


**Европейская экономическая комиссия**
**Комитет по внутреннему транспорту**
**Рабочая группа по перевозкам опасных грузов**
**Совместное совещание Комиссии экспертов МПОГ  
и Рабочей группы по перевозкам опасных грузов**
**Доклад Совместного совещания Комиссии экспертов  
МПОГ и Рабочей группы по перевозкам опасных грузов  
о работе его весенней сессии 2018 года\*,**

состоявшейся в Берне 12–16 марта 2018 года

**Содержание**

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники .....	1–3	4
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня) .....	4	4
III. Цистерны (пункт 2 повестки дня) .....	5–7	4
IV. Стандарты (пункт 3 повестки дня) .....	8–11	5
V. Толкование МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ (пункт 4 повестки дня) .....	12–17	6
A. Применение специального положения SW24/CV24 .....	12–14	6
B. Использование использованной тары для перевозки опасных грузов ....	15	7
C. Расхождения и добавления, касающиеся знаков опасности и больших знаков опасности .....	16–17	7
VI. Предложения о внесении поправок в МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ (пункт 5 повестки дня) .....	18–54	7
A. Нерассмотренные вопросы .....	18–22	7
1. Дополнительные положения для грузов класса 1 в подразделе 5.2.1.5: языки, которые надлежит использовать для маркировочных знаков .....	18	7

\* Распространен Межправительственной организацией по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) в качестве документа OTIF/RID/RC/2018-A. Если не указано иное, то другие документы, упоминаемые в настоящем докладе и имеющие условное обозначение ECE/TRANS/WP.15/AC.1/, после которого указаны год и порядковый номер, были распространены ОТИФ под условным обозначением OTIF/RID/RC/, после которого указаны год и тот же порядковый номер.



2.	Поправка к пункту 1.1.3.6.3.....	19	7
3.	Поправки к МПОГ/ДОПОГ/и для вступления в силу 1 января 2019 года.....	20	8
4.	Новые положения, касающиеся краткого отчета об испытаниях литиевых батарей.....	21	8
5.	Уточнение требований в отношении защиты вентилях в пункте 4.1.6.8.....	22	8
V.	Новые предложения.....	23–54	8
1.	Онлайновая переподготовка водителей, осуществляющих перевозку опасных грузов.....	23–26	8
2.	Маркировка вагонов и контейнеров, содержащих опасные грузы в ограниченных количествах.....	27–30	9
3.	Цвет маркировочного знака для веществ, перевозимых при повышенной температуре, в соответствии с разделом 5.3.3.....	31–32	9
4.	Увеличение максимально допустимого внутреннего давления для аэрозольных распылителей.....	33–35	10
5.	Ссылки на директивы в подразделе 6.2.4.1.....	36–38	10
6.	Новый идентификационный номер опасности 836.....	39–43	10
7.	Определение «температуры вспышки».....	44–46	11
8.	Поправка к специальному положению CW36/CV36 в разделе 7.5.11.....	47	11
9.	Согласование языковых версий МПОГ/ДОПОГ.....	48–50	11
10.	Ссылки на Правила ЕЭК в МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ.....	51	12
11.	Исправления, принятые Подкомитетом экспертов по перевозке опасных грузов.....	52	12
12.	Поправки к пункту 5.4.1.1.1.....	53	12
13.	Демонстрационные упаковки (Display packs) с ограниченными количествами .....	54	12
VII.	Доклады неофициальных рабочих групп (пункт 6 повестки дня).....	55–68	12
A.	Перевозка сосудов под давлением, утвержденных Министерством транспорта Соединенных Штатов Америки (DOT).....	55–57	12
B.	Доклад неофициальной рабочей группы по определениям терминов «risk» и «hazard/danger» («риск» и «опасность») в контексте МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ.....	58–61	13
C.	Доклад неофициальной рабочей группы по обновлению архитектуры телематки в области перевозки опасных грузов.....	62–66	13
D.	Доклад неофициальной рабочей группы по уменьшению опасности BLEVE во время перевозки опасных грузов.....	67–68	14
VIII.	Аварии и управление рисками (пункт 7 повестки дня).....	69–79	14
A.	Мероприятия второго этапа «дорожной карты» по ПОГ.....	69–73	14
B.	Совершенствование систем отчетности о происшествиях при перевозке опасных грузов внутренним транспортом.....	74–79	15
IX.	Будущая работа (пункт 8 повестки дня).....	80	16

X.	Прочие вопросы (пункт 9 повестки дня).....	81–84	16
A.	Наполнение баллонов для СНГ частными лицами или предприятиями для собственного снабжения .....	81–83	16
B.	Выражение признательности.....	84	17
XI.	Утверждение доклада (пункт 10 повестки дня).....	85	17
Приложения			
I.	Доклад Рабочей группы по цистернам** .....		18
II.	Проект поправок к МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ для вступления в силу 1 января 2019 года .....		19
III.	Исправления и изменения к проектам поправок, содержащимся в документах ECE/TRANS/WP.15/240 и OTIF/RID/CE/GTP/2017/15 .....		25
A.	Исправления к проектам поправок, содержащимся в документах ECE/TRANS/WP.15/240 и OTIF/RID/CE/GTP/2017/15 .....		25
B.	Изменения к документу OTIF/RID/CE/GTP/2017/15.....		26
IV.	Проект поправок к МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ для вступления в силу 1 января 2021 года .....		28
V.	Руководящие указания по применению стандарта EN 13094:2015 с целью соблюдения требований ДОПОГ 2017 и 2019 годов .....		29

---

\*\* По соображениям практического характера приложение I опубликовано в виде добавления под условным обозначением ECE/TRANS/WP.15/AC.1/150/Add.1.

## I. Участники

1. Совместное совещание Комиссии экспертов МПОГ и Рабочей группы по перевозкам опасных грузов Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций провело свою сессию в Берне 12–16 марта 2018 года под руководством Председателя г-на К. Пфоваделя (Франция) и заместителя Председателя г-на Х. Райна (Германия).

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

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

а) Европейского союза (Европейской комиссии и Европейского железнодорожного агентства (ЕЖДА)) и Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД);

б) следующих международных неправительственных организаций: Европейской ассоциации по промышленным газам (ЕАПГ), Европейской ассоциации по сжиженным нефтяным газам (ЕАСНГ), Европейской ассоциации производителей баллонов (ЕАПБ), Европейской конференции поставщиков топлива (ЕКПТ), Европейского комитета по стандартизации (ЕКС), Европейского совета химической промышленности (ЕСФХП), Международной ассоциации изготовителей автомобильных кузовов и прицепов (ККПКП), Международной организации производителей контейнеров-цистерн (МОКЦ), Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ), Международного союза ассоциаций частных владельцев грузовых вагонов (МСАГВ), Международного союза железных дорог (МСЖД) и Совета по безопасной транспортировке опасных изделий (COSTHA).

## II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

*Документы:* ECE/TRANS/WP.15/AC.1/149 и Add.1

*Неофициальный документ:* INF.2 (секретариат)

4. Совместное совещание утвердило повестку дня, предложенную секретариатом в документах ECE/TRANS/WP.15/AC.1/149 и Add.1 (документ RID-18001-RC ОТИФ) и обновленную в неофициальном документе INF.2 с поправками, внесенными в него с целью учета неофициальных документов INF.41–INF.47. Рассмотрение неофициального документа INF.28 было поручено Рабочей группе по стандартам.

## III. Цистерны (пункт 2 повестки дня)

*Документы:* ECE/TRANS/WP.15/AC.1/148/Add.2 (секретариат)  
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2018/6 (Польша)  
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2008/8 (Соединенное Королевство)  
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2018/9 (МСАГВ)  
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2018/11 (Франция)  
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2018/12 (Франция)  
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2018/13 (Франция)

*Неофициальные документы:* INF.6 (Франция)  
INF.9 (Франция)  
INF.10 (Нидерланды)  
INF.11 (Соединенное Королевство)

INF.17 (МСЖД)  
 INF.19 (секретариат ОТИФ)  
 INF.24 (МСЖД)  
 INF.32/Rev.1 (Франция)  
 INF.36 (Германия)  
 INF.40 (Франция)  
 INF.41 (Соединенное Королевство)

5. Рассмотрение этих документов было поручено Рабочей группе по цистернам, которая заседала 12–14 марта под председательством г-на А. Бейла (Соединенное Королевство).

*Неофициальный документ:* INF.47 (доклад Рабочей группы)

6. Совместное совещание одобрило выводы и рекомендации Рабочей группы, доклад которой приводится в приложении I в качестве добавления 1 к настоящему докладу. Предложения 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 (с поправками), 8 и 10 были приняты для вступления в силу 1 января 2019 года (см. приложения II и III). Предложение 9 было принято для вступления в силу с 2021 года (см. приложение IV). Предложение 4, касающееся онлайн публикации Руководящих указаний по применению стандарта EN 13094:2015 с целью соблюдения требований изданий МПОГ/ДОПОГ 2017 и 2019 годов, также было принято (см. приложение V).

7. В ответ на вопрос, поднятый представителем ЕЖДА в связи с предложением 1, Совместное совещание указало, что под «сварочными работами» имеются в виду сварочные работы, производимые на самой цистерне.

#### IV. Стандарты (пункт 3 повестки дня)

*Документ:* ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2018/7 (ЕКС)

*Неофициальные документы:* INF.28 (ЕАСНГ)  
 INF.29 (ЕКС)

8. Рассмотрение этих документов было поручено Рабочей группе по стандартам, которая провела свои заседания в обеденный перерыв.

*Неофициальный документ:* INF.46 (доклад Рабочей группы)

9. Совместное совещание приняло предложения, сформулированные Рабочей группой, со следующими изменениями и оговорками:

а) Предложения 1, 3, 4 и 6: приняты для издания МПОГ/ДОПОГ 2019 года (см. приложение II) при условии, что издание 2018 года тех стандартов, на которые в них сделаны ссылки, будет получено до 1 июня 2018 года. Предложение 6 было принято с исправлением дат в колонке 4 (т. е. «30 декабря» было заменено на «31 декабря»). После обновления ссылки на стандарт в рамках предложения 6 была также принята сопутствующая поправка к ТТ11.

б) Предложения 2 и 5: приняты для издания МПОГ/ДОПОГ 2019 года (см. приложение II). Предложение 5 было принято с исправлением дат в колонке 4 (т. е. «30 декабря» было заменено на «31 декабря»).

в) Предложение 7: принято (см. приложение II). Совместное совещание отметило, что в пояснительном примечании, относящемся к стандарту EN 12245:2009 +A1:2011, будет решен вопрос, поднятый в неофициальном документе INF.28, в результате чего больше нельзя будет производить композитные баллоны для сжиженного нефтяного газа (СНГ), состоящие из двух элементов. Представитель ЕАСНГ сообщил, что введена программа изъятия из эксплуатации таких баллонов, и Совместное совещание предложило ему представить на следующей сессии обновленную информацию о ходе реализации данной программы.

10. Совместное совещание также приняло к сведению выводы и рекомендации, сформулированные Рабочей группой в разделах 5.1 и 5.2 неофициального

документа INF.45. Представитель Германии выразил готовность изучить вопрос, затронутый в разделе 5.2 в связи со стандартом EN 590:2013+A1:2017.

11. Совместное совещание приняло к сведению и разделило озабоченность, выраженную Рабочей группой в разделе 5.4 ее доклада. Было отмечено, что нынешние рабочие механизмы для проверки совместимости проектов стандартов с требованиями МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ привели к весьма удовлетворительным результатам и что это в значительной степени объясняется высоким уровнем экспертных знаний, продемонстрированных до настоящего времени консультантом ЕКС. Представитель ЕКС подтвердил, что его организация будет и впредь оказывать секретариатскую и административную поддержку Рабочей группе по стандартам, но не будет более контролировать консультанта. В свете этих событий Совместное совещание предложило делегациям рассмотреть вопрос о том, следует ли пересматривать нынешнюю процедуру (см. документ ECE/TRANS/WP.15/AC.1/122/Add.2 с внесенными в него поправками, содержащимися в приложении III к документу ECE/TRANS/WP.15/AC.1/130), и представить предложения для рассмотрения на осенней сессии.

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

### **A. Применение специального положения CW24/CV24**

*Документ:* ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2018/5 (Польша)

*Неофициальные документы:* INF.3 (Польша)  
INF.14 (ЕСФХП)

12. Совместное совещание подтвердило, что деревянные поддоны разрешается использовать для укладки органических пероксидов, упакованных согласно применимым положениям МПОГ/ДОПОГ. Было отмечено, что термин «легковоспламеняющиеся материалы» призван охватывать заполняющие или прокладочные материалы (например, сено, бумагу, растительные волокна и т. д.).

13. Что касается необходимости дальнейшего уточнения существующего текста специального положения CW24/CV24, то предложение ЕСФХП было в принципе поддержано, однако Совместное совещание сочло, что его следует доработать, и предложило представителям Польши и ЕСФХП представить к следующей сессии официальный документ с пересмотренным предложением, в котором учитывались бы высказанные замечания.

14. В отношении обнаруженных в МПОГ/ДОПОГ расхождений, касающихся применения специального положения CW24/CV24 к № ООН 1796, 1826 и 2031, с учетом того, что этот вопрос уже поднимался в прошлом и никаких доводов, объясняющих эти расхождения, найти не удалось, Совместное совещание рекомендовало согласовывать эти три позиции в изданиях МПОГ/ДОПОГ 2019 года следующим образом:

а) в МПОГ специальное положение CW24 следует исключить из позиций под № ООН 1796 и 1826, группа упаковки II (см. приложение II). Совместное совещание рекомендовало, чтобы это решение было подтверждено Комиссией экспертов МПОГ на ее следующей сессии;

б) в МПОГ/ДОПОГ специальное положение CW24/CV24 следует назначить второй позиции под № ООН 2031 (см. приложение II). Совместное совещание рекомендовало, чтобы это решение было подтверждено Комиссией экспертов МПОГ и Рабочей группой по перевозкам опасных грузов на их следующих сессиях.

## **В. Использование использованной тары для перевозки опасных грузов**

*Неофициальный документ:* INF.39 (Франция)

15. Совместное совещание отметило, что данный вопрос по-разному решается Договаривающимися сторонами (например, посредством отступлений, предусмотренных многосторонними соглашениями, или в соответствии со статьей 6 Директивы 2008/68/ЕС Европейского парламента и Совета о внутренних перевозках опасных грузов). После обмена мнениями Совместное совещание приветствовало предложение представителя Франция подготовить вопросник для распространения среди всех Договаривающихся сторон с целью сбора информации о текущей практике и изучения способов ее согласования на международном уровне.

## **С. Расхождения и добавления, касающиеся знаков опасности и больших знаков опасности**

*Неофициальные документы:* INF.16 и INF.43 (МСЖД)

16. Совместное совещание приняло предложение, изложенное в неофициальном документе INF.43, при этом в текст на английском языке была внесена поправка, с тем чтобы привести его в соответствие с текстами на других языках (см. приложение II), для вступления в силу 1 января 2019 года.

17. Представитель Российской Федерации проинформировал Совместное совещание о том, что перевод на русский язык английского слова «placard» в МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ, является неверным. Отметив, что потребуются также скорректировать текст Типовых правил, Совместное совещание предложило ему представить официальное предложение на рассмотрение Подкомитета экспертов по перевозке опасных грузов.

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

### **A. Нерассмотренные вопросы**

#### **1. Дополнительные положения для грузов класса 1 в подразделе 5.2.1.5: языки, которые надлежит использовать для маркировочных знаков**

*Документ:* ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2018/1 (Германия)

18. Совместное совещание приняло вариант 1, представленный в документе Германии, для вступления в силу 1 января 2019 года (см. приложение II). Было отмечено, что данный вариант не препятствует использованию других языков, помимо английского, немецкого или французского, при условии, что текст выполнен также на английском, немецком или французском языке.

#### **2. Поправка к пункту 1.1.3.6.3**

*Неофициальный документ:* INF.8 (Германия)

19. Совместное совещание приняло без изменений поправку к пункту 1.1.3.6.3, предложенную в неофициальном документе INF.8, для вступления в силу 1 января 2019 года (см. приложение II).

### 3. Поправки к МПОГ/ДОПОГ/и для вступления в силу 1 января 2019 года

*Неофициальный документ:* INF.20 (секретариаты ЕЭК ООН и ОТИФ)

20. Совместное совещание приняло без изменений предложения о поправках к МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ, приведенные в неофициальном документе INF.20, для вступления в силу 1 января 2019 года (см. приложение II).

### 4. Новые положения, касающиеся краткого отчета об испытаниях литиевых батарей

*Неофициальный документ:* INF.37 (Германия)

21. Совместное совещание приняло предложенное Германией переходное положение, разрешающее осуществлять перевозку литиевых элементов и батарей, не отвечающих требованиям пункта 2.2.9.1.7 g), до 31 декабря 2019 года, для вступления в силу 1 января 2019 года (см. приложение II).

### 5. Уточнение требований в отношении защиты вентилях в пункте 4.1.6.8

*Документ:* ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2018/2 (Германия)

*Неофициальный документ:* INF.44 (ЕАПГ)

22. Совместное совещание приняло предложение о поправке к пункту 4.1.6.8, приведенное в неофициальном документе INF.44, для вступления в силу 1 января 2019 года (см. приложение II).

## В. Новые предложения

### 1. Онлайн-овая переподготовка водителей, осуществляющих перевозку опасных грузов

*Документ:* ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2018/10 (МСАТ)

23. Мнения участников разделились по поводу предложения предусмотреть положения, разрешающие использование онлайн-ового обучения для курсов переподготовки. Некоторые делегации сочли, что нет необходимости вводить такие положения, поскольку данный вопрос может быть решен на национальном уровне соответствующими компетентными органами. Другие делегации, напротив, отметили, что на тот случай, если онлайн-овое обучение будет разрешено, в ДОПОГ/ВОПОГ следует предусмотреть минимальные нормы, чтобы обеспечить одинаковый уровень требовательности и качества во всех странах, с учетом того, что свидетельства о подготовке будут взаимно признаваться Договаривающимися сторонами. Было отмечено, что этот вопрос уже поднимался в ходе 103-й сессии Рабочей группы по перевозкам опасных грузов и что он также связан с подготовкой экспертов согласно главе 8.2 ВОПОГ.

24. После обсуждения Совместное совещание не смогло достичь согласия по данному предложению в том виде, в каком оно сформулировано в настоящее время в документе ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2018/10.

25. Представителю МСАТ было предложено провести работу с заинтересованными делегациями в межсессионный период, с тем чтобы доработать это предложение с учетом высказанных замечаний. В частности, ему было предложено обратить внимание, среди прочего, на следующие аспекты при составлении предлагаемого нормативного текста:

а) уточнить, что имеется в виду под электронным обучением: «дистанционное обучение» или «автоматизированное обучение»;

б) четко сформулировать, будет ли предложенная методика электронного обучения использоваться только для теоретической части курса, для экзамена или для того и другого;



с) разъяснить, какие меры необходимо будет принимать для проверки уровня посещаемости, а также для удостоверения личности лиц, проходящих курс или сдающих экзамен (т. е. меры, которые позволят избежать ситуации, когда вместо соответствующего лица под его/ее именем обучение может пройти другое лицо);

d) представить подробную информацию о том, каким образом должны быть организованы эти курсы, чтобы обеспечить одинаковый уровень требовательности и качества во всех странах;

e) рассмотреть накопленный опыт и извлеченные уроки в тех странах, где электронное обучение уже опробовано (например, в Австрии, Нидерландах, Российской Федерации).

26. Представитель МСАТ указал, что он намерен подготовить пересмотренное предложение и сделать презентацию, чтобы показать, каким образом можно снять некоторые из озабоченностей, выраженных рядом делегаций.

## **2. Маркировка вагонов и контейнеров, содержащих опасные грузы в ограниченных количествах**

*Документ:* ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2018/14 (Швеция)

*Неофициальный документ:* INF.7 (Швеция)

27. Совместное совещание не согласилось с предложением о том, чтобы требовать размещения маркировочного знака ограниченных количеств (LQ) на вагонах и контейнерах, перевозящих более 8 т опасных грузов в ограниченных количествах вместе с другими опасными грузами, к которым правила применяются в полном объеме.

28. Большинство выступивших делегаций отметили, что опасные грузы, разрешенные к перевозке в ограниченных количествах, – это грузы, представляющие низкую степень опасности во время перевозки, и сочли, что размещение маркировочного знака LQ не приведет к повышению безопасности, так как данный маркировочный знак не сообщает никакой информации о характере опасности перевозимых грузов. Другие делегации сочли, что такой же аргумент можно использовать для того, чтобы поставить под вопрос полезность табличек оранжевого цвета. Вместе с тем было отмечено, что, когда требуются таблички оранжевого цвета, информация о характере перевозимых грузов должна указываться в транспортном документе, в то время как этого не требуется делать в случае опасных грузов, перевозимых в ограниченных количествах.

29. Некоторые другие делегации, напротив, сочли, что внесенное Швецией предложение позволит повысить безопасность, поскольку оно обеспечит предупреждение о присутствии значительного количества опасных грузов, перевозимых в режиме «ограниченных количеств». Это может представлять интерес, например, в ситуациях, когда поездка включает движение в автодорожных туннелях.

30. Представитель Швеции заявила, что она учтет высказанные замечания и рассмотрит возможность представить в будущем новое предложение.

## **3. Цвет маркировочного знака для веществ, перевозимых при повышенной температуре, в соответствии с разделом 5.3.3**

*Неофициальный документ:* INF.4 (Франция)

31. Совместное совещание согласилось с предложенной поправкой к французскому варианту текста раздела 5.3.3 МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ для вступления в силу 1 января 2019 года (см. приложение II).

32. Было отмечено, что такая же поправка касается подраздела 5.3.2.2 Типовых правил. Представителю Франции было предложено представить соответствующее предложение на рассмотрение Подкомитета экспертов по перевозке опасных грузов.

#### 4. Увеличение максимально допустимого внутреннего давления для аэрозольных распылителей

*Неофициальный документ:* INF.5 (ФЕА)

33. Большинство выступивших делегаций высказались за вариант 2, приведенный в неофициальном документе INF.5, поскольку он позволит согласовать положения МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ с положениями Директивы 75/234/ЕС и тем самым повысит степень согласованности положений, применимых к аэрозольным распылителям.

34. Вместе с тем было отмечено, что в случае принятия предложения, содержащегося в варианте 2, согласование будет возможно только в рамках сферы применения МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ, если соответствующие поправки не будут внесены в положения Типовых правил. Совместное совещание предложило представителям отрасли рассмотреть вопрос о том, существует ли необходимость предусмотреть применение тех же положений во всем мире, и, в случае положительного ответа, представить соответствующее предложение на рассмотрение Подкомитета экспертов по перевозке опасных грузов.

35. Совместное совещание предложило ФЕА представить официальный документ для осенней сессии.

#### 5. Ссылки на директивы в подразделе 6.2.4.1

*Неофициальные документы:* INF.12 (Российская Федерация)  
INF.25 (ЕАПБ, ЕАПГ)

36. Представитель ЕКС сообщил, что в прошлом была начата работа по преобразованию приложений к директивам 84/525/ЕЕС и 84/527/ЕЕС в стандарты ЕКС, однако осуществление этого проекта было прекращено из-за трудностей, возникших в ходе данного процесса.

37. Отмечая, что приложения к указанным директивам являются общедоступными и широко используются в обрабатывающих отраслях, и ссылаясь на решение, принятое на его весенней сессии 2011 года (см. документ ECE/TRANS/WP.15/AC.1/122, пункты 20 и 21), Совместное совещание пришло к выводу о том, что ссылки на эти директивы не следует исключать до тех пор, пока не будут иметься в наличии альтернативные тексты или пока не будут представлены дополнительные обоснования необходимости их исключения, а также подробная информация о последствиях такого исключения.

38. Совместное совещание предложило представителю Российской Федерации учесть высказанные замечания и представить пересмотренное предложение в качестве официального документа для следующей сессии.

#### 6. Новый идентификационный номер опасности 836

*Неофициальный документ:* INF.15 (Испания)

39. Некоторые делегации приветствовали предложение Испании и отметили, что аналогичные вопросы были поставлены и в отношении других позиций, что является основанием для рассмотрения вопроса о том, насколько последовательно применяются принципы присвоения идентификационных номеров опасности. Они выразили мнение, что в случае позиций, не отвечающих таким принципам, было бы целесообразно проверить, является ли это вполне оправданным.

40. Другие делегации, напротив, указали, что нынешняя система существует уже в течение длительного времени и хорошо известна аварийно-спасательным службам. Они выразили озабоченность в связи с непреднамеренными последствиями изменения существующих принципов (например, в тех случаях, когда в настоящее время дублирование идентификационного номера опасности используется в качестве указания степени опасности) и сочли, что изменения должны рассматриваться только на индивидуальной основе и при наличии подтверждающих дополнительных данных.

41. Было отмечено, что информацию, сообщаемую идентификационным номером опасности, следует рассматривать не отдельно, а в совокупности с информацией, передаваемой другими элементами, такими как большие знаки опасности. Кроме того, было отмечено, что следует также рассмотреть изменения, относящиеся только к МПОГ.

42. После обсуждения Совместное совещание предложило представителю Испании внести на осенней сессии пересмотренное предложение, в котором были бы учтены высказанные замечания.

43. Совместное совещание также предложило делегациям, которые выявили другие случаи, в которых может потребоваться пересмотр идентификационных номеров опасности, сотрудничать с Испанией и рассмотреть возможность включения таких случаев в пересмотренное предложение для осенней сессии. Совместное совещание затем определит, оправдывают ли выявленные проблемы проведение пересмотра принципов назначения идентификационных номеров опасности или же они будут и впредь рассматриваться в индивидуальном порядке.

## 7. Определение «температуры вспышки»

*Неофициальный документ:* INF.18 (Германия)

44. Предложение о включении сокращения для обозначения «температуры вспышки» не получило поддержки. Некоторые делегации поставили под сомнение потребность в нем и его целесообразность, поскольку сокращение «Fr» не является признанным на международном уровне. Другие делегации задали вопрос о соответствующих эквивалентах на других языках. Некоторые другие делегации указали на то, что следует изменить само определение, с тем чтобы включить ссылку на использование источников возгорания, поскольку это позволит привести его в соответствие с определением, используемым в международных стандартах.

45. Было отмечено, что, поскольку данное определение включено также в Типовые правила, любое предложение о внесении изменений должно быть доведено до сведения Подкомитета экспертов по перевозке опасных грузов.

46. В свете этих замечаний представитель Германии снял с рассмотрения свое предложение, поскольку он посчитал, что для ВОПОГ может быть найдено особое решение.

## 8. Поправка к специальному положению CW36/CV36 в разделе 7.5.11

*Неофициальный документ:* INF.21 (Швейцария)

47. Данное предложение получило поддержку в принципе, однако большинство делегаций сочли, что оно нуждается в дальнейшем уточнении, прежде чем его можно будет принять. Представитель Германии отметил, что заинтересованные стороны отрасли предвидят проблемы с посылочными службами. Представители ЕАПГ и ЕАСНГ вызвались провести консультации с заинтересованными сторонами отрасли и оказать содействие представителю Швейцарии в разработке пересмотренного предложения для осенней сессии. Другим заинтересованным делегациям было предложено передать свои замечания в письменном виде представителю Швейцарии.

## 9. Согласование языковых версий МПОГ/ДОПОГ

*Неофициальный документ:* INF.22 (Италия)

48. Совместное совещание с удовлетворением отметило документ, представленный Италией, но сочло, что для рассмотрения всех поднятых вопросов необходимо больше времени. Представителю Италии было предложено представить официальный документ для осенней сессии, в котором будут отдельно указаны редакционные вопросы, вопросы, требующие дальнейшего анализа, и вопросы, которые необходимо довести до сведения Подкомитета экспертов по перевозке опасных грузов.

49. Кроме того, отмечая, что в данном документе рассматриваются только поправки к МПОГ и ДОПОГ, Совместное совещание предложило представителю

Италии включить в свое пересмотренное предложение поправки, имеющие отношение также и к ВОПОГ.

50. Совместное совещание предложило делегациям передать свои замечания в письменном виде представителю Италии.

#### **10. Ссылки на Правила ЕЭК в МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ**

*Неофициальный документ:* INF.30 (секретариат)

51. Совместное совещание приняло поправки, предложенные секретариатом для вступления в силу 1 января 2019 года (см. приложение II).

#### **11. Исправления, принятые Подкомитетом экспертов по перевозке опасных грузов**

*Неофициальный документ:* INF.31 (секретариат)

52. Совместное совещание приняло к сведению исправления к двадцатому пересмотренному изданию Типовых правил, принятые Подкомитетом экспертов по перевозке опасных грузов, которые касаются также издания МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ 2019 года (см. приложение II).

#### **12. Поправки к пункту 5.4.1.1.1**

*Неофициальные документы:* INF.33 (Украина)  
INF.35 (секретариат)

53. Поскольку представитель Украины не участвовал в работе сессии, Совместное совещание решило отложить рассмотрение данного предложения до своей следующей сессии, при том условии, что оно будет представлено в виде официального документа.

#### **13. Демонстрационные упаковки (Display packs) с ограниченными количествами**

*Неофициальный документ:* INF.46 (COSTHA)

54. Из-за нехватки времени Совместному совещанию не удалось рассмотреть этот документ. Представителю COSTHA было предложено вновь представить его для рассмотрения на следующей сессии.

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

### **A. Перевозка сосудов под давлением, утвержденных Министерством транспорта Соединенных Штатов Америки (DOT)**

*Документ:* ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2018/3 (ЕАПГ)

55. Совместное совещание отметило, что в Соединенных Штатах Америки продолжается процесс выполнения нормативных процедур.

56. Некоторые делегации выразили обеспокоенность в связи с новым положением подпункта е) предложения, приведенного в пункте 8 указанного документа. Совместное совещание отметило, что необходимо продолжать работу по обеспечению полного применения положений о сосудах под давлением «UN» во всем мире в качестве единственного средства обеспечения глобального согласования.

57. После обсуждения Совместное совещание сочло, что в целях достижения дальнейшего прогресса для рассмотрения на его осенней сессии должен быть представлен документ, включающий параллельное сопоставление (например, в виде таблицы, содержащей две колонки) проектов поправок к разделу 49 Кодекса федеральных правил Соединенных Штатов Америки (49 CFR) и предложенных проектов поправок к МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ. Такой документ позволит делегациям убедиться в том, что обеспечивается режим взаимности, имеет место взаимное

признание проверяющих органов и отсутствуют какие-либо технические вопросы, требующие решения. Представитель ЕАПГ заявил, что он будет продолжать работу с представителями этой отрасли и Соединенных Штатов Америки с целью представить такую информацию на следующей сессии.

## **В. Доклад неофициальной рабочей группы по определениям терминов «risk» и «hazard/danger» («риск» и «опасность») в контексте МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ**

*Неофициальный документ:* INF.13 (Румыния, МСЖД)

58. После продолжительного обсуждения Совместное совещание не смогло прийти к согласию в отношении предлагаемых определений и предложило неофициальной рабочей группе следующий поэтапный подход для продолжения работы:

- во-первых, выявить в МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ все места, где можно было бы избежать использования терминов «danger», «hazard» и «risk». Это можно было бы сделать на основе таблицы, содержащейся в неофициальном документе INF.4/Add.1, представленном на осенней сессии 2017 года; и
- во-вторых, проанализировать то, каким образом термины «danger», «hazard» и «risk» используются во всех остальных местах, и изучить возможные способы решения проблемы (например, рассмотреть вопрос о том, можно ли заменить эти термины или же следует разработать определение).

59. Следует рассмотреть все случаи, перечисленные в неофициальном документе INF.4/Add.1, и в тех случаях, когда неофициальная рабочая группа сочтет, что без данных терминов нельзя обойтись, следует представить соответствующее объяснение.

60. Представитель Нидерландов изъявил готовность принять у себя в стране следующее совещание неофициальной рабочей группы, которое в предварительном порядке намечено провести 11–13 июня 2018 года в Министерстве инфраструктуры и водного хозяйства в Гааге.

61. Совместное совещание отметило, что неофициальная рабочая группа представит результаты своей работы на осенней сессии 2018 года.

## **С. Доклад неофициальной рабочей группы по обновлению архитектуры телематики в области перевозки опасных грузов**

*Неофициальный документ:* INF.34 (Германия)

62. Совместное совещание приняло к сведению доклад неофициальной рабочей группы. Оно отметило, что Германия намерена представить проект меморандума о взаимопонимании между государствами-членами, нацеленного на согласование общего понимания и использования уже существующих вариантов, предусмотренных в пункте 5.4.0.2 МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ, для рассмотрения неофициальной рабочей группой на ее следующем совещании 4 и 5 июня 2018 года в Лондоне. Было также отмечено, что ЕЖДА изучает возможность стать ДС1.

63. Представитель МСАТ проинформировал Совместное совещание о том, что Рабочая группа ЕЭК ООН по автомобильному транспорту (SC.1)<sup>1</sup> в ходе специальной сессии 4 апреля 2018 года рассмотрит варианты для введения в действие электронной версии «договора международной дорожной перевозки грузов» (e-CMR), включая разработку единой главной платформы и альтернативных решений. Он предложил заинтересованным делегациям принять участие в этом совещании.

64. Кроме того, было отмечено, что в настоящее время на уровне Европейского союза проводится работа в целях формирования общего видения и «дорожной карты»

<sup>1</sup> См. документ ECE/TRANS/SC.1/S/397 (<http://www.unece.org/trans/main/sc1/sc1age.html>).

для цифровых технологий в области перевозок и логистики в рамках группы экспертов («Форум по цифровым технологиям в области перевозок и логистики» (ФЦПЛ)), созданной Европейской комиссией.

65. Вместе с тем было отмечено, что эти органы занимаются цифровизацией транспортных документов для упрощения процедур торговли и логистики между заинтересованными сторонами, в то время как неофициальная рабочая группа по телематике Совместного совещания занимается разработкой системы в рамках нормативно-правовой базы МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ, определяя ту информацию, которая могла бы быть полезной также для компетентных органов и которая позволила бы им осуществлять соответствующие действия в рамках их ответственности (например, проведение проверок, реагирование на чрезвычайные ситуации, организация движения и т. д.).

66. Совместное совещание сочло, что было бы желательно обмениваться информацией о деятельности этих органов, с тем чтобы не допускать дублирования или противоречащих друг другу решений. Оно вновь заявило о том, что цель его текущей работы по телематике состоит в разработке системы, охватывающей аспекты, которые в настоящее время не рассматриваются в рамках других инициатив. Представитель Европейского союза указал, что он примет участие в следующем совещании ФЦПЛ 21 и 22 марта и рассмотрит возможность принять участие в следующем совещании неофициальной рабочей группы по телематике Совместного совещания в Лондоне 4 и 5 июня и представить информацию о деятельности ФЦПЛ.

#### **D. Доклад неофициальной рабочей группы по уменьшению опасности BLEVE во время перевозки опасных грузов**

*Неофициальный документ:* INF.23 (Испания)

67. Совместное совещание приняло к сведению доклад и одобрило продолжение работы, как это предусмотрено в пунктах 7–10 неофициального документа.

68. Было отмечено, что в 2018 году французский Национальный институт по изучению промышленной среды и рисков (ИНЕРИС), как ожидается, будет заниматься моделированием первых трех сценариев, указанных в пункте 3, а также пожаров с дополнительными веществами (газом и жидкостью) и последствий повреждений и локальной защиты. При условии наличия бюджетных средств могла бы быть проведена дополнительная работа.

### **VIII. Аварии и управление рисками (пункт 7 повестки дня)**

#### **A. Мероприятия второго этапа «дорожной карты» по ПОГ**

*Неофициальный документ:* INF.27 (ЕЖДА)

69. Представитель ЕЖДА проинформировал Совместное совещание о том, что работа над первым изданием рамочных руководств по управлению рисками при перевозке опасных грузов внутренним транспортом завершена, оно имеется в наличии и вскоре будет опубликовано на веб-сайте ЕЖДА, где и будет находиться до создания специализированного веб-сайта.

70. Представители Испании и Соединенного Королевства указали на то, что, по их мнению, необходимо провести дополнительную работу, прежде чем эти руководства можно будет использовать. Они выразили мнение, что предлагаемая методология в ее нынешнем виде не в состоянии давать надежные результаты, поскольку не имеется достаточных данных по всем параметрам и ее трудно понять и использовать. Другие указали на то, что, поскольку данный документ ЕЖДА был представлен с опозданием, у них не было времени, чтобы провести необходимые консультации на национальном уровне и представить свои замечания на нынешней сессии. Они подчеркнули необходимость того, чтобы эти руководства имелись на их языке.

71. Признавая озабоченность, высказанную Испанией и Соединенным Королевством относительно ограниченности имеющихся данных, представитель ЕЖДА пояснил, что эту проблему можно частично решить путем использования справочных данных. Он отметил, что Франция и Швейцария уже предоставили справочные данные по некоторым параметрам, которые могут быть использованы для повышения качества и надежности результатов и совершенствования методологии на более позднем этапе. Он призвал другие страны предоставить наборы данных, которые могут использоваться в качестве исходных значений. Он пояснил, что указанные руководства обеспечивают рамки и методологию и что они будут пересматриваться в будущем с учетом опыта, накопленного в ходе их осуществления, улучшения сбора данных и обратной связи с пользователями.

72. Совместное совещание предложило представителю ЕЖДА представить эти руководства и всю соответствующую информацию в качестве официальных документов для осенней сессии. Это даст делегациям достаточно времени для их подробного изучения и проведения необходимых консультаций на национальном уровне, с тем чтобы они могли изложить позиции своих стран по этому вопросу в ходе сессии. Представитель ЕЖДА вызвался выступить с подробным сообщением об этих руководствах в ходе осенней сессии в целях содействия проведению обсуждений.

73. Совместное совещание также отметило, что ЕЖДА создает группу экспертов («Группу экспертов-пользователей и по вопросам разработки» (ГЭПР)), которая будет заниматься постоянным совершенствованием системы управления рисками при перевозке опасных грузов внутренним транспортом. Было отмечено, что сроки проведения заседаний и рабочих совещаний указанной группы в 2018 году уже определены (см. стр. 2 английского текста неофициального документа INF.27). Представитель ЕЖДА приветствовал назначение в любое время экспертов от всех стран и организаций, участвующих в работе Совместного совещания, в частности лиц, имеющих опыт работы в следующих областях: отчетность о происшествиях и статистика транспорта; модели для оценки рисков (в том числе физические и физиологические модели); процедуры принятия решений (в том числе критерии приемлемости) и разработка информационно-коммуникационных технологий (ИКТ). Форма для выдвижения кандидатур имеется в добавлении II к неофициальному документу INF.27.

## **В. Совершенствование систем отчетности о происшествиях при перевозке опасных грузов внутренним транспортом**

*Неофициальные документы:* INF.26 (ЕЖДА)  
INF.42 (Франция)

74. Совместное совещание приняло к сведению информацию, представленную в документе ЕЖДА о перечне параметров, которые будут использоваться в рамках согласованного метода количественной оценки риска, и о предложении по созданию Общей системы отчетности о происшествиях на железнодорожном транспорте (ОСП). Представитель ЕЖДА пояснил, что документ по ОСП на данном этапе является концептуальным документом, который будет использоваться для разработки общего метода обеспечения безопасности.

75. Представитель ЕЖДА указал, что эта работа должна координироваться с работой Совместного совещания по разделу 1.8.5 МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ. Он отметил, что в том случае, если Совместное совещание примет решение не использовать данную возможность, ЕЖДА будет вынуждено разработать свою собственную систему для европейского железнодорожного сектора, которая может не соответствовать в полной мере положениям раздела 1.8.5.

76. Что касается сбора данных, то некоторые делегации выразили обеспокоенность по поводу наличия данных по некоторым из параметров, перечисленных в добавлении I к неофициальному документу INF.26. Они указали на то, что первичные статистические данные по некоторым параметрам (например, тип и количество перевозимых опасных грузов, типы используемых транспортных средств и т. д.) не

всегда имеются на национальном уровне и по этой причине некоторые страны окажутся не в состоянии предоставлять такие подробные данные. Другие делегации отметили, что имеющийся опыт свидетельствует о том, что не всегда легко собрать дополнительные данные после аварии или инцидента. Некоторые другие делегации указали, что необходимо будет изучить вопрос о том, каким образом действующие положения раздела 1.8.5 выполняются в различных странах, с тем чтобы получить представление о нынешнем положении дел и существующих проблемах.

77. Вместе с тем было отмечено, что сбор данных об авариях успешно осуществляется в некоторых странах и что работа по вопросам отчетов об авариях уже была предусмотрена на предыдущих сессиях Совместного совещания, когда по итогам рабочих совещаний ЕЖДА предоставило перечень полезных данных (см. ECE/TRANS/WP.15/AC.1/136, пункт 61; ECE/TRANS/WP.15/AC.1/138, пункты 59 и 60; и ECE/TRANS/WP.15/AC.1/140, пункты 86–90). Было отмечено, что в связи с системой ОСП существует уникальная возможность, которую нельзя упускать.

78. После обмена мнениями участники Совместного совещания предложили, что в качестве первого шага странам следует изучить вопрос о типе данных и статистических сведений, имеющихся в настоящее время на национальном и региональном уровнях (например, данные, собранные на уровне Европейского союза).

79. В связи с предложением, изложенным в неофициальном документе INF.42, определенную поддержку получило предложение о создании неофициальной рабочей группы. Совместное совещание предложило представителю Франции представить официальное предложение для осенней сессии. Делегациям было предложено до 1 июня 2018 года передать представителю Франции свои замечания по предлагаемому кругу ведения, приведенному в пункте 5 вышеуказанного неофициального документа.

## **IX. Будущая работа (пункт 8 повестки дня)**

80. Следующая сессия состоится в Женеве 17–21 сентября 2018 года.

## **X. Прочие вопросы (пункт 9 повестки дня)**

### **A. Наполнение баллонов для СНГ частными лицами или предприятиями для собственного снабжения**

*Документ:* ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2018/4 (Швейцария)

*Неофициальный документ:* INF.38 (ЕАСНГ)

81. После обсуждения Совместное совещание сочло, что изъятие, сформулированное в настоящее время в пункте 1.1.3.1 а), можно предусмотреть только при том условии, что грузы предъявляются для розничной продажи в системе удержания, гарантирующей отсутствие утечки. Учитывая, что это условие сложно выполнить в случае газа, закачиваемого в баллон частным лицом для собственных нужд, обеспечив в то же время соблюдение положений инструкции по упаковке P200, Совместное совещание пришло к выводу, что общее изъятие в соответствии с пунктом 1.1.3.1 а) не было бы оправданным. Было отмечено, что это не мешает национальным компетентным органам разрешать самостоятельное наполнение на национальном уровне в соответствии с конкретными положениями, касающимися проблем, не связанных с транспортом (например, безопасность использования), в рамках других законодательных актов.

82. Некоторые делегации сочли, что изъятие, предусмотренное в пункте 1.1.3.1 а), применяется только к перевозке и не применяется к наполнению. По их мнению, в любом случае будут применяться положения инструкции по упаковке P200.

83. Совместное совещание указало, что в том случае, если будет разработано предложение распространить сферу применения подраздела 1.1.3.1 на случаи,



описываемые в документе Швейцарии, в нем должны быть предусмотрены технические условия, гарантирующие такой же уровень безопасности, как и те, которые предусмотрены в инструкции по упаковке P200.

## **В. Выражение признательности**

84. Совместное совещание было проинформировано о том, что г-н К. Тимерсма (Нидерланды) и г-н Дж. Мэйрс (Соединенное Королевство) присутствуют на сессии в последний раз, так как в ближайшее время они выходят на пенсию. Совместное совещание тепло поблагодарило их за их приверженность и вклад в его работу и пожелало им долгих лет счастливой жизни после выхода на пенсию.

## **XI. Утверждение доклада (пункт 10 повестки дня)**

85. Совместное совещание утвердило доклад о работе своей весенней сессии 2018 года и приложения к нему на основе проекта, подготовленного секретариатом.

## **Приложение I**

### **Доклад Рабочей группы по цистернам**

(см. ECE/TRANS/WP.15/AC.1/150/Add.1)

## Приложение II

### Проект поправок к МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ для вступления в силу 1 января 2019 года

#### Глава 1.1

1.1.3.6.3 В таблице, транспортная категория 0, класс 4.3, после «3131,» добавить «3132,».

(Справочный документ: неофициальный документ INF.8)

#### Глава 1.2

1.2.1 В определении «Правила ЕЭК» заменить «Правила ЕЭК» на «Правила ООН».

(Справочный документ: неофициальный документ INF.30)

#### Глава 1.6

1.6.1 Включить следующее переходное положение:

«1.6.1.47 Литиевые элементы и батареи, не отвечающие требованиям пункта 2.2.9.1.7 g), могут по-прежнему перевозиться до 31 декабря 2019 года.»

(Справочный документ: неофициальный документ INF.37)

(ДОПОГ:)

1.6.5.7 В первом предложении заменить «Правилам № 105 ЕЭК ООН» на «Правилам № 105 ООН», и в сноске 1 заменить «Правила № 105 ЕЭК» на «Правила № 105 ООН».

(Справочный документ: неофициальный документ INF.30)

1.6.5.13 Заменить «Правилами № 13 ЕЭК» на «Правилами № 13 ООН».

(Справочный документ: неофициальный документ INF.30)

1.6.5.16 Заменить «Правилами № 34 ЕЭК» на «Правилами № 34 ООН».

(Справочный документ: неофициальный документ INF.30)

#### Глава 3.2

##### 3.2.1, таблица А

(МПОГ:) Для № ООН 1796 (группа упаковки II) и 1826 (группа упаковки II): в колонке 18 исключить «CW24».

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2018/5)

Для № ООН 2031, вторая позиция: в колонку 18 включить «CW24/CV24».

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2018/5)

#### Глава 4.1

4.1.6.8 В первом предложении после «Вентили» включить: «и соединенные с ними другие компоненты, которые должны оставаться на своем месте во время перевозки (например, транспортно-загрузочные приспособления или адаптеры),».

(Справочный документ: неофициальный документ INF.44)

## Глава 5.2

5.2.1.5 Изменить второе предложение следующим образом:

«Этот разборчивый и нестираемый маркировочный знак должен быть выполнен на одном или нескольких языках, одним из которых должен быть английский, немецкий или французский язык, при условии, что соглашениями (если таковые имеются), заключенными между странами, заинтересованными в перевозке, не предусмотрено иное.».

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2018/1, вариант 1)

## Глава 5.3

5.3.1.7.1 Поправки ко второму абзацу в тексте на французском языке не касаются текста на русском языке.

5.3.1.7.1 В конце добавить следующее предложение: «Исключения для знаков опасности, указанных во втором предложении пункта 5.2.2.1, последнем абзаце пункта 5.2.2.1.3 и пункте 5.2.2.1.5, также применяются к большим знакам опасности.».

(Справочный документ: неофициальный документ INF.43)

5.3.3 Данная поправка к тексту на французском языке не касается текста на русском языке.

(Справочный документ: неофициальный документ INF.4)

## Глава 6.2

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

– Для стандарта «EN 1442:2006 + A1:2008» в колонке 4 заменить «До дальнейшего указания» на «С 1 января 2009 года до 31 декабря 2020 года».

(Справочный документ: неофициальный документ INF.45)

– После стандарта «EN 1442:2006 + A1:2008» включить новую строку следующего содержания:

EN 1442:2017	Оборудование и вспомогательные приспособления для СНГ – Переносные сварные стальные баллоны многоцветного использования для СНГ – Конструкция и изготовление	6.2.3.1 и 6.2.3.4	До дальнейшего указания	
--------------	--	-------------------	-------------------------	--

(Справочный документ: неофициальный документ INF.45)

– Для стандарта «EN 12245:2002» в колонку 5 включить следующее: «31 декабря 2019 года для баллонов и трубок без вкладыша, изготовленных из двух соединенных друг с другом частей».

(Справочные документы: неофициальные документы INF.28 и INF.45)

– Для стандарта «EN 12245:2009 + A1:2011» в колонку 2 добавить следующее примечание:

**«ПРИМЕЧАНИЕ: Этот стандарт не применяется к баллонам и трубкам без вкладыша, изготовленным из двух соединенных друг с другом частей.»**

(Справочные документы: неофициальные документы INF.28 и INF.45)

- Для стандарта «EN 12245:2009 + A1:2011» в колонку 5 включить следующее: «31 декабря 2019 года для баллонов и трубок без вкладыша, изготовленных из двух соединенных друг с другом частей».

(Справочные документы: неофициальные документы INF.28 и INF.45)

6.2.4.1 Изменить таблицу под заголовком «Для затворов» следующим образом:

- для стандарта «EN ISO 14246:2014» в колонке 4 заменить «До дальнейшего указания» на «С 1 января 2015 года до 31 декабря 2020 года».

(Справочный документ: неофициальный документ INF.45)

- После стандарта «EN ISO 14246:2014» включить новую строку следующего содержания:

EN ISO 14246:2014 + A1:2017	Газовые баллоны – Вентили газовых баллонов – Производственные испытания и контроль	6.2.3.1 и 6.2.3.4	До дальнейшего указания	
--------------------------------	---	----------------------	-------------------------------	--

(Справочный документ: неофициальный документ INF.45)

## Глава 6.8

6.8.2.1.2 В тексте в правой колонке, после «Контейнеры-цистерны» включить ссылку на сноску 2/1 следующего содержания:

«<sup>2/1</sup> См. также пункт 7.1.3.».

Сноски 2/1–21/18 становятся сносками 3/2–22/19.

(Справочные документы: неофициальные документы INF.19 и INF.47)

6.8.2.3.4 Данная поправка к тексту на французском языке не касается текста на русском языке.

(Справочные документы: неофициальные документы INF.19 и INF.47)

[6.8.2.6.1 Изменить таблицу под заголовком «Для конструкции и изготовления цистерн» следующим образом:

- для стандарта «EN 14025:2013 + A1:2016» в колонке 4 заменить «До дальнейшего указания» на «С 1 января 2017 года до 31 декабря 2020 года».

(Справочный документ: неофициальный документ INF.45)

- После стандарта «EN 14025:2013 + A1:2016» включить новую строку следующего содержания:

EN 14025:2018	Цистерны для перевозки опасных грузов – Металлические цистерны под давлением – Конструкция и изготовление	6.8.2.1 и 6.8.2.3	До дальнейшего указания	
---------------	---	----------------------	-------------------------------	--

(Справочный документ: неофициальный документ INF.45)

- После нового стандарта «EN 14025:2018» включить строку следующего содержания:

EN 12972:2018	Цистерны для перевозки опасных грузов – Испытания, проверка и маркировка металлических цистерн	6.8.2.3	Обязательно с 1 января 2021 года	
---------------	--	---------	--	--

]

(Справочный документ: неофициальный документ INF.45)

(ДОПОГ:)

- Для стандарта «EN 13094:2015» в колонку 2 добавить следующее примечание:

«**ПРИМЕЧАНИЕ:** См. также руководящие указания на веб-сайте Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (<http://www.unece.org/trans/danger/danger.html>).».

(Справочные документы: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2018/12 и неофициальный документ INF.47)

(МПОГ/ДОПОГ:)

6.8.2.6.1 Изменить таблицу под заголовком «Для оборудования» следующим образом:

– для стандарта «EN 14432:2014» изменить примечание в колонке 2 следующим образом:

«**ПРИМЕЧАНИЕ:** Этот стандарт также может быть использован для цистерн, опорожняемых самотеком.».

(Справочные документы: неофициальные документы INF.40 и INF.47)

– Для стандарта «EN 14433:2014» изменить примечание в колонке 2 следующим образом:

«**ПРИМЕЧАНИЕ:** Этот стандарт также может быть использован для цистерн, опорожняемых самотеком.».

(Справочные документы: неофициальные документы INF.40 и INF.47)

[6.8.2.6.2 Изменить таблицу следующим образом:

– для стандарта «EN 12972:2007» в колонке 4 заменить «До дальнейшего указания» на «До 30 июня 2019 года».

(Справочный документ: неофициальный документ INF.45)

– После стандарта «EN 12972:2007» включить строку следующего содержания:

EN 12972:2018	Цистерны для перевозки опасных грузов – Испытания, проверка и маркировка металлических цистерн	6.8.2.4 и 6.8.3.4	Обязательно с 1 июля 2019 года	
---------------	--	-------------------	--------------------------------	--

]

(Справочный документ: неофициальный документ INF.45)

[(ДОПОГ:)

6.8.4 d), TT11 В абзаце после таблицы заменить «EN 14025:2013 + A1:2016» на «EN 14025:2018».]

(Справочный документ: неофициальный документ INF.45, сопутствующая поправка)

[6.8.5.4 Заменить «EN 1252-2:2001 Криогенные сосуды – Материалы – Часть 2: Требования в отношении ударной вязкости при температуре от –80 °C до –20 °C» на «EN ISO 21028-2:2018 Криогенные сосуды – Требования к вязкости материалов при криогенной температуре – Часть 2: Температуры от –80 °C до –20 °C».]

(Справочный документ: неофициальный документ INF.45)

## (ДОПОГ:) Глава 7.5

7.5.7.6.1 Во втором предложении заменить «Правилам № 13 ЕЭК» на «Правилам № 13 ООН», и в сноске 2 заменить «Правила № 13 ЕЭК» на «Правила № 13 ООН».

(Справочный документ: неофициальный документ INF.30)

**(ДОПОГ:) Глава 9.1**

9.1.1.2 В определении «Транспортное средство официально утвержденного типа» заменить «Правилами № 105 ЕЭК» на «Правилами № 105 ООН», и в сноске 2 заменить «Правила № 105 ЕЭК» на «Правила № 105 ООН».

*(Справочный документ: неофициальный документ INF.30)*

9.1.2.1 В последнем абзаце заменить «Правилам № 13 ЕЭК» на «Правилам № 13 ООН», и в сноске 3 заменить «Правила № 13 ЕЭК» на «Правила № 13 ООН».

*(Справочный документ: неофициальный документ INF.30)*

9.1.2.2 В первом абзаце заменить «Правилами № 105 ЕЭК» на «Правилами № 105 ООН» (дважды), и в сноске 2 заменить «Правила № 105 ЕЭК» на «Правила № 105 ООН».

*(Справочный документ: неофициальный документ INF.30)*

**(ДОПОГ:) Глава 9.2**

9.2.1.1 Заменить «Правилами № 13 ЕЭК» на «Правилами № 13 ООН» и заменить «Правилами № 89 ЕЭК» на «Правилами № 89 ООН».

*(Справочный документ: неофициальный документ INF.30)*

9.2.2.6.2 Во втором подпункте и в сноске 2 заменить «Правила № 55 ЕЭК» на «Правила № 55 ООН».

*(Справочный документ: неофициальный документ INF.30)*

9.2.3.1.1 В тексте пункта заменить «Правил № 13 ЕЭК» на «Правил № 13 ООН», и в сноске 4 заменить «Правила № 13 ЕЭК» на «Правила № 13 ООН».

*(Справочный документ: неофициальный документ INF.30)*

9.2.3.1.2 Заменить «Правилам № 13 ЕЭК» на «Правил № 13 ООН».

*(Справочный документ: неофициальный документ INF.30)*

9.2.4.3 В пункте b) заменить «Правил № 34 ЕЭК», «Правил № 110 ЕЭК» и «Правил № 67 ЕЭК» на «Правил № 34 ООН», «Правил № 110 ООН» и «Правил № 67 ООН» соответственно, и в сносках 5, 6 и 7 заменить «Правила № 34 ЕЭК», «Правила № 110 ЕЭК» и «Правила № 67 ЕЭК» на «Правила № 34 ООН», «Правила № 110 ООН» и «Правила № 67 ООН» соответственно.

*(Справочный документ: неофициальный документ INF.30)*

9.2.4.4 Заменить «Правилами № 110 ЕЭК», «Правил № 110 ЕЭК», «Правилами № 67 ЕЭК» и «Правил № 67 ЕЭК» на «Правилами № 110 ООН», «Правил № 110 ООН», «Правилами № 67 ООН» и «Правил № 67 ООН» соответственно.

*(Справочный документ: неофициальный документ INF.30)*

9.2.4.7.1 В тексте пункта заменить «Правил № 122 ЕЭК» на «Правил № 122 ООН», и в сноске 8 заменить «Правила № 122 ЕЭК» на «Правила № 122 ООН».

*(Справочный документ: неофициальный документ INF.30)*

9.2.5 В первом предложении заменить «Правил № 89 ЕЭК» на «Правил № 89 ООН», и в сноске 9 заменить «Правила № 89 ЕЭК» на «Правила № 89 ООН».

*(Справочный документ: неофициальный документ INF.30)*

9.2.6 В тексте пункта заменить «Правил № 55 ЕЭК» на «Правил № 55 ООН», и в сноске 8 заменить «Правила № 55 ЕЭК» на «Правила № 55 ООН».

*(Справочный документ: неофициальный документ INF.30)*

**(ДОПОГ:) Глава 9.7**

9.7.5.2 В первом предложении заменить «Правил № 111 ЕЭК» на «Правил № 111 ООН», и в сноске 1 заменить «Правила № 111 ЕЭК» на «Правила № 111 ООН».

*(Справочный документ: неофициальный документ INF.30)*



## Приложение III

### Исправления и изменения к проектам поправок, содержащимся в документах ECE/TRANS/WP.15/240 и OTIF/RID/CE/GTP/2017/15

#### A. Исправления к проектам поправок, содержащимся в документах ECE/TRANS/WP.15/240 и OTIF/RID/CE/GTP/2017/15

##### Глава 1.6, новая переходная мера 1.6.3.49

Заменить «номинального давления срабатывания разрывной мембраны» на «давления разрыва разрывной мембраны».

(Справочные документы: неофициальные документы INF.32/Rev.1 и INF.47)

##### Глава 1.6, новая переходная мера 1.6.4.51

Заменить «номинального давления срабатывания разрывной мембраны» на «давления разрыва разрывной мембраны».

(Справочные документы: неофициальные документы INF.32/Rev.1 и INF.47)

##### Глава 2.2, поправка к пункту 2.2.9.1.7, новый подпункт g), после «элементов или батарей»

Включить «, изготовленных после 30 июня 2003 года,».

(Справочный документ: неофициальный документ INF.37)

##### Глава 3.3, новое специальное положение 392, пункт а), таблица (шесть раз)

Вместо «Правила ... ЕЭК ООН» читать «Правила ... ООН».

(Справочный документ: неофициальный документ INF.30)

##### Глава 5.3, поправка к пункту 5.3.1.2

Заменить существующий текст следующим:

(МПОГ:)

5.3.1.2 В заголовке после «больших контейнерах,» включить «контейнерах для массовых грузов,».

5.3.1.2 Изменить первое предложение следующим образом:

5.3.1.2 Изменить первое предложение следующим образом:

«Большие знаки опасности должны размещаться на обеих боковых сторонах и на каждой торцевой стороне большого контейнера, контейнера для массовых грузов, МЭГК, контейнера-цистерны или переносной цистерны и на двух противоположных сторонах в случае мягких контейнеров для массовых грузов.».

(Справочный документ: неофициальный документ INF.20)

(ДОПОГ:)

5.3.1.2 В заголовке после «контейнерах,» включить «контейнерах для массовых грузов,».

5.3.1.2 Изменить первый абзац после примечания следующим образом:

«Большие знаки опасности должны размещаться на обеих боковых сторонах и на каждой торцевой стороне контейнера, контейнера для массовых грузов, МЭГК,

контейнера-цистерны или переносной цистерны и на двух противоположных сторонах в случае мягких контейнеров для массовых грузов.».

(Справочный документ: неофициальный документ INF.20)

#### **Глава 6.8, 6.8.2.1.23, первая поправка**

Заменить существующий текст следующим:

«6.8.2.1.23 Заменить первые два предложения следующим текстом:

"Способность изготовителя выполнять сварочные работы должна быть проверена и подтверждена компетентным органом или назначенным им органом. Способность мастерской по техническому обслуживанию или ремонту выполнять сварочные работы должна быть проверена и подтверждена проверяющим органом согласно пункту 6.8.2.4.5. Изготовитель или мастерская по техническому обслуживанию или ремонту должны использовать систему обеспечения качества сварки."».

(Справочные документы: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2018/9 и неофициальный документ INF.47)

#### **Глава 6.8, поправка к пункту 6.8.2.2.10**

Заменить существующий текст следующим:

«6.8.2.2.10 Изменить второй абзац следующим образом:

"За исключением цистерн, предназначенных для перевозки сжатых, сжиженных или растворенных газов, когда компоновка разрывной мембраны и предохранительного клапана должна удовлетворять требованиям компетентного органа, давление разрыва разрывных мембран должно отвечать следующим требованиям:

- минимальное давление разрыва при 20 °С, включая допуски, должно составлять не менее 0,8 испытательного давления;
- максимальное давление разрыва при 20 °С, включая допуски, должно составлять не более 1,1 испытательного давления; и
- давление разрыва при максимальной рабочей температуре должно превышать максимальное рабочее давление.

Между разрывной мембраной и предохранительным клапаном должен быть установлен манометр или другой подходящий измерительный прибор, с тем чтобы можно было обнаружить разрыв или перфорацию мембраны или утечку через нее."».

(Справочные документы: неофициальные документы INF.32/Rev.1 и INF.47, с внесенными поправками)

#### **Глава 6.8, новый подпункт пункта 6.8.5.1.2 а)**

Вместо «-40 °С» читать «-60 °С».

(Справочные документы: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2018/11 и INF.47)

## **В. Изменения к документу OTIF/RID/CE/GTP/2017/15**

### **Глава 2.2**

2.2.43.3 Для № ООН 3543 заменить «ИЗДЕЛИЯ, СОДЕРЖАЩИЕ ВЕЩЕСТВО, ВЫДЕЛЯЮЩЕЕ ВОСПЛАМЕНЯЮЩИЙСЯ ГАЗ ПРИ СОПРИКОСНОВЕНИИ С ВОДОЙ, Н.У.К.» на

«ИЗДЕЛИЯ, СОДЕРЖАЩИЕ ВЕЩЕСТВО, КОТОРОЕ ПРИ СОПРИКОСНОВЕНИИ С ВОДОЙ ВЫДЕЛЯЕТ ВОСПЛАМЕНЯЮЩИЕСЯ ГАЗЫ, Н.У.К.».

(Справочный документ: неофициальный документ INF.31)

## Глава 3.2

### 3.2.1

Таблица А Для № ООН 3543 заменить «ИЗДЕЛИЯ, СОДЕРЖАЩИЕ ВЕЩЕСТВО, ВЫДЕЛЯЮЩЕЕ ВОСПЛАМЕНЯЮЩИЙСЯ ГАЗ ПРИ СОПРИКОСНОВЕНИИ С ВОДОЙ, Н.У.К.» на

«ИЗДЕЛИЯ, СОДЕРЖАЩИЕ ВЕЩЕСТВО, КОТОРОЕ ПРИ СОПРИКОСНОВЕНИИ С ВОДОЙ ВЫДЕЛЯЕТ ВОСПЛАМЕНЯЮЩИЕСЯ ГАЗЫ, Н.У.К.».

*(Справочный документ: неофициальный документ INF.31)*

### 3.2.2

Таблица В Для № ООН 3543 заменить «ИЗДЕЛИЯ, СОДЕРЖАЩИЕ ВЕЩЕСТВО, ВЫДЕЛЯЮЩЕЕ ВОСПЛАМЕНЯЮЩИЙСЯ ГАЗ ПРИ СОПРИКОСНОВЕНИИ С ВОДОЙ, Н.У.К.» на

«ИЗДЕЛИЯ, СОДЕРЖАЩИЕ ВЕЩЕСТВО, КОТОРОЕ ПРИ СОПРИКОСНОВЕНИИ С ВОДОЙ ВЫДЕЛЯЕТ ВОСПЛАМЕНЯЮЩИЕСЯ ГАЗЫ, Н.У.К.».

*(Справочный документ: неофициальный документ INF.31)*

## Глава 3.3

СП 392 В пункте с) читать второе предложение следующим образом:

«Если имеется только один вентиль или только один вентиль работает, все отверстия, за исключением отверстия устройства для сброса давления, должны быть закрыты, с тем чтобы быть газонепроницаемыми при нормальных условиях перевозки;».

*(Справочный документ: неофициальный документ INF.31)*

## Глава 4.1

Р907 Во втором предложении второго абзаца заменить «плотность наполнения» на «коэффициент наполнения».

*(Справочный документ: неофициальный документ INF.31)*

## Глава 4.2

4.2.5.3, TP10 Заменить «с момента истечения срока действия последнего испытания» на «начиная с указанной даты».

*(Справочный документ: неофициальный документ INF.31)*

## Глава 6.8

6.8.2.1.18 Опустить поправку, заключенную в квадратные скобки.

6.8.5.1.2 Снять квадратные скобки.

*(Справочные документы: неофициальные документы INF.36 и INF.47)*

## Приложение IV

### Проект поправок к МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ для вступления в силу 1 января 2021 года

#### Глава 6.8

6.8.2.1.18 В конце сноски 4/2 добавить следующее предложение:

«Однако поперечное сечение корпусов, указанных в пункте 6.8.2.1.14 а), может в отдельных местах иметь выемки или выступы, например отстойники, вырезы или конструкционные углубления для люков. Они могут быть изготовлены из листового металла и иметь либо плоскую, либо вогнутую или выпуклую форму. Вмятины и другие непредусмотренные деформации не считаются выемками или выступами.»

*(Справочные документы: неофициальные документы INF.36 и INF.47)*

## Приложение V

### Руководящие указания по применению стандарта EN 13094:2015 с целью соблюдения требований ДОПОГ 2017 и 2019 годов

В европейском стандарте EN 13094 оговорены требования в отношении конструкции и изготовления опорожняемых самотеком металлических цистерн, которые предназначены для перевозки веществ с давлением паров не более 110 кПа (абсолютное давление) и для которых в главе 3.2 ДОПОГ указан код цистерны с буквой «G».

Для того чтобы соблюсти требования ДОПОГ, в стандарт EN 13094:2015 необходимо внести следующие поправки:

1. Поправка к разделу 3.1 «Термины и определения»  
*Исключить определение «максимальное рабочее давление» в пункте 3.1.4.*
2. Поправка к разделу 6.4 «Динамичные нагрузки»  
*В первом абзаце пункта 6.4.2 заменить « $P_v$ » на « $P_{ta}$ », где  $P_{ta}$  – статическое давление (манометрическое давление) в мегапаскалях (МПа).*
3. Поправки к разделу 6.5 «Нагрузки, обусловленные давлением»
  - 3.1 Поправка к пункту 6.5.1  
*Исключить «с) 1,3 максимального рабочего давления».*
  - 3.2 Поправка к пункту 6.5.2  
*Заменить « $1,3 \times (P_{ta} + P_{ts})$ » на « $\max(0,2; 1,3 \times P_{ta\ water}; 1,3 \times P_{ta})$ ».*
4. Поправки для внесения в приложение А, А.5 Методология расчета – рабочая таблица
  - 4.1 Поправки к А.5.2.2.1, Таблица А.2, Показатели давления  
*Заменить № 2 «Максимальное рабочее давление<sup>b</sup>,  $P_{ms}$ » на «Давление срабатывания дыхательного устройства,  $P_{ts}$ ».*  
*Исключить «<sup>b</sup>  $P_{ms}$  – максимальное значение  $P_{vd}$ ,  $P_{ts}$ ,  $P_d$  и  $P_r$ ».*
  - 4.2 Поправки к А.5.2.2.2, Таблица А.3, Расчетное давление в соответствии с условиями эксплуатации  
*В позициях 4, 5, 6 и 7 заменить « $P_{ms}$ » на « $P_{ts}$ ».*
  - 4.3 Поправка к А.5.6.2.1.2, Растягивающее напряжение, обусловленное давлением во время перевозки  
*В подпункте а) «Силы» заменить « $P_{ms}$ » на « $P_{ts}$ ».*

(Справочные документы: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2018/12 и INF.47)