что касается неофициального документа INF.3 (указание знака опасности № 6.2 в маргинальных номерах 41 403 (2) и 52 403 (2)), представитель Германии проверит, насколько выраженная в этом неофициальном документе озабоченность уже учтена в разделе 7.5.2 части 7.

Маргинальный номер 10 011

Документ: TRANS/WP.15/1999/44 (Соединенное Королевство)

58. Представитель Соединенного Королевства снял с рассмотрения свои предложения А) и С) с учетом того обстоятельства, что эти предложения могут быть приняты во внимание редакционной группой. Он также снял с рассмотрения свое предложение В), поскольку затронутая в нем проблема удовлетворительным образом решена в пункте 1.4.2.1.1 б) части 1.

Стандартизация табличек оранжевого цвета

Документ: TRANS/WP.15/1999/45 (Испания)

Неофициальный документ: INF.36 (Германия)

59. Рабочая группа положительно восприняла предложение об установлении единообразных требований в отношении табличек оранжевого цвета, но при этом не отдала предпочтения тому или иному решению (стандарт ЕКС, стандарт ИСО или правила, прилагаемые к Соглашению 1958 года). Было отмечено, что аналогичные таблички допускаются согласно МКМПОГ. Представитель Германии заявил, что он представит неофициальный документ по этому вопросу.

60. С учетом предложения Германии представитель Испании снял с рассмотрения свое предложение о том, чтобы возложить на Рабочую группу WP.29 задачу разработки технических правил, касающихся табличек оранжевого цвета.

61. На следующей сессии будет представлено новое предложение, подготовленное совместно Испанией и Германией.

Светоотражающая контурная маркировка или маркировка с полосами

Документ: TRANS/WP.15/1999/43 (Европейская комиссия)

Неофициальный документ: INF.10 (МОПАП)

62. Рабочая группа высоко оценила тот факт, что Европейская комиссия представила это предложение непосредственно ей, с тем чтобы избежать дублирования работы и не допустить расхождений между директивой 94/55/СЕ и ДОПОГ.

63. Однако это предложение, касающееся светоотражающей маркировки, было поддержано лишь тремя делегациями. Большинство членов Рабочей группы сочли, что доводы в пользу повышения уровня безопасности являются неубедительными и к тому же не подкрепляются статистическими данными. В итоге данное предложение не было принято.

## ПРОГРАММА РАБОТЫ

Документ: TRANS/WP.15/1999/52

64. Рабочая группа приняла программу работы на 2000–2004 годы, предложенную секретариатом в соответствии с указаниями Комитета по внутреннему транспорту, с той оговоркой, что предусмотренные сроки работы по изменению структуры ДОПОГ и МПОГ будут изменены (вступление в силу – 1 июля 2001 года и публикация ДОПОГ – 2001 год) (см. приложение 2).

65. Рабочая группа подтвердила решение Совместного совещания о том, что вариант ДОПОГ с измененной структурой должен вступить в силу 1 июля 2001 года с переходным периодом в 18 месяцев: с 1 июля 2001 года по 31 декабря 2002 года. Вместе с тем было отмечено, что в отношении переходного периода для класса 7 могут быть представлены другие предложения.

66. Рабочая группа также отметила, что МОПАП будет применять новые положения, касающиеся, в частности, класса 7, без переходного периода, начиная с 1 января 2001 года, и что МКМПОГ с измененной структурой планируется начать применять с 1 января 2001 года, однако решения относительно переходных периодов еще не приняты.

67. Представитель МСАТ сослался на Соглашение 1958 года, которое стало соглашением, имеющим всемирный охват, и предложил предусмотреть для ДОПОГ также всемирную сферу применения и поэтому включить в программу работы вопрос о расширении географической сферы применения ДОПОГ в ближайшем будущем.

68. Было отмечено, что это Соглашение в принципе открыто для всех стран – членов ООН, которые могут участвовать в работе ЕЭК ООН на основании пункта 11 Положения о круге ведения Комиссии, что некоторые страны Северной Африки заявили о своей заинтересованности в присоединении к Соглашению и что страны – члены ЭСКАТО намерены использовать Типовые правила ООН и предписания ДОПОГ для целей своих национальных правил и международной торговли. Таким образом, официальную процедуру внесения в Соглашение поправок, отражающих эту ситуацию, можно было бы начать с 2001 года, и Рабочая группа решила вернуться к этому вопросу при обсуждении своей программы работы на следующий год.

69. Рабочая группа отметила также, что Группа SC.1 предложила Комитету по внутреннему транспорту создать специальную группу по безопасности туннелей и что в состав этой группы должны входить эксперты Рабочей группы WP.15. Кроме того, ОЭСР подготавливает рекомендации по согласованию положений, касающихся перевозки опасных грузов через туннели. Поэтому при необходимости нужно будет изучить рекомендации, сформулированные ОЭСР, с тем чтобы определить, можно ли положить их в основу работы по согласованию условий проезда через туннели в соответствии с ДОПОГ.

70. На 2000 год предусмотрены следующие сроки проведения совещаний:

- 17-21 января (Группа WP.15/АС.2, третья сессия)
- 14-24 марта (Совместное совещание, Женева)
- 15-19 мая (Рабочая группа WP.15, шестьдесят восьмая сессия)
- 22-26 мая (Дипломатическая конференция, принятие соглашения ВОПОГ)
- 3-14 июля (Подкомитет экспертов по перевозке опасных грузов - ЭКОСОС)
- 11-15 сентября (Совместное совещание, Берн)
- 13-17 ноября (Рабочая группа WP.15, шестьдесят девятая сессия)
- 4-13 декабря (Комитет экспертов по перевозке опасных грузов - ЭКОСОС).

71. На майской сессии Рабочей группы основное внимание будет уделено работе по изменению структуры, однако могут быть представлены и новые предложения о внесении поправок (для вступления в силу в 2003 году).

72. Крайними сроками для представления документации к следующим сессиям Совместного совещания и Рабочей группы являются соответственно 15 декабря 1999 года и 18 февраля 2000 года.

## **ВЫБОРЫ**

73. По предложению Германии, которое было поддержано Норвегией и Италией, Рабочая группа вновь избрала г-на Ж. Франку (Португалия) и г-жу А. Румье (Франция) соответственно Председателем и заместителем Председателя Группы на 2000 год.

## **ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ**

Документы: TRANS/WP.15/1999/54 (Австрия)  
TRANS/WP.15/1999/55 (Франция)  
TRANS/WP.15/1999/56 (Литва)

Неофициальный документ: INF.25 (Швеция)

74. Рабочая группа приняла к сведению уведомления, сделанные на основании маргинального номера 10 599 (3) ДОПОГ, которые свидетельствуют о появлении большого числа противоречащих друг другу положений в области регулирования проезда через туннели; поэтому было бы желательным достичь согласованности в этой области, как это было подчеркнуто в пункте 69 выше.

75. Рабочая группа выразила озабоченность в связи с уведомлением Литвы, в котором сообщается о введении ничем не оправданных более строгих, чем в ДОПОГ, ограничений в отношении перевозки большого числа веществ. Группа сочла, что это уведомление противоречит духу и букве Соглашения и попросила секретариат довести свою озабоченность до сведения правительства Литвы.

76. Представитель Европейской комиссии заявил, что Литва, будучи кандидатом на вступление в Европейский союз, обязалась привести свои национальные правила в соответствие с ДОПОГ, и поэтому ей следовало бы отказаться, в случае вступления в Европейский союз, от этих дискриминационных дополнительных предписаний.

77. С учетом состоявшихся на предыдущих сессиях обсуждений проблем, связанных с международными перевозками в Российскую Федерацию или транзитом через ее территорию, представитель МСАТ объявил, что перечень веществ, на транспортировку которых власти этой страны требуют специальное разрешение, был сокращен.

78. Представитель Российской Федерации указал, что бюро Комитета по внутреннему транспорту будет передано соответствующее уведомление; он добавил, что власти его страны требуют эти специальные разрешения в силу двусторонних соглашений, заключенных его страной с 25 другими европейскими государствами.

79. Секретариат указал, что в соответствии с пунктом 3 статьи 4 ДОПОГ договаривающиеся стороны сохраняют за собой право заключать между собой двусторонние или многосторонние соглашения лишь в том случае, если эти соглашения устанавливают менее строгие требования по сравнению с приложениями А и В, а в данном случае речь идет о соглашениях, предусматривающих специальные разрешения. Кроме того, эта же статья 4 (3) обязывает договаривающиеся стороны доводить двусторонние или многосторонние соглашения, заключенные между договаривающимися сторонами ДОПОГ, до сведения секретариата, который сообщает их остальным договаривающимся сторонам. На сегодняшний день секретариатом не было получено ни одного такого уведомления.

#### **УТВЕРЖДЕНИЕ ДОКЛАДА**

80. Рабочая группа утвердила доклад о работе своей шестьдесят седьмой сессии и приложения к нему.

---



Приложение 1

Проекты поправок к приложениям А и В к ДОПОГ  
(Тексты, принятые Рабочей группой)

Часть 1 ДОПОГ с измененной структурой

Текст документов INF.13 и INF.32

Изменить раздел 1.6.6 (первая часть) следующим образом:

"1.6.6 Переходные меры, касающиеся конструкции транспортных средств

1.6.6.1 Что касается конструкции базовых транспортных средств, то предписания, действующие на [31 декабря (года n)], по-прежнему применяются до [30 июня (года n + 1)]".

(См. TRANS/WP.15/1999/53 и INF.26).

Сводный текст части 1 ДОПОГ с измененной структурой см. в документе TRANS/WP.15/159/Add.1.

Глава 6.8 ДОПОГ с измененной структурой

**ПРИМЕЧАНИЕ:** Текст этой главы был представлен на последнее чтение Совместному совещанию МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ в качестве документа TRANS/WP.15/АС.1/2000/3.

В конце пункта 6.8.2.1.19 добавить следующий текст, касающийся автоцистерн (встроенных или съемных цистерн):

"За исключением случаев, предусмотренных в пункте 6.8.2.1.21, толщина стенок, днищ и крышек корпусов, защищенных от повреждения в соответствии с пунктом 6.8.2.1.20 а) или б), не должна быть меньше значений, указанных в приведенной ниже таблице.

Диаметр корпуса	Минимальная толщина стенок, днищ и крышек			
	НЕРЖАВЕЮЩИЕ АУСТЕНИТНЫЕ СТАЛИ	ПРОЧИЕ СТАЛИ	АЛЮМИНИЕВЫЕ СПЛАВЫ	АЛЮМИНИЙ С ЧИСТОТОЙ 99,80%
≤1,80 м	2,5 мм	3 мм	4 мм	6 мм
>1,80 м	3 мм	4 мм	5 мм	8 мм

## Часть 8

Текст документа TRANS/WP.15/157/Add.1 со следующими изменениями:

Включить новый раздел следующего содержания:

### "8.1.3 Маркировка и знаки опасности

На каждой транспортной единице, перевозящей опасные грузы, должны иметься маркировка и знаки опасности в соответствии с положениями главы 5.3".

Изменить нумерацию последующих разделов на 8.1.4 и 8.1.5.

#### 8.1.3.3 (новый пункт 8.1.4.3)

Изменить концовку последнего предложения следующим образом:

". . . и надпись, указывающую дату истечения срока действия (месяц, год)".

#### 8.1.4 b) (новый пункт 8.1.5 b))

В конце добавить новый подпункт следующего содержания:

"– если применяется специальное положение S07 в соответствии с указанием в колонке [19] таблицы А в главе 3.2, – средством защиты органов дыхания согласно данному специальному положению (см. главу 8.5)".

#### 8.3.8 Исключить этот раздел.

#### 8.5 Изменить S01 (4) следующим образом:

"(4) Места погрузки и выгрузки

- a) Запрещается осуществлять погрузку и выгрузку веществ и изделий класса 1 в месте общего пользования в застроенном районе без специального разрешения компетентных органов.
- b) Запрещается осуществлять погрузку и выгрузку веществ и изделий класса 1 в месте общего пользования вне застроенного района без предварительного уведомления о том компетентных органов, за исключением случаев, когда эти операции срочно необходимы по соображениям безопасности.

- c) Если по какой-либо причине погрузочно-разгрузочные операции должны осуществляться в месте общего пользования, разнородные вещества и изделия должны быть отделены друг от друга с учетом знаков опасности.
- d) Если транспортные средства, перевозящие вещества и изделия класса 1, обязаны остановиться для осуществления погрузочно-разгрузочных операций в месте общего пользования, расстояние между поставленными на стоянку транспортными средствами должно составлять не менее чем 50 м".

S07 Вместо "A1B2E1K1-P2" читать "A1B1E1K1-P1" или "A2B2E2K2-P2".

### Часть 9

Текст документа TRANS/WP.157/Add.1 со следующими изменениями:

9.1.1.1 Включить новый пункт следующего содержания:

"9.1.1.1 Область применения

Положения части 9 применяются к транспортным средствам категорий N и O, определенных в приложении 7 к Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (СР.3) 1/ и предназначенных для перевозки опасных грузов".

1/ Документ Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций TRANS/WP.29/78/Rev.1 с внесенными в него поправками.

Соответствующим образом изменить нумерацию последующих пунктов:

9.1.1.2 Перенести определение "Правила ЕЭК" в часть 1.

Изменить нижеприведенные определения транспортного средства и базового транспортного средства следующим образом:

" 'транспортное средство' означает любое транспортное средство, будь то укомплектованное (например, автофургоны, грузовые автомобили, тягачи, прицепы цельной конструкции), неукомплектованное (например, шасси с кабиной, прицеп-шасси) или доукомплектованное (например, шасси или шасси с кабиной, оснащенное кузовом), предназначенное для дорожной перевозки опасных грузов".

"'базовое транспортное средство' означает транспортное средство, состоящее из шасси с кабиной, тягача для полуприцепа, прицепа-шасси или прицепа с несущим кузовом, которое предназначено для перевозки опасных грузов и к которому применяются предписания главы 9.2".

Исключить определения "тип транспортного средства" и "прочие транспортные средства".

Изменить определения "транспортное средство типа FL", "транспортное средство "OX" и "транспортное средство AT" следующим образом: после слов "в съемных цистернах" включить слова "вместимостью более 1 000 л".

9.1.2.1 Включить следующий заголовок:

"Индивидуальное допущение".

9.1.2.1 Два первых абзаца и примечание становятся пунктом 9.1.2.1.1.

9.1.2.1.4 Касается только текста на французском языке: вместо "essais d'étanchéité" читать "épreuves d'étanchéités".  
Обозначить последний абзац пункта 9.1.2.1.4, начинающийся со слов "Свидетельство о допущении должно соответствовать..." как пункт 9.1.2.1.5.

9.1.2.1.5 В тексте на французском языке вместо "leurs dimensions" читать "ses dimensions" и вместо "rosé" читать "rose".

В свидетельстве о допущении к перевозке транспортных средств, перевозящих некоторые опасные грузы, исключить ПРИМЕЧАНИЯ 1 и 2 и опустить повторяющийся заголовок. Содержащиеся в свидетельстве ссылки на маргинальные номера должны быть заменены ссылками на номера пунктов.

9.1.2.2.1 После слов "Правил ЕЭК № 105 2/" читать: "или директивы 98/91/СЕ при условии соответствия предписаний указанных Правил или указанной директивы положениям главы 9.2 настоящей части. Такое официальное утверждение..." (далее без изменений).

После слова "укомплектованного" включить слова "или доукомплектованного".

9.1.2.2.2 Читать следующим образом:

"При прохождении базовым транспортным средством процедуры официального утверждения типа соответствие пункту 9.2.4.7.2 должно проверяться на укомплектованном транспортном средстве".

**ПРИМЕЧАНИЕ:** В часть 1 следует включить переходные меры, касающиеся свидетельства о допущении.

9.2.1 Изменить следующим образом:

"Базовые транспортные средства типов EX/II, EX/III, FL, OX и AT должны удовлетворять требованиям настоящей главы в соответствии с приводимой ниже таблицей.

В случае других транспортных средств, кроме транспортных средств типов EX/II, EX/III, FL, OX и AT:

- требования пункта 9.2.3.1 применяются ко всем транспортным средствам, впервые зарегистрированным после 30 июня 1997 года;
- требования раздела 9.2.5 применяются ко всем автотранспортным средствам с максимальной массой более 12 т, зарегистрированным после 31 декабря 1987 года".

Таблица и соответствующие сноски:

- Исключить колонку "Прочие транспортные средства" и вместо нее включить колонку "Замечания", в которой будут указаны существующие сноски.

Заменить раздел таблицы, касающийся электрооборудования, следующим:

		ТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО				
		EX/II	EX/III	AT	FL	OX
9.2.2	<b>ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЕ</b>					
9.2.2.2	Электропроводка		X	X <u>a</u> /	X	X
9.2.2.3	Главный переключатель аккумуляторной батареи					
9.2.2.3.1			X		X	
9.2.2.3.2		X			X	
9.2.2.3.3					X	
9.2.2.3.4			X		X	
9.2.2.4	Аккумуляторные батареи	X	X		X	
9.2.2.5	Постоянно находящиеся под напряжением приборы					

		ТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО				
		ЕХ/II	ЕХ/III	АТ	FL	ОХ
9.2.2.5.1	Электрооборудование, расположенное позади кабины водителя				X	
9.2.2.5.2			X			
9.2.2.6			X		X	

- Опустить сноску b); сноски c)-g) становятся сносками b)-f).

- В сноске a) исправить дату:

вместо "начиная с 1 июля 1997 года" читать "после 30 июня 1997 года".

- Сноска b) (бывшая сноска c)) - в конце добавить следующее предложение:

"Применимо ко всем транспортным средствам, впервые допущенным в соответствии с предписаниями раздела 9.1.2 после 30 июня 2001 года, независимо от даты, когда они были впервые зарегистрированы".

- Все сноски указать в колонке "Замечания".

9.2.2.3.1 Читать следующим образом: "... должен быть расположен, насколько это практически возможно, ближе к аккумуляторной батарее".

9.2.2.3.2 Начало читать следующим образом:

"Прибор управления переключателем..."

В конце добавить следующее предложение:

"Могут быть установлены дополнительные приборы управления, если они четко маркированы и защищены от случайного срабатывания".

9.2.2.5 Исключить существующий текст.

9.2.2.6 Заменить следующим текстом:

9.2.2.5 "Постоянно находящиеся под напряжением приборы

- 9.2.2.5.1 а) Части электрооборудования, включая соединительные провода, которые должны оставаться под напряжением при разомкнутых контактах главного переключателя аккумуляторной батареи, должны быть рассчитаны на использование в опасной зоне. Такое оборудование должно отвечать общим требованиям стандарта МЭК 60079 8/, части 0 и 14, а также применимым дополнительным требованиям стандарта МЭК 60079, части 1, 2, 5, 6, 7, 11, 15 или 18 7/.

---

7/ В качестве альтернативы могут использоваться общие требования стандарта EN 50014 и дополнительные требования стандартов EN 50015, 50016, 50017, 50018, 50019, 50020 или 50028.

8/ Требования стандарта МЭК 60079, часть 14, не превалируют над требованиями настоящей части.

- б) Для целей применения стандарта МЭК 60079, часть 14 7/, используется следующая классификация:

Части электрооборудования, постоянно находящиеся под напряжением, включая соединительные провода, которые не подпадают под действие пунктов 9.2.2.3 и 9.2.2.4, должны отвечать требованиям, предъявляемым к электрооборудованию в зоне 1 в целом, или требованиям, предъявляемым к электрооборудованию в зоне 2, расположенному в кабине водителя. Должны выполняться требования, предъявляемые к группе взрывоопасности IIC, температурный класс T6".

- 9.2.2.5.2 "Обходные соединения с главным переключателем аккумуляторной батареи электрооборудования, которое должно находиться под напряжением при разомкнутых контактах главного переключателя аккумуляторной батареи, должны быть защищены от перегрева с помощью соответствующих средств, таких, как плавкий предохранитель, автоматический выключатель или защитный барьер (ограничитель тока)".

- 9.2.2.7 Перенумеровать 9.2.2.6 как 9.2.2.7.  
и далее

9.2.3.1 Изменить пункт 9.2.3.1 следующим образом:

"Помимо... всем соответствующим техническим предписаниям Правил ЕЭК № 13 или директивы 71/320/СЕЕ с внесенными поправками, с соблюдением предусмотренных в них сроков применения".

9.2.4.4 Изменить текст следующим образом:

"Двигатели, приводящие транспортные средства в движение, должны быть оборудованы и расположены таким образом, чтобы груз не подвергался никакой опасности перегрева или воспламенения. В случае транспортных средств типов ЕХ/II и ЕХ/III в качестве двигателя должен использоваться двигатель с воспламенением от сжатия".

9.2.4.5 Опустить последнее предложение.

9.2.4.7.7 Добавить пункт 9.2.4.7.7 следующего содержания:

"9.2.4.7.7 В случае топливных обогревательных приборов, предназначенных для обогрева цистерн и грузовых отделений:

- a) выключатель может быть установлен с наружной стороны кабины водителя;
- b) должна быть обеспечена возможность отключения обогревателя извне грузового отделения; и
- c) не требуется доказательства того, что теплообменник обогревательного прибора способен выдерживать сокращенный цикл работы в режиме инерции после отключения".

9.3 Изменить заголовок следующим образом:

"Дополнительные требования, касающиеся укомплектованных или доукомплектованных транспортных средств типа ЕХ/II или ЕХ/III".

9.3.2 Включить текст следующего содержания:

"Топливные обогревательные приборы должны отвечать соответствующим требованиям подраздела 9.2.4.7. Топливные баки, источники питания, заборники воздуха для сжигания топлива или обогрева, а также выхлопные трубы, требующиеся для функционирования топливного обогревательного прибора, не должны устанавливаться в грузовом отделении. Необходимо



обеспечить, чтобы отверстие для выпуска нагретого воздуха не блокировалось грузом. Температура, до которой нагреваются упаковки, не должны превышать 50°C. Обогревательные приборы, установленные внутри грузовых отделений, должны быть сконструированы таким образом, чтобы в условиях эксплуатации не происходило воспламенения взрывоопасной атмосферы".

9.3.5 Включить для новых пункта следующего содержания:

#### **Грузовое отделение и двигатель**

"9.3.5 Двигатель транспортного средства должен быть расположен перед передней стенкой грузового отделения; однако он может быть расположен под грузовым отделением при условии, что это сделано таким образом, чтобы любое избыточное тепло не создавало опасности для груза в результате нагрева внутренней поверхности грузового отделения до температуры свыше 80°C.

#### **Грузовое отделение и система выпуска выхлопных газов**

9.3.6 Система выпуска выхлопных газов транспортных средств типов EX/II и EX/III и другие части этих укомплектованных или доукомплектованных транспортных средств должны быть сконструированы и расположены таким образом, чтобы любое избыточное тепло не создавало опасности для груза в результате нагрева внутренней поверхности грузового отделения до температуры свыше 80°C."

9.3.7 Включить новый раздел следующего содержания:

#### **"9.3.7 Электрооборудование**

9.3.7.1 Электрооборудование, имеющееся на транспортных средствах типа EX/III, должно отвечать требованиям пунктов 9.2.2.2, 9.2.2.3, 9.2.2.4, 9.2.2.5.2 и 9.2.2.6.

9.3.7.2 Номинальное напряжение в системе электрооборудования не должно превышать 24В.

9.3.7.3 Электрооборудование, расположенное в грузовом отделении, должно быть пыленепроницаемым (по крайней мере со степенью защиты IP54) или, в случае группы совместимости J, иметь степень защиты по крайней мере IP65 (например, "взрывобезопасная оболочка E Ex d").

9.4, 9.5, 9.6 и 9.7

В заголовках глав перед словами "транспортных средств" включить слова "укомплектованных или доукомплектованных".

9.4 Включить текст следующего содержания:

"9.4.1 Топливные обогревательные приборы должны отвечать соответствующим требованиям подраздела 9.2.4.7.

9.4.2 Если транспортное средство предназначено для перевозки опасных грузов, которым предписан знак опасности образца № 1, 3, 4.1, 4.3, 5.1 или 5.2, то топливные баки, источники питания, заборники воздуха для сжигания топлива или обогрева, а также выхлопные трубы, требующиеся для функционирования топливного обогревательного прибора, не должны устанавливаться в грузовом отделении. Необходимо обеспечить, чтобы отверстие для выпуска нагретого воздуха не блокировалось грузом. Температура, до которой нагреваются упаковки, не должна превышать 50°C. Обогревательные приборы, установленные внутри грузовых отделений, должны быть сконструированы таким образом, чтобы в условиях эксплуатации не происходило воспламенения взрывоопасной атмосферы".

Существующий текст становится пунктом 9.4.3.

9.5 Добавить следующее предписание:

"Топливные обогревательные приборы должны отвечать соответствующим требованиям подраздела 9.2.4.7".

9.7 В заголовок этой главы включить после слов "съемных цистернах" слова "емкостью более 1 000 л".

9.7.1.3 Исключить весь этот подраздел.

9.7.2.2 После слов "транспортных средств-батарей" включить слова "и МЭГК".

Заменить слово "корпусах" словом "цистернах".

9.7.3.1 Опустить текст, заключенный в квадратные скобки.

После слова "автоцистерн" добавить слова "и транспортных средств-батарей", а после слов "контейнерами-цистернами" включить слова "переносными цистернами или МЭГК".

В конце предложения опустить квадратные скобки.

9.7.4.1 Опустить номер пункта.

Опустить последнее предложение, начинающееся со слов "Корпуса должны быть оборудованы...".

Включить следующее примечание:

"Примечание: см. также пункты 6.9.1.2 и 6.9.2.14.3".

Опустить весь текст, заключенный в квадратные скобки (примечание секретариата и пункт 9.7.4.2).

9.7.5 Включить в существующий текст обозначение пункта 9.7.5.1.

Включить пункт 9.7.5.2 следующего содержания:

"9.7.5.2 Кроме того, автоцистерны со встроенными цистернами вместимостью более 3 000 литров, предназначенные для перевозки опасных грузов в жидком или расплавленном состоянии, испытанные под давлением менее 4 бар, должны отвечать требованиям [ , содержащимся в Правилах ЕЭК... , ] [ , содержащимся в документе Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций TRANS/WP.29/1998/36 , ] [следующим требованиям: ... текст документа TRANS/WP.29/1998/36] в отношении поперечной устойчивости. Эти требования применяются к автоцистернам, впервые введенным в эксплуатацию с 1 января 2002 года".

9.7.7 Включить пункт следующего содержания:

"9.7.7 Топливные обогревательные приборы

Топливные обогревательные приборы должны отвечать соответствующим требованиям подраздела 9.2.4.7".

9.7.8 (новый раздел)

"9.7.8 Электрооборудование

9.7.8.1 Электрооборудование, имеющееся на транспортных средствах типа FL, для которых требуется допущение в соответствии с пунктом 9.1.2, должно отвечать требованиям пунктов 9.2.2.2, 9.2.2.3, 9.2.2.4, 9.2.2.5.1 и 9.2.2.6.

**ПРИМЕЧАНИЕ:** В отношении переходных положений см. также раздел 1.6.6.

- 9.7.8.2 Электрооборудование, имеющееся на транспортных средствах типа FL, расположенное в зонах, в которых существует или может существовать взрывоопасная атмосфера в концентрациях, требующих принятия особых мер предосторожности, должно быть подходящим для использования в опасной зоне. Такое оборудование должно отвечать общим требованиям стандарта МЭК 60079, части 0 и 14, а также применимым дополнительным требованиям стандарта МЭК 60079, части 1, 2, 5, 6, 7, 11 или 18 7/. Должны выполняться требования, касающиеся соответствующей группы газов, в зависимости от перевозимых веществ. Для целей применения стандарта МЭК 60079, часть 14 7/, используется следующая классификация:

---

7/ В качестве альтернативы могут использоваться общие требования стандарта EN 50014 и дополнительные требования стандартов EN 50015, 50016, 50017, 50018, 50019, 50020 или 50028.

#### ЗОНА 0

Отделения для цистерн, фитинги для наполнения и опорожнения и газоотводные трубы.

#### ЗОНА 1

Помещения для оборудования, используемого для загрузки и разгрузки, и зона, расположенная в 0,5 м от вентиляционных устройств и предохранительных клапанов сброса давления.

- 9.7.8.3 Электрооборудование, включая соединительные провода, постоянно находящееся под напряжением и расположенное вне зон 0 и 1, должно отвечать требованиям, предъявляемым к электрооборудованию в зоне 1 в целом, или требованиям, предъявляемым к электрооборудованию в зоне 2, расположенному в кабине водителя. Должны выполняться требования, касающиеся соответствующей группы газов, в зависимости от перевозимых веществ".

Приложение 2

**ПРОЕКТ ПРОГРАММЫ РАБОТЫ НА 2000–2004 ГОДЫ**

**ПОДПРОГРАММА 02.7: ПЕРЕВОЗКА ОПАСНЫХ ГРУЗОВ**

Предписания в области перевозок опасных грузов в автомобильном, железнодорожном, внутреннем водном и комбинированном сообщении Очередность: 1

Пояснение: Рассмотрение правил и технических вопросов, касающихся международной перевозки опасных грузов в регионе.

Разработка новых и согласование действующих международных соглашений в этой области в целях повышения уровня безопасности, а также содействия торговле – в сотрудничестве с Комитетом экспертов по перевозке опасных грузов Экономического и Социального Совета.

Планируемая работа:

- 1) Рабочая группа по перевозкам опасных грузов (WP.15)

**ПОСТОЯННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ**

- a) Рассмотрение предлагаемых поправок, непосредственно касающихся Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) и относящихся к административным и техническим вопросам, связанным с применением самого Соглашения и применением приложений к нему на международном и национальном уровнях, в целях обеспечения необходимого обновления законодательства и создания единообразной, согласованной и последовательной системы правил перевозки опасных грузов в национальном и международном дорожном сообщении на европейском уровне. (Постоянно) (WP.15)

**Ожидаемые результаты**

Принятие серии проектов поправок к приложениям А и В к ДОПОГ к концу 2001 года для вступления в силу 1 января 2003 года и к концу 2003 года для вступления в силу 1 января 2005 года.

Опубликование пересмотренных сводных изданий ДОПОГ в 2002 и 2004 годах.

Очередность: 1

- b) Рассмотрение предлагаемых поправок, непосредственно связанных с Европейскими предписаниями, касающимися международной перевозки опасных грузов

по внутренним водным путям (ВОПОГ), и относящихся к административным и техническим вопросам, связанным с их применением, в целях обеспечения необходимого обновления этих предписаний и создания единообразной, согласованной и последовательной системы правил перевозки опасных грузов по внутренним водным путям во внутреннем и международном сообщении на европейском уровне. (Постоянно) (WP.15/AC.2)

**Ожидаемые результаты:**

**Принятие поправок к Европейским предписаниям в 2000, 2001, 2002, 2003 и 2004 годах.**

**Очередность: 2**

- с) Согласование положений ДОПОГ, ВОПОГ и Правил международной перевозки опасных грузов по железной дороге (МПОГ) на основе Рекомендаций ООН по перевозке опасных грузов и рассмотрение предлагаемых поправок к положениям, являющимся общими для ДОПОГ, МПОГ и ВОПОГ, в целях обеспечения единообразия правил, регулирующих различные виды внутреннего транспорта на европейском уровне, в соответствии с положениями, рекомендуемыми Организацией Объединенных Наций для применения во всемирном масштабе ко всем видам транспорта в порядке облегчения смешанных перевозок и содействия международной торговле при таком уровне безопасности, который соответствовал бы условиям каждого вида транспорта. (Постоянно) (WP.15/AC.1)

**Ожидаемые результаты:**

**Принятие проектов поправок к ДОПОГ, МПОГ и ВОПОГ к концу 2001 года для вступления в силу 1 января 2003 года и к концу 2003 года для вступления в силу 1 января 2005 года.**

**Очередность: 1**

**МЕРОПРИЯТИЯ, ОГРАНИЧЕННЫЕ ВО ВРЕМЕНИ**

- д) Изменение структуры ДОПОГ, МПОГ и ВОПОГ с целью сделать их положения более удобными для пользования всеми применяющими их сторонами и повысить таким образом уровень безопасности; рационализация и облегчение их дальнейшего обновления на основе регулярного обновления Типовых правил, прилагаемых к Рекомендациям Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов, с тем чтобы избежать дублирования деятельности путем рационализации методов работы ~~(1998/1999 годы)~~ (WP.15, WP.15/AC.1 и WP.15/AC.2).

Ожидаемые результаты:

Принятие ДОПОГ и МПОГ с измененной структурой в 2000 году для вступления в силу 1 июля 2001 года. Опубликование ДОПОГ с измененной структурой в 2001 году

Принятие ВОПОГ с измененной структурой в 2001 году.

Очередность: 1

- 2) Специальная рабочая группа по разработке проекта соглашения ВОПОГ и Дипломатическая конференция для рассмотрения и принятия проекта ВОПОГ

МЕРОПРИЯТИЯ, ОГРАНИЧЕННЫЕ ВО ВРЕМЕНИ

- а) ~~Разработка проекта соглашения ВОПОГ с целью предоставить правительствам стран — членов ЕЭК возможность стать договаривающимися сторонами международного документа, призванного обеспечить высокий уровень безопасности в ходе перевозок опасных грузов по внутренним водным путям и содействие международной торговле (1999 год).~~
- б) ~~Рассмотрение и принятие соглашения ВОПОГ (2000 год) проекта соглашения ВОПОГ, подготовленного Специальной рабочей группой по разработке проекта соглашения ВОПОГ.~~

Ожидаемые результаты: Принятие Соглашения ВОПОГ в 2000 году.

Очередность: 1

- 3) Комитет по внутреннему транспорту

Последующая деятельность в контексте осуществления Конвенции о гражданской ответственности за ущерб, причиненный при перевозке опасных грузов автомобильным, железнодорожным и внутренним водным транспортом (КГПОГ). (Постоянно)

Ожидаемые результаты: [подлежит заполнению Комитетом по внутреннему транспорту]

Очередность: [подлежит определению КВТ]

\_\_\_\_\_