



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.  
GENERAL

TRANS/WP.15/155  
4 December 1998

RUSSIAN  
Original: FRENCH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по перевозкам  
опасных грузов

ДОКЛАД РАБОЧЕЙ ГРУППЫ О РАБОТЕ ЕЕ ШЕСТЬДЕСЯТ ПЯТОЙ СЕССИИ  
(16-20 ноября 1998 года)

СОДЕРЖАНИЕ

	<u>Пункты</u>
Участие . . . . .	1
Утверждение повестки дня . . . . .	2
Состояние Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) и связанные с этим вопросы . . . . .	3 - 22
Изменение структуры ДОПОГ . . . . .	23 - 26
Предложения о внесении поправок в приложения А и В к ДОПОГ . . . . .	27 - 64
Прочие предложения . . . . .	65 - 107
Осуществление рекомендаций Региональной конференции по транспорту и окружающей среде . . . . .	108 - 109
Программа работы . . . . .	110 - 111
Выборы . . . . .	112
Прочие вопросы . . . . .	113 - 119
Утверждение доклада . . . . .	120

Приложение - Проекты поправок к приложениям А и В к ДОПОГ.

## **УЧАСТИЕ**

1. Рабочая группа по перевозкам опасных грузов провела свою шестьдесят пятую сессию 16-20 ноября 1998 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, Беларуси, Бельгии, Болгарии, Венгрии, Германии, Дании, Ирландии, Испании, Италии, Латвии, Нидерландов, Норвегии, Польши, Португалии, Словакии, Словении, Соединенного Королевства, Финляндии, Франции, Чешской Республики, Швейцарии, Швеции, Эстонии, Украины. Была также представлена Европейская комиссия. На сессии были также представлены следующие неправительственные организации: Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ), Европейская ассоциация по сжиженным нефтяным газам (ЕАСНГ), Комитет связи по вопросам конструкции кузовов и прицепов (КСККП), Европейский совет федераций химической промышленности (ЕСФХП), Европейская ассоциация по промышленным газам (ЕАПГ), Европейский комитет по стандартизации (ЕКС), Международная организация предприятий автомобильной промышленности (МОПАП) и Комитет связи по вопросам автомобильного оборудования и автомобильных деталей (КСАОД).

## **УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ**

Документ: TRANS/WP.15/154

Неофициальный документ: INF.1

2. Рабочая группа утвердила повестку дня, подготовленную секретариатом. Предполагалось, что дополнительные неофициальные документы будут, при необходимости, рассмотрены при обсуждении соответствующего пункта повестки дня.

## **СОСТОЯНИЕ ЕВРОПЕЙСКОГО СОГЛАШЕНИЯ О МЕЖДУНАРОДНОЙ ДОРОЖНОЙ ПЕРЕВОЗКЕ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ (ДОПОГ) И СВЯЗАННЫЕ С ЭТИМ ВОПРОСЫ**

### **Состояние Соглашения**

3. Рабочая группа отметила, что с 14 августа 1998 года договаривающейся стороной ДОПОГ стала Республика Молдова (уведомление депозитария С.С.334.1998.TREATIES-2). На настоящий момент договаривающимися сторонами Соглашения являются 34 государства.

Документы: TRANS/WP.15/1998/3 и -/Add.1

4. Рабочая группа приняла к сведению информацию о компетентных органах и их адресах в каждой из договаривающихся сторон.

#### Протокол о внесении поправок 1993 года

5. Рабочая группа приняла к сведению, что 23 договаривающиеся стороны ДОПОГ присоединились к Протоколу о внесении поправок 1993 года, но при этом отметила, что для вступления в силу этого Протокола требуется, чтобы соответствующие документы о ратификации, принятии, утверждении или присоединении были сданы на хранение остальными 11 договаривающимися сторонами: Беларусью, Бельгией, Боснией и Герцеговиной, бывшей югославской Республикой Македонией, Германией, Грецией, Литвой, Республикой Молдова, Румынией, Хорватией и Югославией.

6. Председатель сообщил, что он обратился к компетентным органам заинтересованных стран с призывом как можно скорее сдать на хранение необходимые документы, и высказал пожелание, чтобы секретариат обратил внимание стран, присоединяющихся к ДОПОГ, на необходимость одновременного присоединения к Протоколу 1993 года.

#### Проект поправок 1999 года

7. Рабочая группа отметила, что принятый ею проект поправок (TRANS/WP.15/151 и TRANS/WP.15/153, приложение 2) был доведен до сведения договаривающихся сторон правительством Португалии от имени Группы (уведомление депозитария C.N.310.1998.TREATIES-1 от 1 июля 1998 года) и что он считается утвержденным (уведомление депозитария C.N.523.1998.TREATIES-3 от 23 октября 1998 года).

8. Отвечая на вопрос представителя Бельгии, Рабочая группа подтвердила, что в соответствии с новыми положениями о маркировке упаковок, содержащих опасные грузы в ограниченных количествах, в пределах внутренней окантовки ромба должны указываться буквы "LQ" (ограниченное количество) или, в зависимости от конкретного случая, номер или номера ООН с предшествующими буквами "UN".

9. Рабочая группа с удовлетворением отметила, что секретариат опубликовал новый сводный вариант ДОПОГ (ECE/TRANS/130, тома I и II) на английском и французском языках в короткие сроки, за несколько месяцев до вступления поправок в силу.

#### Специальные соглашения

10. Рабочая группа приняла к сведению, что сводный перечень специальных двусторонних и многосторонних соглашений, заключенных в соответствии с маргинальными номерами 2010 и 10 602 ДОПОГ, публикуется лишь один раз в год (TRANS/WP.15/1998/2 и -/Corr.1), но относящаяся к ним информация передается договаривающимся сторонам один раз в три месяца и с ней можно ознакомиться на WEB-сайте Отдела транспорта (<http://www.unece.org.trans/danger.htm>).

11. Рабочая группа отметила, что срок действия многих двусторонних и многосторонних соглашений автоматически истечет к концу 1998 года и что странам, желающим возобновить их действие, необходимо будет заключить новые соглашения.

#### **Уведомления в отношении применения маргинального номера 10 599**

12. Рабочая группа отметила, что в отношении применения маргинального номера 10 599 не поступило ни одного нового уведомления.

13. Председатель сообщил, что Европейская комиссия представила проект директивы с целью унификации ограничений, касающихся движения в определенные дни года транспортных средств, перевозящих грузы.

14. Рабочая группа приняла к сведению, что Азербайджан, Армения, Болгария, Казахстан, Кыргызстан, Республика Молдова, Румыния, Таджикистан, Турция и Узбекистан заключили 8 сентября 1998 года многостороннее базовое соглашение, касающееся международных перевозок, в интересах развития транспортного коридора "Европа-Кавказ-Азия".

15. Это соглашение содержит несколько технических приложений, одно из которых касается международных автомобильных перевозок и предусматривает - в случае международных перевозок опасных грузов по территории стран, подписавших соглашение, - выдачу каждой страной, по территории которой будет осуществляться международная перевозка, специального разрешения.

16. Рабочая группа отметила, что это условие противоречит духу и букве Соглашения ДОПОГ в том, что касается перевозок, осуществляемых между договаривающимися сторонами ДОПОГ, например между Румынией, Болгарией и Республикой Молдова, которые являются одновременно договаривающимися сторонами ДОПОГ и странами, подписавшими рассматриваемое международное соглашение.

17. Представитель Болгарии заявил, что его страна не намеревается требовать специального разрешения в случае международных перевозок, регулируемых ДОПОГ.

18. Рабочая группа рекомендовала всем странам, подписавшим многостороннее соглашение, стать договаривающимися сторонами ДОПОГ, с тем чтобы обеспечить безопасность международных автомобильных перевозок опасных грузов по их территории и способствовать торговому обмену путем взаимного признания государствами - договаривающимися сторонами предусмотренных в ДОПОГ сертификатов, что позволит избежать выдачи каждой страной многочисленных свидетельств. Она предложила трем странам, подписавшим это соглашение и уже являющимся договаривающимися сторонами ДОПОГ, побудить остальные страны - участники этого многостороннего соглашения предпринять необходимые шаги.

19. Рабочая группа отметила, что Казахстан заявил секретариату о своем намерении присоединиться к ДОПОГ.

**Маргинальный номер 10 385**

Документ: TRANS/WP.15/1998/22

20. Рабочая группа приняла к сведению официальные языки стран – договаривающихся сторон ДОПОГ. В соответствии с маргинальным номером 10 385 (3) письменные инструкции должны составляться на языке, понятном водителю, а также на всех языках стран отправления, транзита и назначения груза.

21. Представители Швейцарии и Бельгии заявили, что в их странах принятые языки различаются в зависимости от пересекаемого района.

22. Один из сотрудников секретариата подчеркнул, что маргинальный номер 10 385 (3) предписывает составление письменных инструкций на "всех языках". В случае если какое-либо государство – договаривающаяся сторона согласится на какие-либо отступления, будь они локального или общего характера, от этого правила маргинального номера 10 385 (3), оно должно будет официально уведомить о них секретариат, который доведет их, соответственно, до сведения остальных договаривающихся сторон.

**ИЗМЕНЕНИЕ СТРУКТУРЫ ДОПОГ**

23. Рабочая группа отметила прогресс, достигнутый в работе Совместного совещания МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ над изменением структуры.

24. Сотрудник секретариата сообщил, что уже принятые тексты части 2 и глав 6.1, 6.3, 6.5 и 6.9 будут вскоре распространены, и предложил всем делегациям выверить эти тексты, как только они поступят в их распоряжение.

25. Рабочая группа должна будет изучить на своих двух сессиях 1999 года предложения, касающиеся текстов приложения В к ДОПОГ.

26. Представитель Норвегии высказался за то, чтобы Рабочая группа располагала в 1999 году тремя рабочими неделями для завершения работы над изменением структуры ДОПОГ. Сотрудник секретариата подчеркнул, что Совместному совещанию уже предоставлено три недели вместо двух предусматривавшихся и что в силу составленного графика нет возможности предусмотреть двухнедельную сессию WP.15 в ноябре 1999 года. Поэтому было бы предпочтительным использовать при необходимости неофициальные рабочие группы для изучения отдельных текстов ДОПОГ и уделить в 1999 году приоритетное внимание работе над изменением структуры.

**ПРЕДЛОЖЕНИЯ О ВНЕСЕНИИ ПОПРАВОК В ПРИЛОЖЕНИЯ А И В К ДОПОГ****Вопросы, касающиеся автоцистерн**

Документы: TRANS/WP.15/R.405 (Италия)  
TRANS/WP.15/R.429 (Германия)  
TRANS/WP.15/R.430 (Германия)  
TRANS/WP.15/R.433 (Германия)  
TRANS/WP.15/1997/3 (Испания)  
TRANS/WP.15/1998/4 (Германия)  
TRANS/WP.15/1998/9 (Франция)  
TRANS/WP.15/1998/18 (Италия)

Неофициальные документы: INF.3 (Испания)  
INF.5 (Германия)  
INF.16 (Германия)

27. Представитель Германии ознакомил участников с результатами работы совещания рабочей группы по вопросу о защите автоцистерн с задней стороны и расчете толщины стенок, состоявшегося в Берлине 17–19 августа 1998 года (INF.5), а также с результатами работы группы специалистов ограниченного состава, заседавшей 28 и 29 октября 1998 года во Фрайцене (Германия).

28. Он пояснил, что Рабочая группа не в состоянии высказаться относительно предложения Италии, а также по вопросу о полицентрических цистернах (R.405), поскольку, как ей представляется, необходимы дополнительные сведения.

29. Что касается вопроса об эквивалентности значений толщины стенок, то, по мнению многих делегаций, затронутые проблемы касаются также контейнеров-цистерн и поэтому их следует рассматривать на Совместном совещании или, даже в первую очередь, на уровне Комитета экспертов по перевозке опасных грузов ООН.

30. Что касается защиты автоцистерн с задней стороны, то, по мнению многих делегаций, существующие предписания вполне удовлетворительны и нет оснований предлагать какие-либо изменения без подробного анализа сопряженного с ними риска и без оценки затрат, связанных с этими новыми предлагаемыми предписаниями, по сравнению с выгодой, которую можно было бы получить в плане повышения безопасности, в соответствии с новыми правилами, принятыми Группой (TRANS/WP.15/153, приложение 1).

31. С другой стороны, ряд делегаций высказали мнение, что предложение о новом маргинальном номере 10 220 (1), изложенное в документе INF.5, не улучшит нынешнюю ситуацию, по крайней мере в краткосрочном плане, поскольку понятие способности поглощения энергии при столкновении порядка 150 кНм должно поясняться с

помощью ссылок на стандарт ИСО или ЕКС в данной области, а такого стандарта сейчас не существует, и вряд ли он появится в ближайшем будущем. Представитель Германии указал, что защита, предусмотренная в директиве 70/221/СЕЕ, не обеспечивает достаточную защиту цистерны.

32. В итоге Рабочая группа решила просить неофициальную группу, которая должна провести совещание в Германии в январе 1999 года, еще раз рассмотреть эти вопросы. Представитель Германии согласился подготовить обоснования предложений, которые будут сформулированы в соответствии с новыми правилами, принятыми Рабочей группой; с этой целью он представит резюме уже выдвигавшихся в прошлом обоснований. В то же время он высказал мнение, что будет невозможно представить подробный анализ рисков, поскольку отсутствуют составляющие такого исследования; он напомнил о происшедшей несколько лет назад в Германии аварии, в которой погибли 25 британских военнослужащих, что свидетельствует о необходимости предусмотреть специальные меры по защите автоцистерн с задней стороны.

33. Что касается минимальной толщины стенок корпуса автоцистерн, то несколько делегаций поддержали предложение Испании (-/1997/3 и INF.3), в частности в отношении цистерн из алюминиевых сплавов. Технический прогресс действительно позволяет изготавливать цистерны с очень тонкими стенками, тогда как в предписаниях упоминается лишь толщина, эквивалентная толщине для мягкой стали, и эти делегации предпочли бы установить конкретную минимальную толщину. На следующей сессии предложение Испании будет представлено официально.

34. Представитель Испании уточнил, что его предложение касается лишь автоцистерн, поскольку данная проблема не возникает в случае контейнеров-цистерн, которые уже защищены на случай опрокидывания металлической конструкцией в соответствии с Конвенцией по безопасным контейнерам (КБК).

Документ: TRANS/WP.15/1998/20 (ЕАСНГ)

35. Рабочая группа не сочла целесообразным принимать это предложение ЕАСНГ. По мнению большинства членов Группы, в маргинальном номере 211 127 (7) в целом не установлено каких-либо условий в отношении минимальной толщины волноуспокоителей и перегородок в цистернах. Минимальная толщина перегородок и волноуспокоителей предписана лишь в маргинальных номерах 211 127 (5) b) i) и 211 127 (6), т.е. в случае цистерн, изготовленных после 1 января 1990 года, в соответствии с маргинальным номером 211 127 (4), когда корпус имеет защиту от повреждений, что, как правило, не касается цистерн для газов, или в случае цистерн, которые опорожняются самотеком и отвечают требованиям маргинального номера 211 127 (6).

36. Рабочая группа, напротив, сочла, что если, по мнению некоторых делегаций, следует установить в целом минимальную толщину волноуспокоителей и перегородок, то им следует сформулировать предложения о поправках к маргинальному номеру 211 127 (7) с соответствующими обоснованиями.

Документ: TRANS/WP.15/R.405 (Италия)

37. Представитель Италии внес на рассмотрение свое предложение в отношении возможности использования цистерн с полицентрическим поперечным сечением, которые в настоящее время не предусмотрены в ДОПОГ, но которые используются в Италии, в частности для перевозки нефтепродуктов.

38. Представитель Швейцарии напомнил, что представитель МОКЦ на Совместном совещании МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ предложил разработать специальную главу по цистернам, предназначенным для перевозки нефтепродуктов, и задал вопрос, нельзя ли в рамках такой главы решить вопрос о цистермах с полицентрическим поперечным сечением.

39. Представитель Нидерландов сказал, что самыми уязвимыми частями цистерны являются ее днища, и, по его мнению, проблем с цистермами с полицентрическим поперечным сечением более не будет возникать, когда будет разработана новая глобальная концепция защиты цистерн.

40. Представитель Германии отметил, что он не может поддержать это предложение в его нынешнем виде, но необходимо найти возможность для решения проблемы усиления цистерн с полицентрическим поперечным сечением.

41. Представитель Италии внесет новое предложение с учетом различных высказанных мнений относительно повышения безопасности этих цистерн.

Документ: TRANS/WP.15/1998/18 (Италия)

42. Несколько делегаций высказались в пользу повышения уровня безопасности за счет улучшения защиты фитингов, установленных в верхней части корпуса цистерны, с тем чтобы избежать повреждений этого оборудования в случае опрокидывания. Однако, считая предложенные предписания слишком подробными, они высказались за включение ссылок на соответствующие стандарты.

43. Представителю ЕКС было предложено проверить состояние работы Комитета ТС 296 (группа WG.4) в данной области, а также проверить соответствие проектов стандартов основным требованиям ДОПОГ.

44. Представитель Италии, при необходимости, подготовит новое предложение относительно поправок к маргинальному номеру 211 129 со ссылкой на соответствующие стандарты.



Документ: TRANS/WP.15/1997/10 (ЕАСНГ)

Неофициальный документ: INF.13 (ЕАСНГ)

45. Представитель ЕАСНГ предложил включить ссылку на стандарт EN 12 493 (проект), с тем чтобы можно было использовать для перевозки сжиженных нефтяных газов цистерны, изготовленные в соответствии с этим стандартом, а не в соответствии с предписаниями, изложенными в приложении В.1а.

46. Помимо различных критериев для определения толщины стенок цистерн, указанных в маргинальном номере 211 127, этот стандарт предусматривает различные типы конструкции в зависимости от климатических зон, в которых будет использоваться цистерна, в частности меньшую толщину стенок для стран с холодным климатом.

47. Представитель ЕКС отметил, что этот стандарт не полностью соответствует тексту приложения В.1а, но обеспечивает равноценный уровень безопасности. Он предусматривает коэффициент прочности, превышающий на 20% коэффициент, указанный в ДОПОГ, что компенсируется за счет расчетного давления, которое на 20% ниже давления, предусмотренного ДОПОГ, и при изготовлении толщина обечайки будет лишь на несколько десятых миллиметра отличаться от толщины, получаемой при изготовлении в соответствии с предписаниями ДОПОГ. Кроме того, испытательное давление на 30% превышает расчетное давление и превышает давление, предусмотренное для этих газов в ДОПОГ. Он попросил, чтобы Группа четко высказала свое мнение в отношении понятия климатических зон, с тем чтобы ЕКС знал, нужно ли предусматривать в стандарте две климатические зоны.

48. Представитель Соединенного Королевства напомнил о том, что эти климатические зоны предусмотрены в директиве Европейского союза 94/55/СЕ, касающейся ДОПОГ, и что поэтому было бы целесообразным включить это понятие в приложения А и В к ДОПОГ, которые в принципе прилагаются к указанной директиве без каких-либо изменений.

49. Ряд делегаций заявили, что они возражают против включения понятия климатических зон в ДОПОГ, поскольку автоцистерна, имеющая свидетельство В3, должна быть в состоянии осуществлять международную перевозку во всех странах – участницах ДОПОГ. По их мнению, вопрос об уменьшении толщины стенок должен решаться только в рамках двусторонних или многосторонних соглашений. С другой стороны, они подчеркнули, что толщина стенок, предусмотренная в добавлении В.1а, рассчитана не только на температуру окружающей среды, но и на обеспечение безопасности в случае пожара. Они отметили, что введение понятия двух климатических зон дало бы несправедливое экономическое преимущество странам с холодным климатом, и выразили сожаление по поводу снижения уровня безопасности, которое явилось бы следствием включения этого понятия.

50. Представитель Европейской комиссии заявил, что если договаривающиеся стороны сочтут нецелесообразным включение в ДОПОГ понятия климатической зоны, то в этом случае данный вопрос необходимо будет обсудить на уровне Сообщества в рамках применения статьи 6.5 директивы 94/95/СЕ к внутренним перевозкам.

51. Что касается соответствия стандарта основным требованиям ДОПОГ, то Группа решила, что она сможет высказать свое мнение лишь после изучения текста этого проекта стандарта, который только что распространен, но которого не имелось в распоряжении участников перед сессией. Таким образом, данный вопрос будет перенесен в повестку дня следующей сессии.

#### Маргинальный номер 211 130

Неофициальный документ: INF.15 (Швейцария)

52. Представитель Швейцарии отметил, что поправки к маргинальному номеру 211 130, вступающие в силу 1 января 1999 года, были приняты, исходя из того, что группа WG4 ТС296 ЕКС разработает отдельный стандарт, который, однако, еще не готов. В отсутствие стандарта трудно интерпретировать новое предписание, в частности понять, как определить, что сервисное оборудование сохранило герметичность под воздействием сил ускорения и динамического давления содержимого, возникших в результате удара.

53. Участникам напомнили о том, что согласно маргинальному номеру 211 188 это новое предписание применяется лишь к новым цистернам.

54. Группа сочла, что администрации не должны игнорировать это предписание даже при отсутствии стандарта и что до тех пор, пока такой стандарт не будет принят, каждый компетентный орган при допущении цистерны вправе сам решать, каким образом применять это предписание.

#### Электрооборудование для взрывоопасных атмосфер

Документ: TRANS/WP.15/1998/13 (Швеция)

Неофициальный документ: INF.8 (МОПАП/КСАОД)

55. Представитель Швеции внес на рассмотрение доклад совещания неофициальной рабочей группы по электрооборудованию автоцистерн, которое состоялось в Сёдертелье (Швеция) 22-23 апреля 1998 года.

56. Одно из предложений этой рабочей группы состояло в том, чтобы исключить нынешнее требование в отношении установки прибора управления переключателем снаружи транспортного средства. Главный аргумент в пользу этого предложения сводился к тому, что транспортные средства оборудованы противоугонными устройствами, требующими

постоянного электропитания, и соблюдение предписаний в отношении установки этих устройств затруднилось бы в случае транспортных средств, у которых прибор управления переключателем расположен не в кабине, а снаружи.

57. Некоторые делегации отметили, что этот прибор управления не имеет большого практического значения в случае аварии, поскольку он отнюдь не обязательно легкодоступен, и что аварийно-спасательные команды обязаны избегать того, чтобы слишком близко приближаться к потерпевшему аварии транспортному средству. Другие делегации, напротив, высказали мнение, что существующее предписание направлено также на обеспечение безопасности, в частности в случае аварий, во время которых получивший травмы водитель находится в своей кабине, а также в случае происшествий во время погрузочных или разгрузочных операций, когда работа двигателя разрешается в соответствии с маргинальным номером 10 431.

58. Рабочая группа незначительным большинством голосов решила исключить предписание, касающееся установки прибора управления переключателем снаружи, и приняла предложенные неофициальной группой тексты для включения в маргинальный номер 220 512 (см. приложение).

59. После того как было принято это решение, представитель Беларуси высказал сожаление по поводу того, что Рабочая группа отдает предпочтение соображениям технического характера, связанным с установкой противоугонных систем, в ущерб безопасности водителей транспортных средств. Представитель Бельгии присоединился к этой точке зрения и высказал оговорку в отношении данного решения.

60. Представитель Соединенного Королевства предложил предусмотреть, что переключатель должен быть двухполюсным. Ряд делегаций указали, что это предложение не является целесообразным, так как положениями ДОПОГ разрешается возврат тока через шасси и не предписывается его возврат через кабель; таким образом, можно предусмотреть использование однополюсного переключателя. Представитель Соединенного Королевства заявил, что при необходимости он вернется к этому вопросу после консультаций со своими экспертами.

61. В связи с маргинальными номерами 10 252, 220 514 и 220 515 представитель Швеции указал, что предложения МОПАП и КСАОД, изложенные в документе INF.8, соответствуют тому, что ожидала от них неофициальная группа (см. TRANS/WP.15/1998/13, пункт 9). Однако этот документ имеется лишь на английском языке, и поэтому КСАОД было предложено представить на следующей сессии официальное предложение.

### Устойчивость автоцистерн

Документ: TRANS/WP.29/1998/36 (секретариат)

62. Рабочая группа отметила, что Рабочая группа по конструкции транспортных средств подготовила проект правил "Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения автоцистерн категорий N и O в отношении устойчивости к опрокидыванию". Она отметила, в частности, что группа GRFF должна рассмотреть этот документ в свете предложения ЕАППГ об установлении иных требований применительно к автоцистернам для газов.

63. Выразив удовлетворение работой, проделанной Группой WP.29, Рабочая группа напомнила ей о том, что предписания этих правил должны применяться ко всем автоцистернам независимо от характера перевозимых опасных грузов; по ее мнению, вопрос об их применении к тому или иному конкретному классу опасности не входит в компетенцию Группы WP.29 и должен рассматриваться Группой WP.15.

64. По мнению представителя МСАТ, если предписания в отношении устойчивости применяются к автоцистернам, то аналогичные предписания следует предусмотреть и для транспортных средств, перевозящих контейнеры-цистерны.

### Прочие предложения

#### **Ссылка на Правила ЕЭК № 105**

65. Рабочая группа отметила, что Группа WP.29 все еще не приняла серию поправок 01 к Правилам № 105 и что эту серию поправок планируется принять лишь в марте 1999 года, т.е. по-видимому, она не сможет вступить в силу до 2000 года. Такая ситуация создает проблему юридического характера, поскольку использовать возможности официального утверждения типа для выдачи свидетельств о допущении в соответствии с маргинальным номером 10 281 нельзя будет до тех пор, пока технические предписания Правил № 105 не будут приведены в соответствие с предписаниями, содержащимися в добавлении В.2 к ДОПОГ.

66. Представитель Европейской комиссии сказал, что соответствующая европейская директива не создаст такой проблемы, поскольку технические предписания Правил № 105 будут заменены ссылкой на добавление В.2 к директиве 94/55/СЕ.

67. Представитель МОПАП попросил внести ясность в вопрос об официальном утверждении типа с 1 января 1999 года.

68. Сотрудник секретариата сообщил, что поправки, вступающие в силу 1 января 1999 года, предусматривают определенные переходные меры на период до 30 июня 1999 года, в частности в отношении требований к установке топливных обогревательных

приборов (маргинальный номер 10 222(3)), которые вступают в силу 1 июля 1999 года. Для транспортных средств типа EX/II и EX/III не предусмотрено переходных мер, за исключением того, что опасные грузы могут по-прежнему перевозиться в соответствии с нынешними предписаниями до 30 июня 1999 года согласно маргинальному номеру 10 604. После этой даты транспортные средства типа EX/II и EX/III должны быть приведены в соответствие с требованиями.

69. В течение периода с 1 января 1999 года по 30 июня 1999 года официальное утверждение типа на основе Правил № 105 будет невозможно, поскольку содержащиеся в этих Правилах технические предписания не соответствуют ни действующим в настоящее время предписаниям добавления В.2, ни предписаниям, вступающим в силу 1 января 1999 года. Официальное утверждение типа в соответствии с существующими предписаниями добавления В.2 будет возможно, но при этом следует пытаться обеспечить, чтобы, в необходимых случаях, начиная с 1 июля 1999 года транспортные средства были приведены в соответствие с предписаниями, вступающими в силу 1 января 1999 года (в частности, имеются в виду маргинальный номер 220 516(3) и, для транспортных средств типа EX/II и EX/III, маргинальные номера 220 533 и 220 534).

70. Что касается ситуации после 30 июня 1999 года, то Рабочая группа считает, что официальное утверждение типа на основе Правил № 105 может гарантировать соответствие базового транспортного средства всем требованиям во время допущения укомплектованного транспортного средства к перевозке согласно маргинальному номеру 10 281 только в том случае, если в ходе этого официального утверждения при наличии расхождений будут использоваться технические предписания добавления В.2 ДОПОГ, а не технические предписания, содержащиеся в Правилах № 105. Таким образом, с точки зрения административных процедур официальное утверждение типа согласно маргинальному номеру 10 281 может быть произведено на основе Правил № 105, но с точки зрения технических предписаний – только на основе добавления В.2 ДОПОГ. Вследствие этого документы официального утверждения типа, подготавливаемые для допущения к перевозке начиная с 1 июля 1999 года, должны основываться на технических предписаниях ДОПОГ 1999 года.

71. Во избежание возникновения в будущем проблем в области соответствия между Правилами № 105 и ДОПОГ Группа предлагает, чтобы Группа WP.29, последовав примеру Европейской комиссии, изменила Правила № 105, т.е. чтобы технические предписания, содержащиеся в Правилах № 105, были заменены ссылкой на предписания добавления В.2 ДОПОГ. Секретариату было предложено представить Группе WP.29 соответствующее предложение.

**Ссылка на Правила ЕЭК № 13**

Неофициальный документ: INF.11

72. Представитель Франции высказалась за то, чтобы были даны четкие разъяснения по поводу того, какая серия поправок к Правилам № 13 применяется на конкретную дату.

73. Представитель МОПАП заявил, что никакой проблемы в этой связи не возникает, поскольку в ДОПОГ имеется ссылка на Правила № 13 в их последнем измененном варианте, применимом на момент официального утверждения, и что даты начала применения согласно Соглашению 1958 году являются одинаковыми.

74. Сотрудник секретариата указал на необходимость проявлять осторожность, поскольку в случае ДОПОГ ссылка на Правила № 13 в их последнем измененном варианте подразумевает, что поправки к этим Правилам применяются начиная с даты их вступления в силу и независимо от того, какая страна, являющаяся договаривающейся стороной ДОПОГ, осуществляет официальное утверждение, в то время как по смыслу Соглашения 1958 года договаривающееся государство – участник этого Соглашения вправе по своему выбору применять или не применять то или иное конкретное правило. Серия поправок 07 вступила в силу 18 сентября 1994 года, серия поправок 08 – 26 марта 1995 года и серия поправок 09 – 28 августа 1996 года. Три дополнения к серии 09 вступили в силу соответственно 15 января 1997 года, 22 февраля 1997 года и 27 апреля 1997 года. Четвертое дополнение вступит в силу в феврале 1999 года.

75. Он также отметил, что в Правилах № 105 имеется ссылка на Правила № 13 с внесенными в них поправками серии 09 (в частности, в отношении приложения 5, касающегося перевозки опасных грузов).

76. По мнению секретариата, серия поправок 09 применяется, таким образом, ко всем новым транспортным средствам, прошедшим процедуру официального утверждения, начиная с упомянутых выше дат в соответствии с маргинальным номером 10 221(4) и маргинальными номерами 220 520–220 522.

77. Представитель МОПАП заявил, что он подготовит для следующей сессии предложение с соответствующими уточнениями.

Документ: TRANS/WP.15/1998/15 (Австрия)

78. Ряд делегаций высказались в поддержку включения предписаний, касающихся допущения к перевозке изотермических транспортных средств, транспортных средств-ледников или холодильников. Такие предписания уже применяются к транспортным средствам, перевозящим скоропортящиеся продукты.

79. Другие делегации выступили против включения таких предписаний в ДОПОГ, в частности потому, что они в основном касаются оборудования кузовов транспортных средств, а не базового транспортного средства, а также потому, что, как представляется, нет каких-либо статистических данных о дорожно-транспортных происшествиях, которые могли бы свидетельствовать о неудовлетворительности уже имеющихся в настоящее время предписаний.

80. Представитель Австрии принял к сведению высказанные замечания и, при необходимости, вернется к обсуждению этого вопроса.

Маргинальный номер 220 536 (3) b)

Неофициальный документ: INF.14 (МОПАП)

81. Поскольку этот документ имелся только на английском языке, было решено обсудить его на следующей сессии, после того как он будет представлен в качестве официального документа.

#### **Различные другие предложения**

Маргинальный номер 71 321

Документ: TRANS/WP.15/1998/1 (Германия)

82. Предложение Германии было принято с некоторыми изменениями (см. приложение).

Маргинальный номер 10 385

Документ: TRANS/WP.15/1998/5 (Германия)

Неофициальный документ: INF.18 (ФИАТА)

83. После обсуждения этого предложения о включении подробных предписаний, касающихся аварийных инструкций для смешанных перевозок опасных грузов различных классов, большинство членов Рабочей группы высказались против идеи включения таких предписаний, отдав предпочтение уже существующему тексту.

Маргинальные номера 10 011 и 2002 (3)

Документы: TRANS/WP.15/1998/10 (МАПМ)  
TRANS/WP.15/1998/17 (Соединенное Королевство)

Неофициальный документ Австрии

84. Рабочая группа не поддержала идею исключения требований в отношении транспортного документа при осуществлении перевозок в соответствии с маргинальным номером 10 011; более того, многие делегации указали, что содержащаяся в транспортном документе информация крайне необходима с точки зрения обеспечения безопасности и контроля.

85. В то же время Рабочая группа сочла, что обеспокоенность, выраженная представителем МАПМ, не имеет оснований, принимая во внимание положения маргинального номера 2002 (3) в его измененной с 1 января 1999 года редакции.

Письменные инструкции для водителя

Документ: TRANS/WP.15/1998/11 (ЕАПЦ)

Неофициальный документ: INF.17 (ФИАТА)

86. Предложение ЕАПЦ об исключении пункта (2) из маргинального номера 10 385, поддержанное Соединенным Королевством, принято не было; был принят текст этого пункта, предложенный ФИАТА (см. приложение).

Транспортные средства – батареи

Документ: TRANS/WP.15/1998/12 (ЕАПГ)

87. ЕАПГ сняла с рассмотрения подготовленное ею предложение с учетом того обстоятельства, что вопрос о транспортных средствах – батареях будет обсуждаться Рабочей группой по изменению структуры МПОГ и что ЦБМЖП высказалось за обсуждение этого вопроса на Совместном совещании.

Карточки с информацией об аварийных мерах (ERICARDS)

Неофициальный документ: INF.4

88. Представитель ЕСФХП проинформировал Рабочую группу о том, что его организация подготовила 229 карточек с информацией об аварийных мерах, которые предназначены для использования пожарными бригадами и другими аварийными службами и охватывают все классы опасных грузов, за исключением классов 1 и 7, и что ЕСФХП предоставит их в распоряжение заинтересованных делегаций на различных языках (английском, французском, голландском, испанском, немецком, словенском, португальском, турецком, чешском).



89. Некоторые делегации указали, что аварийные службы их стран уже располагают своей собственной системой. Вместе с тем эта работа может оказаться полезной для стран, не имеющих в настоящее время надлежащей собственной системы, а также для стран, которые в ближайшем будущем присоединятся к ДОПОГ. В этом отношении весьма полезным было бы иметь эти карточки на русском языке.

90. Представитель ЕСФХП сообщил, что в дальнейшем эта работа могла бы быть распространена на классы 1 и 7 при содействии специалистов по этим классам, если страны, являющиеся договаривающимися сторонами ДОПОГ, проявят свою заинтересованность.

91. В то же время участникам напомнили, что вариант ДОПОГ 1999 года содержит новые предписания в отношении формы письменных инструкций, предназначенных для водителей, в связи с маргинальными номерами 10 260 и 10 385. Установленный переходный период позволяет применять предписания 1995 года до 31 декабря 1998 года, и в этой связи встает вопрос о том, допускает ли новый маргинальный номер 10 604 возможность дальнейшего использования этих предписаний 1995 года до 30 июня 1999 года или же до 30 июня 1999 года могут использоваться лишь предписания 1997 года.

92. Рабочая группа решила, что по смыслу маргинального номера 10 604 предписания, действующие до 31 декабря 1998 года, включая предписания, применяемые в виде переходных положений, т.е. предписания 1995 года, касающиеся маргинальных номеров 10 260 и 10 385, могут по-прежнему применяться до 30 июня 1999 года. Представитель Германии заявил, что он согласился бы с применением прежних предписаний после 30 июня. Ряд других делегаций указали, что они готовы проявлять терпимость в этом вопросе.

Маргинальный номер 2301a (6)

Документация: TRANS/WP.15/1998/14 (Австрия)

93. Представитель Австрии отметил, что в связи с маргинальным номером 2301a (6) возникает проблема, поскольку в нем подразумевается, что все топливные баки транспортных средств независимо от того, идет ли речь о грузовиках, легковых автомобилях или автомашинах частных лиц, должны отвечать техническим требованиям Правил № 34, что нелегко проверить при пересечении границ, если транспортные средства зарегистрированы в странах, которые официально не применяют Правила № 34.

94. Представитель Венгрии отметила, что это касается ее страны и что выполнение данного предписания на практике создает проблемы при пересечении транспортными средствами австрийской границы; даже если ее страна в официальном порядке не применяет Правила № 34, топливные баки венгерских машин соответствуют предусмотренным в этих правилах техническим предписаниям. В силу этого она поддержала предложение Австрии об исключении ссылки на Правила № 34.

95. Представитель Европейской комиссии сказал, что, возможно, в этом вопросе может возникнуть противоречие между данным предписанием и Венской конвенцией о дорожном движении, в которой не предусмотрено конкретных технических требований на этот счет для свободного движения транспортных средств. Он напомнил, что изначально это предписание ДОПОГ было направлено на обеспечение безопасности дополнительных баков, используемых некоторыми перевозчиками, а не бака, предусмотренного конструкцией транспортного средства.

96. По мнению ряда делегаций, необходимо обеспечить безопасность не только дополнительных баков, но в равной степени и баков, предусмотренных конструкцией; они высказались против изъятия ссылок.

97. Было решено вернуться к обсуждению этого вопроса на следующей сессии.

Маргинальные номера 240 106(3) и 240 107(4)

Документ: TRANS/WP.15/1998/16 (Австрия)

98. Ряд делегаций указали, что в интересах обеспечения хорошего усвоения материала не следует перегружать расписание занятий и что было бы нецелесообразно пойти на изменение совсем недавно принятого предписания, тем более что термин "как правило" был предусмотрен в тексте в качестве компромисса.

99. Предложение Австрии не было принято.

Маргинальный номер 10 282(4)

Документ: TRANS/WP.15/1998/19 (Австрия)

100. Предложение Австрии не было принято, поскольку, по мнению Рабочей группы, маргинальный номер 10 282(4), связанный с маргинальным номером 211 152, уже разрешает движение порожних неочищенных автоцистерн после истечения срока допущения. С другой стороны, автоцистерны должны, как правило, предъявляться соответствующим службам ТО для испытания тормозной системы.

Маргинальный номер 10 316

Документ: TRANS/WP.15/1998/21 (Польша)

101. Предложение уточнить, что водители транспортных средств, не имеющие свидетельства о прохождении подготовки в соответствии с маргинальным номером 10 315, должны пройти подготовку в соответствии с маргинальным номером 10 316, было принято (см. приложение).

Неофициальный документ: INF.10 (Франция)

102. Ряд делегаций согласились с мнением Франции о том, что до 1 января 2000 года будет трудно применять маргинальный номер 10 316 (в частности, пункт (3)). Некоторые из них высказались даже за то, что его следует применять лишь начиная с 2001 года, когда вступит в силу директива Сообщества в отношении консультанта по вопросам безопасности.

103. Другие делегации высказали противоположное мнение, отметив, что они уже приняли меры к тому, чтобы начать применение маргинального номера 10 316 с 1 января 1999 года.

104. Представитель Соединенного Королевства, являвшийся автором первоначального предложения о включении этого маргинального номера, подчеркнул, что, как ему представляется, большинство предприятий в добровольном порядке уже применяют предписания этого маргинального номера и что поэтому он не видит трудностей с его немедленным введением в действие, поскольку цель здесь заключается в том, чтобы обязать некоторые предприятия, не уделяющие достаточного внимания подготовке своих работников, принять надлежащие меры в данной области.

105. В итоге Рабочая группа сочла, что этот новый маргинальный номер можно было бы постепенно и гибко ввести в действие до начала 2000 года.

Маргинальный номер 31 500 (2)

Документ: TRANS/WP.15/1998/23 (Франция)

106. Предложение о добавлении идентификационного номера 1863 и авиационного топлива под номером 3295 в маргинальный номер 31 500 (2) было принято (см. приложение).

107. Участники попросили представителя Австрии в официальном порядке представить предложение, изложенное в неофициальном документе INF.6.

## **ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ РЕКОМЕНДАЦИЙ РЕГИОНАЛЬНОЙ КОНФЕРЕНЦИИ ПО ТРАНСПОРТУ И ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЕ**

Документы: TRANS/WP.15/AC.1/1998/5 (секретариат)  
JMTE/1998/4 (доклад о работе первой сессии Совместного совещания по транспорту и окружающей среде)

108. Рабочая группа отметила, что правительство Италии предложило свою кандидатуру в качестве руководителя деятельности по осуществлению главы VI Программы действий

(глава, касающаяся перевозки опасных грузов) и планирует организовать рабочее совещание в октябре 1999 года в Тренто (JMTE/1998/4, пункт 12).

109. Рабочая группа выразила мнение, что деятельность, которая будет осуществляться в этой области, должна быть в первую очередь направлена на расширение географической сферы применения ДОПОГ, т.е. на содействие присоединению к ДОПОГ стран центральной и восточной Европы, граничащих с другими странами, уже являющимися договаривающимися сторонами.

#### **ПРОГРАММА РАБОТЫ**

110. Рабочая группа приняла к сведению информацию о сроках проведения различных сессий в 1999 году, а именно:

Совещание экспертов по Европейским предписаниям, касающимся международной перевозки опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ) (вторая сессия) (WP.15/AC.2): 18-22 января 1999 года;

Специальная рабочая группа по разработке проекта европейского соглашения о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (девятая сессия) (AC.6): 2-5 марта 1999 года;

Рабочая группа по перевозкам опасных грузов (WP.15) (шестьдесят шестая сессия): 3-7 мая 1999 года;

Совместное совещание МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ (Берн): 25-28 мая 1999 года;

Подкомитет экспертов по перевозке опасных грузов (шестнадцатая сессия) (ЭКОСОС): 5-16 июля 1999 года;

Специальная рабочая группа по разработке проекта европейского соглашения о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (десятая сессия) (AC.6): 30 августа - 2 сентября 1999 года;

Совместное совещание МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ: 14-24 сентября 1999 года (при необходимости 13 сентября будет проведено совещание рабочей группы);

Рабочая группа по перевозкам опасных грузов (шестьдесят седьмая сессия) (WP.15): 8-12 ноября 1999 года;

Подкомитет экспертов по перевозке опасных грузов (семнадцатая сессия) (ЭКОСОС): 6-17 декабря 1999 года;

111. Была определена следующая повестка дня шестьдесят шестой сессии:

1. Утверждение повестки дня: понедельник, 3 мая.
2. Состояние Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) и связанные с этим вопросы: понедельник, 3 мая.
3. Изменение структуры ДОПОГ: понедельник, 3 мая; вторник, 4 мая; среда, 5 мая (утро).
4. Предложения о внесении поправок в приложения А и В к ДОПОГ:
  - a) Автоцистерны: среда, 5 мая, вторая половина дня;
  - b) Электрооборудование для взрывоопасных атмосфер: среда, 5 мая, вторая половина дня;
  - c) Устойчивость автоцистерн: среда, 5 мая, вторая половина дня;
  - d) Другие предложения: четверг, 6 мая.
5. Переходные меры: четверг, 6 мая.
6. Последующая деятельность в связи с Региональной конференцией по транспорту и окружающей среде: четверг, 6 мая.
7. Программа работы: четверг, 6 мая.
8. Прочие вопросы: четверг, 6 мая.
9. Утверждение доклада: пятница, 7 мая.

## **ВЫБОРЫ**

112. Г-н Ж. Франку (Португалия) и г-жа А. Румье (Франция) были вновь избраны соответственно Председателем и заместителем Председателя на 1999 год.

## **ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ**

### Неофициальные документы

113. Представитель Беларуси обратился с просьбой не принимать каких-либо решений на основе неофициальных документов, имеющих только на одном языке.

114. Председатель напомнил, что Рабочая группа уже приняла принципиальное решение на этот счет (TRANS/WP.15/153, приложение 1).

#### Применение ДОПОГ на территории Российской Федерации

115. Представители Финляндии, Польши, Норвегии и Германии отметили, что упомянутые в ходе последней сессии проблемы, возникающие в связи с требованиями правительственных органов Российской Федерации в отношении специальных разрешений на осуществление перевозок в режиме ДОПОГ на ее территории, которые Группа считает противоречащими ДОПОГ, ведут лишь к созданию серьезных помех в области торговли с Российской Федерацией и транзита через ее территорию в другие страны.

116. Председатель отметил, что эта проблема была доведена до сведения Комитета по внутреннему транспорту, который потребовал прекратить эту практику, и что, таким образом, правительству Российской Федерации известно об этой проблеме.

117. Отвечая на вопрос представителя Финляндии, сотрудник секретариата сказал, что вопреки ожиданиям, упомянутым в пункте 20 доклада TRANS/WP.15/153, секретариат не получил разъяснений по данному вопросу. Правительство Российской Федерации ввело в действие в сентябре 1998 года новое законодательство в отношении автомобильных перевозок, закрепляющее данную практику.

118. Рабочая группа вновь выразила обеспокоенность в связи с такой ситуацией.

#### Наличие варианта ДОПОГ на русском языке

119. Представитель Беларуси подчеркнул важность скорейшего выпуска сводного варианта ДОПОГ 1999 года. Отметив, что письменный перевод уже осуществлен, он предложил секретариату содействие в машинописной обработке текстов и их издании.

#### **УТВЕРЖДЕНИЕ ДОКЛАДА**

120. Рабочая группа утвердила доклад и приложение к нему.

Приложение

Проекты поправок к приложениям А и В к ДОПОГ

Изменить заголовок маргинального номера 10 316 следующим образом:

"Обучение всех лиц, занятых в автомобильных перевозках опасных грузов, но не являющихся водителями, упомянутыми в маргинальном номере 10 315".

Изменить последнюю часть маргинального номера 10 316(1) следующим образом:

"... работников, занимающихся погрузкой или разгрузкой опасных грузов, работников транспортно-экспедиторских или грузовых агентств и водителей, не упомянутых в маргинальном номере 10 315".

(Справочный документ: TRANS/WP.15/1998/21)

Изменить маргинальный номер 10 385 (2) следующим образом:

"(2) Эти инструкции должны предоставляться грузоотправителем и передаваться водителю самое позднее во время погрузки опасных грузов в транспортное средство. Информация о содержании инструкций должна предоставляться перевозчику самое позднее при выдаче заказа на перевозку, так чтобы он мог принять необходимые меры к тому, чтобы соответствующие работники были ознакомлены с этими инструкциями и могли надлежащим образом выполнять их и чтобы на транспортном средстве имелось необходимое оборудование".

(Справочный документ: INF.17) (неофициальный)

Изменить начало маргинального номера 31 500(2) следующим образом:

"К автоцистернам с несколькими отсеками, в которых перевозятся два или более веществ с идентификационными номерами 1202, 1203, 1223, 1863 или, если речь идет об авиационном топливе, 3295, но не перевозятся какие-либо другие опасные вещества ..." (далее без изменений).

(Справочный документ: TRANS/WP.15/1998/23)

Изменить маргинальный номер 71 321 следующим образом:

"Наблюдение за транспортными средствами

Положения маргинального номера 10 321 применяются ко всем материалам независимо от их массы. Кроме того, эти грузы должны постоянно находиться под наблюдением, с тем чтобы предотвратить злонамеренные действия и предупредить водителя и компетентные органы в случае потери содержимого или пожара. Однако применять положения указанного маргинального номера нет необходимости в том случае, если:

- а) грузовое отделение заперто или если перевозимые упаковки защищены от незаконной выгрузки иным образом, например с помощью устройства, включающего звуковую сигнализацию, а также визуальную сигнализацию. Такая сигнализация должна отключаться только с помощью выключателя, не доступного снаружи транспортного средства; и
- б) (без изменений)".

(Справочный документ: TRANS/WP.15/1998/1)

Изменить маргинальный номер 220 512 следующим образом:

- "220 512 (1) Переключатель, служащий для размыкания электрических цепей, должен быть расположен как можно ближе к аккумуляторной батарее.
- (2) Прибор управления переключателем должен быть установлен в кабине водителя. Он должен быть легко доступен для водителя и четко различим. Он должен быть защищен от случайного срабатывания путем использования защитного кожуха, двойного выключателя или иным соответствующим образом.
- (3) Переключатель должен иметь кожух со степенью защиты IP 65 в соответствии со стандартом МЭК 529.
- (4) Подсоединение контактов к переключателю должно иметь степень защиты IP 54. Однако этого не требуется, если данные контакты находятся в кожухе, которым может служить ящик аккумуляторной батареи. В этом случае достаточно изолировать контакты для защиты от короткого замыкания, например с помощью резинового колпачка".

(Справочный документ: TRANS/WP.15/1998/13)

-----