



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.15/165
28 May 2001

RUSSIAN
Original: FRENCH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по перевозкам опасных грузов

**ДОКЛАД РАБОЧЕЙ ГРУППЫ О РАБОТЕ ЕЕ СЕМИДЕСЯТОЙ СЕССИИ
(7-11 мая 2001 года)**

СОДЕРЖАНИЕ

	Пункты
Участники	1
Утверждение повестки дня	2
Состояние Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) и связанные с этим вопросы	
Состояние соглашения	3 - 4
Протокол о внесении поправок 1993 года	5
Специальные соглашения	6 - 9
Уведомления в соответствии с маргинальным номером 10 599	10 - 21
Поправки, предусмотренные на 1 июля 2001 года	22 - 28

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	Пункты
Предложения о внесении поправок в приложения А и В к ДОПОГ	
Различные предложения	29 - 50
Конструкция транспортных средств	51 - 68
Автоцистерны	69 - 72
Безопасность в автодорожных туннелях	73 - 75
Рассмотрение осуществления Конвенции о гражданской ответственности за ущерб, причиненный при перевозке опасных грузов автомобильным, железнодорожным и внутренним водным транспортом (КГПОГ)	76 - 86
Программа работы семьдесят первой сессии	87, 88
Прочие вопросы	89 - 93
Утверждение доклада	94

Приложения

- Приложение 1: Исправления к приложению об уведомлениях о сдаче на хранение C.N. 1098-TREATIES-3 (вариант на французском языке) (см. TRANS/WP.15/165/Add.1)
- Приложение 2: Исправления к приложению об уведомлениях о сдаче на хранение C.N. 1098-TREATIES-3 (вариант на английском языке) (см. TRANS/WP.15/165/Add.2)
- Приложение 3: Проект поправок в приложения А и В к ДОПОГ (тексты, принятые Рабочей группой)
- Приложение 4: Директивы по заполнению свидетельства о допуске к перевозке в соответствии с пунктом 9.1.2.1 приложения В к ДОПОГ
- Приложение 5: Директивы, касающиеся переходного периода, установленного для свидетельства о допуске В.3 транспортных средств (издание ДОПОГ 1999 года)

ДОКЛАД РАБОЧЕЙ ГРУППЫ

УЧАСТНИКИ

1. Рабочая группа по перевозкам опасных грузов провела свою семидесятую сессию 7-11 мая 2001 года под руководством Председателя г-на Ж. Франку (Португалия) и заместителя Председателя г-жи А. Румье (Франция). В работе сессии приняли участие представители следующих стран: Австрии, Бельгии, Болгарии, Венгрии, Германии, Дании, Испании, Италии, Латвии, Лихтенштейна, Нидерландов, Норвегии, Польши, Португалии, Российской Федерации, Словакии, Словении, Соединенного Королевства, Финляндии, Франции, Чешской Республики, Швейцарии, Швеции и Эстонии. Была также представлена Европейская комиссия. На сессии была также представлена следующая межправительственная организация: Межправительственная организация по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ); были также представлены следующие неправительственные организации: Комитет связи по вопросам автомобильного оборудования и автомобильных деталей (КСАОД), Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ), Европейский совет химической промышленности (ЕСФХП), Международная федерация транспортно-экспедиторских ассоциаций (ФИАТА), Европейская ассоциация по промышленным газам (ЕАПГ), Европейская ассоциация по сжиженным нефтяным газам (ЕАСНГ), Европейская конференция поставщиков топлива (ЕКПТ), Центральная комиссия судоходства по Рейну (ЦКСР), Комитет связи по вопросам конструкции кузовов и прицепов (КСККП), Международная организация предприятий автомобильной промышленности (МОПАП) и Международная конференция служб экспресс-перевозок (МКСЭП).

УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ

Документ: TRANS/WP.15/164

2. Рабочая группа утвердила подготовленную секретариатом повестку дня, включив в нее дополнительно документ TRANS/WP.15/AC.1/1997/40 и неофициальные документы INF.1-INF.20, представленные с запозданием.

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

Состояние Соглашения

Документ: TRANS/WP.15/2001/8 и -/Corr.1 (секретариат)

Неофициальный документ: INF.12 (секретариат)

3. Рабочая группа предложила каждой делегации проверить координаты компетентных органов стран, являющихся договаривающимися сторонами ДОПОГ, и передать возможные исправления в секретариат. Если у компетентного органа имеется адрес электронной почты, его также следует указать.

4. Рабочая группа также отметила (INF.12), что после выпуска документа TRANS/WP.15/2001/8/Corr.1 Союзная Республика Югославия 12 марта 2001 года направила уведомление о правопреемстве в отношении ДОПОГ (уведомление о сдаче на хранение C.N.311.2001.TREATIES-1) и что, таким образом, ДОПОГ вступило в силу для Югославии 27 апреля 1992 года, т.е. с даты правопреемства государства.

Протокол о внесении поправок 1993 года

5. Рабочая группа отметила, что двенадцать государств по-прежнему не являются договаривающимися сторонами Протокола 1993 года (Азербайджан, Беларусь, Бельгия, Босния и Герцеговина, бывшая югославская Республика Македония, Германия, Греция, Литва, Республика Молдова, Украина, Хорватия и Югославия). Группа призвала эти государства как можно скорее сдать на хранение юридические документы, необходимые для вступления Протокола в силу. Представитель Германии заявил, что он поддерживает присоединение к Протоколу 1993 года, и сказал, что его страна сдаст на хранение требуемый документ, как только это станет возможным. Представитель Бельгии сказал, что данная процедура идет также и в его стране.

Специальные соглашения

Документ: TRANS/WP.15/2001/16 (секретариат)

6. Рабочая группа приняла к сведению полный список соглашений (по состоянию на 1 февраля 2001 года), заключенных на основании маргинальных номеров 2010 и

10 602 ДОПОГ. Участникам напомнили, что этот список регулярно обновляется на Web-сайте Отдела транспорта (<http://www.unecede.org/trans/danger/danger.htm>), на котором также размещены тексты многосторонних специальных соглашений. Рабочая группа также отметила, что срок действия всех двусторонних соглашений истек.

7. Представитель МСАТ призвал компетентные органы ограничить число многосторонних соглашений абсолютно необходимым минимумом, поскольку эти соглашения являются источником путаницы и препятствуют нормальной конкуренции.

8. Представитель Польши напомнил о том, что в соответствии с маргинальными номерами 2010 и 10 602 специальные соглашения, как правило, предусматриваются для проведения необходимых испытаний с целью внесения изменений в положения приложений А и В к ДОПОГ для приведения их в соответствие с уровнем технического прогресса и развития промышленности. Он выразил сожаление в связи с тем, что ряд многосторонних соглашений, содержащих отступления от положений ДОПОГ, заключены не для этой цели.

9. Было также сделано напоминание о том, что многостороннее соглашение действует только на территории подписавших его стран и что заключение соглашений между странами, географически удаленными друг от друга, не представляет большого интереса, если в них не готовы участвовать страны транзита. Было, однако, отмечено, что такие соглашения должны иметь смысл для государств - членов Европейского союза с учетом статьи 6.10 директивы 94/55 СЕ.

Уведомления в соответствии с маргинальным номером 10 599 (глава 1.9)

Неофициальный документ: INF.5 (Финляндия)

10. Представитель Финляндии указала, что между ее страной и Российской Федерацией по-прежнему существуют проблемы в области международных перевозок, так как для осуществления перевозок опасных грузов через территорию Российской Федерации по-прежнему требуется получение разрешения, плата за которое произвольно устанавливается местными властями и зависит, таким образом, от числа регионов, по территории которых осуществляется перевозка. Кроме того, требуется утверждение маршрута. Поскольку этот вопрос ранее уже обсуждался и представитель Российской Федерации указал, что его правительство пересматривает перечень веществ, для перевозки которых требуется специальное разрешение, она поинтересовалась о том, каково нынешнее положение дел (для справки см. также документы TRANS/WP.15/157, пункты 12-17, TRANS/WP.15/159, пункты 77-79, и TRANS/WP.15/161, пункты 10-14).

11. Представители Бельгии и Польши сообщили, что в их странах перевозчики сталкиваются с такими же проблемами, и отметили, что получение разрешений требуется для перевозки веществ, не фигурирующих в перечне, представленном Российской Федерацией на шестьдесят восьмой сессии. В этой связи они высказали пожелание, чтобы правительство Российской Федерации передало обновленный перечень таких веществ.

12. Председатель напомнил, что такая практика не соответствует ДОПОГ и что в результате она лишь препятствует международной торговле и экономическому развитию в регионе, не повышая при этом уровень безопасности. Он напомнил о выраженной правительством Российской Федерации готовности решить эту проблему и призвал его придерживаться практики, полностью отвечающей духу и букве ДОПОГ.

13. Представитель Российской Федерации заявил, что его правительство намерено принять решительные меры, чтобы ограничить перечень рассматриваемых веществ теми веществами, которые указаны в пункте 8.1.2.2 ДОПОГ с измененной структурой. Кроме того, он подготовил вопросник (INF.15), с тем чтобы получить от Рабочей группы четкое толкование этого пункта, поскольку ему представляется, что определенные проблемы толкования связаны с переводом на русский язык, и он обратился к делегациям с просьбой заполнить этот вопросник для прояснения определенных аспектов.

14. Председатель призвал всех членов группы заполнить этот вопросник и передать его представителю Российской Федерации до 15 июня 2001 года.

15. Представитель Российской Федерации подтвердил также, что перечнем опасных грузов, на перевозку которых по территории Российской Федерации в настоящее время требуются специальные разрешения, является тот перечень, который был представлен Рабочей группе в 1999 году. (TRANS/WP.15/2000/3).

16. Он также заявил, что в Российской Федерации проводится работа, направленная на отмену разрешительной системы в отношении согласования маршрутов, не предусмотренных ДОПОГ, и на замену этой процедуры системой дорожных знаков, соответствующей практике, используемой в других европейских странах. Вместе с тем необходимо будет проверить нынешнее состояние дорожных знаков в его стране и затем приступить к введению надлежащей системы знаков.

17. Представитель Российской Федерации также объявил, что национальные правила будут пересмотрены с целью их согласования с ДОПОГ, как только будет получен текст

ДОПОГ с измененной структурой на русском языке, и что это должно упростить целый ряд возникающих в его стране проблем в связи с толкованием правил.

18. Рабочая группа с удовлетворением восприняла перспективы, изложенные представителем Российской Федерации, и попросила секретариат приложить все необходимые усилия, с тем чтобы обеспечить выпуск русского варианта ДОПОГ с измененной структурой в кратчайшие сроки.

19. Рабочая группа также подчеркнула, что ЕЭК ООН уже разработала надлежащие конвенции и рекомендации в области дорожных знаков, которые призваны обеспечить регулирование движения транспортных средств, перевозящих опасные грузы.

20. Отвечая на вопрос МКСЭП, сотрудник секретариата сообщил, что невозможно представить полезный сводный документ, содержащий уведомления, полученные в соответствии с маргинальным номером 10 599, поскольку, с одной стороны, не все договаривающиеся стороны направили эти уведомления, с другой стороны - не все уведомления той или иной конкретной страны являются обновленными или полными и, наконец, они не представлены в электронной форме. Он предложил компетентным органам каждой страны передать ему обновленные уведомления по электронной почте на рабочих языках секретариата (английском или французском) или указать Web-сайт или Web-сайты, на которых можно ознакомиться с конкретными правилами. Таким образом, можно было бы обеспечить распространение этой информации через Web-сайт Отдела транспорта.

21. Председатель заявил, что он изучит совместно с секретариатом процедуру сбора такой информации. Участникам напомнили, что уведомления касаются только пунктов а) и d) маргинального номера 10 599.

Поправки, предусмотрено на 1 июля 2001 года

Неофициальный документ: INF.2

22. Рабочая группа с удовлетворением отметила, что поправки, предложенные правительством Португалии в уведомлении о сдаче на хранение C.N.1078.2000.TREATIES-3 от 1 января 2001 года, были сочтены принятыми и вступят в силу 1 июля 2001 года (повторно распространенное уведомление о сдаче на хранение C.N.282.2001.TREATIES-1 от 17 апреля 2001 года).

Документы: TRANS/WP.15/2001/20 (секретариат)
TRANS/WP.15/2001/21 (секретариат)

Неофициальные документы: INF.13 и INF.14 (секретариат)
INF.8 (Германия)

23. Рабочая группа отметила, что секретариат обнаружил ряд ошибок во французском и английском текстах приложения к уведомлению C.N.1078.2000.TREATIES-3, и подтвердила, что предложенные исправления необходимы и требуют применения процедуры внесения исправлений, а не поправок. Секретариату было предложено распространить эти исправления, а также другие дополнительные исправления в соответствии с официальной процедурой внесения исправлений (см. приложение 1 для варианта на французском языке и приложение 2 для варианта на английском языке).

24. В связи с исправлением, касающимся пропуска в колонке 13 таблицы А, содержащейся в главе 3.2, положения TE19 в отношении веществ классов 6.1 и 6.2, сотрудник секретариата спросил, не допущен ли в нынешнем варианте ДОПОГ пробел, в том смысле, что можно было бы надеяться, что такое положение будет также распространяться на вещества класса 3, обладающие дополнительной опасностью класса 6.1. Членам Рабочей группы было предложено подумать над этим вопросом, который можно было бы обсудить на следующей сессии.

25. Рабочая группа отметила (неофициальный документ), что одно из положений маргинального номера 2314 нынешнего варианта ДОПОГ, касающееся указаний в транспортном документе в случае применения маргинального номера 31 500 (2), было случайно опущено в тексте ДОПОГ с измененной структурой. Рабочая группа единодушно попросила секретариат добавить в перечень исправлений к уведомлению о вручении на хранение исправление, предусматривающее включение пункта 5.4.1.1.12 с целью устранения данного упущения (см. приложения 1 и 2).

26. Рабочая группа приняла к сведению, что секретариат подготовил сводный вариант ДОПОГ с измененной структурой (ECE/TRANS/140, тома I и II), который в настоящее время находится на стадии публикации и будет также выпущен в виде CD-ROM.

27. Представители ЕСФХП, МСАТ и ФИАТА, отметив, что за два месяца до вступления в силу новых положений их тексты все еще не готовы, спросили, действительно ли будет возможно их применение с 1 июля и будут ли перевозки, осуществляемые в соответствии с этими новыми положениями, допускаться во всех странах с 1 июля.

28. Председатель напомнил, что предусмотрен переходный период и что было решено, что в течение этого периода можно будет как можно более гибко применять положения прежнего и нового варианта правил. Каждой договаривающейся стороне надлежит выполнить свои обязательства по применимому международному праву, идет ли речь о ДОПОГ или о директиве 2001/7/СЕ.

ПРЕДЛОЖЕНИЯ О ВНЕСЕНИИ ПОПРАВОК В ПРИЛОЖЕНИЯ А И В К ДОПОГ

Различные предложения

Часть 1

Документ: TRANS/WP.15/2001/12 (ЕСФХП)

29. Несколько делегаций заявили, что они не поддерживают предложения ЕСФХП, так как упомянутые проблемы могут быть решены в рамках применения пункта 1.1.3.1 с или подраздела 1.1.3.4.

30. По мнению представителя ЕСФХП, перевозки, осуществляемые розничными торговцами, фермерами и ремесленниками на последних этапах распределения, недостаточно регламентированы и вышеупомянутые положения не поддаются четкому толкованию.

31. Рабочая группа решила вернуться в будущем к рассмотрению этого вопроса, если ЕСФХП подготовит обоснованный новый документ, в котором будут учтены различные высказанные замечания.

Часть 5

Документы: TRANS/WP.15/2001/18 (ФИАТА)
TRANS/WP.15/АС.1/1997/40 (ИАТА)

32. Несколько делегаций, в частности делегация ИАТА, поддержали точку зрения, высказанную в предложении ФИАТА, в соответствии с которым вместо транспортного документа, предписанного в разделе 5.4.1, может использоваться транспортный документ, выдаваемый для осуществления морской или воздушной перевозки (в случае перевозок, осуществляемых до или после воздушной или транспортной перевозки), так как

содержащаяся в них информация соответствует информации, требуемой Типовыми правилами ООН, и обеспечивает равноценный уровень безопасности.

33. Представитель Бельгии отметил, что перевозки, осуществляемые в рамках ДОПОГ, подчиняются также положениям КДПГ и что поэтому используемый транспортный документ является обычно и документом КДПГ.

34. Было отмечено, что ни КДПГ, ни ДОПОГ не навязывают какого-либо образца транспортного документа. Документ КДПГ нацелен на то, чтобы подтвердить существование договора о перевозке, однако отсутствие такого документа не препятствует применению КДПГ.

35. Несколько делегаций сочли, что предложение ФИАТА недостаточно обосновано. Действительно, ДОПОГ требует определенного количества сведений, которые, как считается, необходимо указывать в случае дорожной перевозки и которые не требуются правилами ИАТА или МКМПОГ, и в рассматриваемом предложении следовало бы указать причины, по которым эти сведения можно было бы не указывать в случае дорожной перевозки, осуществляемой до или после воздушного или морского рейса. Кроме того, единое использование документа ИАТА не позволило бы четко определить грузоотправителя в соответствии с договором дорожной перевозки, что создало бы проблемы в рамках осуществления положений, касающихся обязанностей участников перевозочного процесса (глава 1.4).

36. Вынесенное на голосование предложение ФИАТА принято не было (8 голосов за и 9 против при 5 воздержавшихся).

Документ: TRANS/WP.15/2001/3 (ЕСФХП)

37. Предложение об изменении разделов 8.1.5 и 5.4.3 было принято (см. приложение 4), хотя несколько делегаций не поддержали нового редакционного изменения письменных инструкций. Это изменение не обязывает, разумеется, грузоотправителей вносить изменения в письменные инструкции, подготовленные по нынешнему образцу.

Документ: TRANS/WP.15/2001/5 (Норвегия)

38. Предложение о замене слов "перевозимых на одной транспортной единице" словами "перечисленных в транспортном документе" в ПРИМЕЧАНИИ, содержащемся в подпункте 5.4.1.1.1 g), не было принято. Было принято альтернативное предложение, подготовленное Соединенным Королевством и Австрией и предусматривающее, что

количества должны указываться в транспортном документе тогда, когда специально предусмотрено применение положений пункта 1.1.3.6 (см. приложение 3).

Неофициальный документ: INF.7 (Германия)

39. Делегациям было предложено сообщить свои замечания по этому неофициальному документу, касающемуся технических требований к табличкам оранжевого цвета, с тем чтобы правительство Германии смогло представить окончательное предложение на сессии, которая состоится в ноябре 2001 года.

Часть 7

Документ: TRANS/WP.15/2000/11/Rev.1 (Германия)

40. Представитель Германии снял с обсуждения этот документ и сообщил, что представит предложение по пунктам 2 и 3 Совместному совещанию в сентябре 2001 года.

Документ: TRANS/WP.15/2001/14 (Германия)

41. Это предложение было исключено из повестки дня, поскольку уже было решено обсудить его на Совместном совещании. С этой целью был подготовлен документ TRANS/WP.15/AC.1/2001/4.

Документ: TRANS/WP.15/2001/19 (Норвегия)

42. Представитель Норвегии предложил изменить формулировку специального положения V7, поскольку, по его мнению, на практике ни закрытые транспортные средства, ни закрытые контейнеры не оборудованы системами соответствующей вентиляции. Он предложил последовать примеру МКМПОГ и предусмотреть только требование о том, что двери должны оставаться открытыми в течение трех минут до входа в транспортное средство или контейнер.

43. Представитель ЕАППГ заявил, что он возражает против этого изменения, так как речь идет о важном требовании в области безопасности, и что требование в отношении отрывания дверей не может гарантировать полную безопасность при входе в транспортное средство или контейнер в случае, если произошла утечка токсичного или легковоспламеняющегося газа.

44. Ряд делегаций присоединились к мнению ЕАПГ, отметив в то же время, что не следует руководствоваться правилами, применяемыми к другим видам транспорта, в частности морскому и железнодорожному транспорту, где операции с контейнерами осуществляются в специальных зонах в отдалении от населенных пунктов, в то время как транспортные средства могут передвигаться и могут быть открыты в заселенных зонах.

45. Представитель Норвегии заявил, что следовало бы по крайней мере более четко указать, что понимается под соответствующей вентиляцией, и проверить, могут ли закрытые транспортные средства и закрытые контейнеры удовлетворять этим требованиям на практике. Он сообщил, что подготовит в сотрудничестве с ЕАПГ новый документ для следующей сессии.

Часть 8

Противопожарные средства

Документы: TRANS/WP.15/2000/5 (Германия)
TRANS/WP.15/2001/1 (МСАТ)

Неофициальный документ: INF.3 (Германия)

46. Рабочая группа удовлетворила просьбу представителя Германии перенести обсуждение этого вопроса на следующую сессию, для которой он подготовит новый документ, на основе доклада неофициальной группы, которая проведет совещание в Мюнхене 27-28 июня 2001 года.

Наблюдение за транспортными средствами

Документ: TRANS/WP.15/2000/17 (Соединенное Королевство)

47. Предложение Соединенного Королевства об исключении из положений S1 (6), S16 и S21 предложений, касающихся наблюдения в целях предотвращения любых злонамеренных действий, не было принято. Некоторые делегации сочли, что, даже если эти вопросы, возможно, относятся в некоторых странах к другим сферам законодательства, ДОПОГ обеспечивает в этом отношении по крайней мере минимальный с точки зрения безопасности подход, согласованный на европейском уровне и не противоречащий такому законодательству.

Класс 1 (автоколонны, места погрузки и выгрузки)

Документ: TRANS/WP.15/2000/18 (Соединенное Королевство)

48. Предложение Соединенного Королевства о том, чтобы уточнить, что расстояние в 50 метров между транспортными средствами, находящимися на стоянке или следующими друг за другом в составе автоколонны, должно соблюдаться только в том случае "если это практически возможно" не было принято, поскольку многие делегации сочли, что это уточнение позволит без труда обходить данное правило.

Положение S3

Документ: TRANS/WP.15/2001/6 (Норвегия)

49. Предложение об изменении положения S3 было принято (см. приложение 3).

Подготовка экипажей транспортных средств

Документ: TRANS/WP.15/2001/9 (Норвегия)

50. Это предложение, предусматривающее создание системы особой подготовки водителей транспортных средств, перевозящих нефтепродукты, по типу подготовки консультантов по вопросам безопасности, не было принято. По мнению ряда делегаций, это было бы равносильно тому, чтобы поставить под сомнение недавно принятые решения, касающиеся подготовки, и могло бы побудить специалистов каждой категории требовать проведения специального экзамена, что привело бы к сужению сферы общей компетенции водителей и тем самым к ограничению их профессиональной мобильности.

Конструкция транспортных средств

Документ: TRANS/WP.15/2001/2 (Австрия)

51. Рабочая группа подтвердила, что ПРИМЕЧАНИЕ к пункту 9.2.3.4.2 расположено в тексте правильно, так как оно применяется только к транспортным средствам ЕХ/Ш. Оно касается прицепов типа O₁.

52. После этого разъяснения представитель Австрии снял с обсуждения свое предложение, однако Рабочая группа решила, при необходимости, вернуться к рассмотрению этих положений и составить их в более четких формулировках.

Устройство ограничения скорости

Документ: TRANS/WP.15/2001/7 (Норвегия)

53. Поскольку современные устройства ограничения скорости позволяют ограничивать скорость значением, составляющим как раз 90 км/ч, Рабочая группа согласилась изменить формулировку раздела 9.2.5, указав максимальную разрешенную скорость с учетом технического допуска устройства, вместо того, чтобы сохранить ссылку на установленную скорость 85 км/ч, которая была предусмотрена с погрешностью ± 5 км/ч (см. приложение 3).

Свидетельство о допущении транспортного средства

Документ: TRANS/WP.15/2001/10 (Австрия)

54. Рабочая группа изменила формулировку третьего предложения пункта 9.1.2.1.5, указав, что "можно" использовать лицевую и оборотную стороны (вместо слов "следует использовать") (см. приложение 3).

55. Ряд делегаций высказались за сохранение розовой диагональной полосы на этом документе, и представитель Австрии снял с обсуждения свое предложение, предусматривавшее, что такая полоса необязательна. Делегациям, желающим стандартизировать эту диагональную полосу, было предложено представить конкретные предложения.

Неофициальные документы: INF.10 (МОПАП)
INF.16 (Германия)

56. Было сочтено ненужным вносить изменения в образец свидетельства о допущении, как это предлагалось МОПАП в отношении указаний, касающихся износостойкой тормозной системы, поскольку это свидетельство еще не использовалось и сначала следует проверить, действительно ли существует практическая проблема.

57. На основе предложения Германии Рабочая группа подготовила инструкции по заполнению свидетельства, которые обеспечат для договаривающихся сторон согласованное толкование (см. приложение 4).

58. В связи с пунктом 4 этих инструкций было отмечено, что в Соединенном Королевстве прицепы отдельно не регистрируются (эта транспортная единица имеет тот же регистрационный номер, что и транспортное средство-тягач). В Швейцарии регистрационный номер обозначает владельца, а не транспортное средство. Поэтому было решено допустить расхождения с данным толкованием, если такие расхождения являются оправданными с точки зрения законодательства соответствующей страны.

59. Пункт 5 инструкций был оставлен незаполненным. Делегациям было предложено передать представителю Германии свои толкования терминов, используемых в клетке 5 свидетельства, с тем чтобы он смог подготовить согласованное предложение о толковании для следующей сессии.

Неофициальный документ: INF.11 (Бельгия)

60. Представитель Бельгии обратил внимание на ряд проблем в связи с заполнением свидетельств на автоцистерны. В отношении случая № 1 (цистерны с несколькими отсеками) и случая № 2 (цистерны с предохранительным клапаном, отрегулированным для срабатывания в диапазоне 1,5-3 бара) Рабочая группа подтвердила, что компетентный орган должен надлежащим образом заполнять все рубрики свидетельства, с тем чтобы погрузчик мог однозначно определить, какие вещества могут перевозиться.

61. В связи с вопросом о вакуумных цистернах для отходов (и цистернах из пластмассы) Рабочая группа отметила, что Совместное совещание не установило для них отдельных кодов цистерн, в частности с тем, чтобы не перегружать таблицу А, содержащуюся в главе 3.2. Таким образом, необходимо будет использовать коды металлических цистерн, которые могут быть указаны в пункте 9.5 свидетельства. Было бы целесообразным включать в разделы 4.4 и 4.5 перечень веществ, которые разрешается перевозить в цистернах для отходов или цистернах из пластмассы, когда указываются эти коды. Представители Германии и Нидерландов помогут представителю Бельгии в подготовке предложения на этот счет для следующей сессии.

62. Случай № 4, касающийся веществ, способных кристаллизоваться, будет доведен до сведения Совместного совещания.

Неофициальный документ: INF.18 (Дания)

63. Рабочая группа высоко оценила представленный анализ различных ситуаций, которые будут возникать в течение переходного периода при проверке того, разрешена ли та или иная перевозка, в зависимости от того, соответствует ли отправка прежнему варианту ДОПОГ или варианту ДОПОГ с измененной структурой, в случаях, когда на транспортном средстве имеется свидетельство о допущении прежнего или нового образца. Группа решила воспроизвести этот проведенный Данией анализ в приложении к настоящему докладу (см. приложение 5).

Транспортные средства ЕХ/II и ЕХ/III

Документы: TRANS/WP.15/2001/11 (Норвегия)
TRANS/WP.15/2001/14 (Норвегия)
TRANS/WP.15/2001/15 (Норвегия)

64. Изучение этих документов было поручено специальной группе, которая пришла к выводу о том, что было бы желательным пересмотреть все положения, касающиеся конструкции транспортных средств, предназначенных для перевозки взрывчатых веществ и изделий, с учетом уровня развития техники и потребностей в отношении разработки современных коммерческих смешанных взрывчатых веществ и изделий на месте использования.

65. Представитель Норвегии предложил провести в Тёнсберге (Норвегия) 17-19 декабря 2001 года совещание неофициальной группы для подготовки пересмотренных положений. Это предложение было принято.

Пересмотр главы 9

Документ: TRANS/WP.15/2000/15 (Италия)

Неофициальный документ: INF.4 (Италия)

66. Представитель Италии высказал пожелание, чтобы его предложение о пересмотре главы 9 было рассмотрено сначала на совещании неофициальной группы, которое он предложил провести в Турине 6 и 7 сентября 2001 года. Это предложение было принято.

Электрооборудование

Неофициальный документ: INF.9 (КСАОД)

67. Рабочая группа приняла к сведению, что КСАОД представит предложение на следующей сессии.

Поправки к Правилам № 13

Неофициальный документ: INF.17 (выдержки из документов TRANS/WP.29/GRFF/49 и TRANS/WP.29/GRFF/2000/27/Rev.1)

68. Рабочая группа отметила, что группа GRFF приняла поправки к приложению 5 к Правилам № 13, которые будут представлены на утверждение Группе WP.29 в июне 2001 года. Рабочая группа напомнила, что было принято решение включить в ДОПОГ ссылки на приложение 5 к Правилам № 13 и на Правила № 105 при условии, что эти правила будут точно отражать требования ДОПОГ. Решение группы GRFF равносильно внесению изменений в требования ДОПОГ без консультаций с Рабочей группой WP.15. Поскольку эти требования относятся к области применения ДОПОГ, Рабочая группа считает, что любое предложение о внесении поправок, касающихся существа, должно быть одобрено ею до представления Административному комитету Соглашения 1958 года. Поэтому она просит Группу WP.29, если та согласна с предложением группы GRFF, или авторов данного предложения официально представить его Рабочей группе WP.15 вместе с обоснованием, касающимся безопасности, и разъяснением экономических последствий, как это предусмотрено установленными правилами работы Группы. В этом предложении должны быть также указаны изменения, которые, возможно, потребуются внести в соответствующие положения ДОПОГ. Если это предложение получит поддержку Рабочей группы WP.15, то тогда его можно будет представить также Административному комитету Соглашения 1958 года.

Автоцистерны

Эквивалентная толщина стенок, альтернативные решения

Документы: TRANS/WP.15/161/Add.2
TRANS/WP.15/1999/15 (Германия)
TRANS/WP.15/1999/33 (Италия)
TRANS/WP.15/1999/48 (Германия)
TRANS/WP.15/1999/49 (Германия)
TRANS/WP.15/1999/51 (Германия)

69. Представитель Германии проинформировал Рабочую группу о результатах совещания неофициальной группы, которое проходило в Берлине 24-26 января 2001 года. Доклад этой группы будет представлен Совместному совещанию, которое должно будет обсуждать вопросы, касающиеся цистерн, 31 мая 2001 года (TRANS/WP.15/AC.1/2001/14).

70. Рабочая группа отметила, что неофициальная группа вновь соберется в период проведения сессии Совместного совещания.

Цистерны для хлора и диоксида серы

Документ: TRANS/WP.15/2001/4 (Соединенное Королевство)

71. Было решено, что это предложение, касающееся конструкции автодорожных цистерн для хлора и диоксида серы, следует сначала представить Совместному совещанию, которое должно либо объявить себя компетентным в этой области, либо оставить этот вопрос в сфере компетенции Рабочей группы WP.15.

Цистерны из алюминия

Документ: TRANS/WP.15/2001/13 (МОКЦ)

72. Ввиду отсутствия представителя МОКЦ этот документ не обсуждался. Он будет включен в повестку дня следующей сессии только в том случае, если МОКЦ попросит об этом.

БЕЗОПАСНОСТЬ В АВТОДОРОЖНЫХ ТУННЕЛЯХ

Неофициальный документ: INF.19 (Соединенное Королевство)

73. Рабочая группа отметила, что правительство Соединенного Королевства намерено подготовить на основе совместной работы, проделанной ОЭСР и ПМАДК, предложения для ноябрьской сессии.

74. Рабочая группа приняла к сведению доклад Национального института промышленной экологии и рисков (ИНЕРИС, Франция), в котором анализируются опасные свойства некоторых веществ, не отнесенных в настоящее время к опасным грузам, с точки зрения пожарной безопасности в туннелях; этот доклад был заказан после аварии, которая произошла в туннеле Мон-Блан.

75. Представитель Австрии высказался за то, чтобы результатом этой работы стал согласованный на европейском уровне подход к условиям перевозки опасных грузов в туннелях, но при этом выразил надежду, что это не приведет к классификации в качестве опасных грузов всех веществ, которые могут представлять опасность в весьма специфических условиях.

ПОСЛЕДУЮЩИЕ МЕРОПРИЯТИЯ В СВЯЗИ С КОНВЕНЦИЕЙ О ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА УЩЕРБ, ПРИЧИНЕННЫЙ ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ АВТОМОБИЛЬНЫМ, ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ И ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ТРАНСПОРТОМ (КГПОГ)

Документы: TRANS/WP.15/2001/17 и -/Add.1 и -/Add.2

76. Председатель напомнил о том, что Комитет по внутреннему транспорту поручил Рабочей группе рассмотреть ответы на вопросник, касающийся КГПОГ, и, если она сочтет это целесообразным, создать специальную группу для изучения вопроса о возможном изменении КГПОГ в целях стимулирования присоединения к ней.

77. Рабочая группа приняла к сведению ответы, представленные Нидерландами, Швейцарией, Чешской Республикой и Кыргызстаном.

78. Представитель Нидерландов напомнил о причинах, которые побудили правительства разработать различные конвенции в области гражданской ответственности и возмещения ущерба, в частности на уровне Международной морской организации после аварий,

приведших к загрязнению в результате крупных разливов нефти, а затем КГПОГ - на уровне ЕЭК ООН после аварии в Лос-Альфакесе. Поскольку КГПОГ, принятая в 1989 году, была подписана лишь двумя странами и не ратифицирована ни одной страной, следует изучить причины такой ситуации и, при необходимости, пересмотреть пределы ответственности, которые, по мнению некоторых стран, являются слишком высокими. Кроме того, последние события в работе других органов ЕЭК ООН показывают, что необходим режим единообразной и согласованной ответственности, предусматривающий компенсацию за ущерб, вызванный перевозкой опасных грузов.

79. Представитель Австрии изложил различные причины, которые могут препятствовать присоединению государств к КГПОГ; к ним относятся, в частности, незначительное число аварий при перевозке опасных грузов и тот факт, что последствия этих аварий могут в настоящее время покрываться общими режимами страхования; трудность определения бенефициаров такой конвенции, поскольку потенциальные потерпевшие не составляют четко идентифицируемую группу; нежелание перевозчиков вносить значительные средства в фонды возмещения ущерба от аварий, последствия которых четко не определены и вероятность которых невелика; сложность объединения в рамках одной и той же конвенции трех различных видов транспорта; тот факт, что, в зависимости от конкретного случая, Конвенция имеет либо позитивные, или негативные последствия для государств, не являющихся ее договаривающимися сторонами. Он отметил, что эти объяснения можно без труда обнаружить в пояснительном докладе ЕЭК по вопросу о КГПОГ, опубликованном под условным обозначением ECE/TRANS/84.

80. Три делегации выразили мнение о том, что перевозки по внутренним водным путям следует рассматривать в отдельности.

81. Представитель ЦКСР проинформировал Группу о слушаниях экспертов, которые его организация проведет 16 мая 2001 года, а также о запланированном на следующий день правительственном совещании для принятия решения относительно альтернатив, в частности о том, следует ли сохранить КГПОГ или разработать отдельную конвенцию о гражданской ответственности для внутреннего судоходства. Он высказался за то, чтобы секретариат ЕЭК ООН принял участие в этом совещании и чтобы в том случае, если будет принято решение о разработке отдельной конвенции для внутреннего судоходства, эта работа осуществлялась под совместной эгидой ЕЭК ООН, ЦКСР и Дунайской комиссии.

82. Представитель Нидерландов отметил, что в интересах применения такой конвенции на национальном уровне было бы предпочтительным разработать общий подход для трех видов транспорта. Поскольку КГПОГ уже существует, следует сосредоточить усилия на

работе над этой конвенцией и, прежде чем разрабатывать новые правовые документы, попытаться понять возникшую проблему и решить ее самым простым способом.

83. Ряд делегаций подняли вопрос о том, является ли Рабочая группа надлежащим форумом для этой работы, поскольку данная конвенция интересует в первую очередь экспертов-юристов и экспертов в области страхования. Однако было решено, что эксперты по перевозке опасных грузов должны участвовать в этом анализе и, в случае необходимости, в дальнейшей работе и что нужно выполнить задачу, поставленную Комитетом.

84. В соответствии с просьбой Комитета Рабочая группа решила запланировать на период своей следующей сессии, которая состоится 5-9 ноября, проведение параллельного совещания специальной группы экспертов для рассмотрения данного вопроса и подготовки, в свете ответов на вопросник, рекомендаций для Комитета в отношении направления дальнейшей работы.

Документы: TRANS/WP.15/2001/17 и -/Add.1 и -/Add.2

85. Это параллельное совещание будет проходить без устного перевода, и участникам группы было предложено включить в состав своих делегаций экспертов в этой области.

86. Председатель попросил все делегации, которые еще не сделали этого, представить в секретариат ответы на вопросник не позднее чем за 12 недель до ноябрьского совещания.

ПРОГРАММА РАБОТЫ СЕМЬДЕСЯТ ПЕРВОЙ СЕССИИ

87. Семьдесят первая сессия состоится 5-9 ноября 2001 года, и на ней будут рассмотрены следующие вопросы:

- предложения о поправках к ДОПОГ, являющиеся результатом работы Совместного совещания;
- новые предложения о поправках;
- доклады неофициальных рабочих групп (пересмотр главы 9, противопожарные средства);
- безопасность в автодорожных туннелях;
- последующие мероприятия в связи с КГПОГ.

88. Рабочая группа должна будет на этой сессии завершить разработку проекта поправок, которые должны будут вступить в силу 1 января 2003 года (за исключением, возможно, пересмотра главы 9, в отношении которого окончательное решение может быть принято в мае 2002 года).

ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ

Перевозка пиротехнических средств

Неофициальный документ: INF.6 (Нидерланды)

89. Представитель Нидерландов сообщил Рабочей группе о том, что в его стране в результате взрыва на складе пиротехнических средств погибли 22 человека, большое число людей были ранены и был причинен весьма значительный материальный ущерб. После этой аварии Комитет экспертов ООН решил включить вопрос о классификации этих средств в свою программу работы. Однако, учитывая график работы Комитета и время, необходимое для осуществления его рекомендаций в рамках международных соглашений, подобных ДОПОГ, если следовать обычной процедуре, то до 1 января 2005 года нельзя ожидать какого-либо регламентационного улучшения. Правительство Нидерландов хотело бы, чтобы на европейском уровне были приняты срочные меры для предотвращения повторения подобной трагедии. В этой связи он попросил членов Группы заполнить вопросник, с тем чтобы можно было воспользоваться опытом, имеющимся в других странах, являющихся договаривающимися сторонами, с тем чтобы дать ему возможность подготовить предложение к ноябрьской сессии, направленное на быстрое исправление этого положения в рамках ДОПОГ, по крайней мере в отношении пиротехнических средств.

90. Председатель предложил всем делегациям заполнить этот вопросник и передать свои ответы представителю Нидерландов до 30 июня 2001 года.

Публикация ДОПОГ на КД-ПЗУ

91. Сотрудник секретариата сообщил, что Отдел транспорта, в сотрудничестве с Отделом конференционного обслуживания, подготовил для делегаций КД-ПЗУ с полным текстом ДОПОГ. Этот вариант будет также распространен в качестве издания для продажи.

92. Он указал, что в настоящее время секретариат не располагает достаточными ресурсами для создания более сложных продуктов, но при этом он изучает различные

возможности использования достижений в области информационной технологии и распространения информации, как, например, выпуск на КД-ПЗУ вариантов с возможностями поиска в сотрудничестве с внешними компаниями и с помощью консультантов или распространение ДОПОГ на различных языках через Интернет также в форме, предусматривающей возможности поиска при содействии правительств и неправительственных организаций, например в виде взносов в специальный фонд.

93. Рабочая группа выразила удовлетворение в связи с работой, проделанной секретариатом, и его усилиями по адаптации к новым технологиям, которые ему следует продолжать.

УТВЕРЖДЕНИЕ ДОКЛАДА

94. Рабочая группа утвердила доклад о работе своей семидесятой сессии и приложения к нему на основе проекта, подготовленного секретариатом.

Приложение 1

**Исправления к приложению об уведомлениях о сдаче на хранение
С.N. 1098-TREATIES-3 (вариант на французском языке)**

(см. документ TRANS/WP.15/165/Add.1)

Приложение 2

**Исправления к приложению об уведомлениях о сдаче на хранение
С.Н. 1098-TREATIES-3 (вариант на английском языке)**

(см. документ TRANS/WP.15/165/Add.2)

Приложение 3

Проект поправок в приложения А и В к ДОПОГ (тексты, принятые Рабочей группой)

5.4.1.1.1 g) Изменить примечание следующим образом:

*"**ПРИМЕЧАНИЕ:** Если предусматривается применять подраздел 1.1.3.6, общее количество опасных грузов каждой транспортной категории должно указываться в транспортном документе в соответствии с пунктом 1.1.3.6.3".*

5.4.3.1 f) Изменить следующим образом:

"необходимое оборудование для принятия соответствующих дополнительных и/или специальных мер".

5.4.3.8 Изменить предложение под заголовком "**ИНДИВИДУАЛЬНЫЕ СРЕДСТВА ЗАЩИТЫ**" следующим образом:

"Перечисление индивидуальных средств защиты, предназначенных для использования водителем в соответствии с требованиями раздела 8.1.5 b) и с)".

8.1.5 Изменить следующим образом:

"Каждая транспортная единица, перевозящая опасные грузы, должна быть снабжена:

- a) следующим аварийным снаряжением общего назначения:
 - по меньшей мере одним противооткатным упором, размеры которого должны соответствовать весу транспортного средства и диаметру его колес;

- двумя предупреждающими знаками с собственной опорой (например, конусами или треугольниками, отражающими свет фар, или мигающими фонарями желтого цвета, не зависящими от электрооборудования транспортного средства);
 - подходящей курткой или одеждой яркого цвета (например, согласно европейскому стандарту EN 471) для каждого члена экипажа транспортного средства;
 - одним карманным фонарем (см. также раздел 8.3.4) для каждого члена экипажа транспортного средства;
- b) средством защиты органов дыхания согласно дополнительному требованию S7 (см. главу 8.5), если это дополнительное требование применяется в соответствии с указанием в колонке 19 таблицы А, содержащейся в главе 3.2;
- c) индивидуальными средствами защиты и оборудованием, необходимым для принятия дополнительных и/или специальных мер, упомянутых в письменных инструкциях, изложенных в разделе 5.4.3".

Глава 8.5: В дополнительном требовании S3 исключить "8.1.4.3".

9.1.2.1.5 Третье предложение будет звучать следующим образом:
"Можно использовать лицевую и обратную стороны".

9.2.5 Изменить последнее предложение этого пункта следующим образом:

"Это устройство должно быть отрегулировано таким образом, чтобы скорость не могла превышать 90 км/ч, учитывая технический допуск устройства".

Приложение 4

Директивы по заполнению свидетельства о допущении к перевозке в соответствии с пунктом 9.1.2.1 приложения В к ДОПОГ

Пронумерованные клетки формуляра свидетельства о допущении к перевозке надлежит заполнять следующим образом:

1. Свидетельство №

Следует указать номер, присвоенный учреждением, выдавшим свидетельство.

2. Изготовитель транспортного средства

Название следует взять из регистрационного(ых) документа(ов).

3. Идентификационный номер транспортного средства

Номер следует взять из регистрационного(ых) документа(ов) и сверить его с номером на транспортном(ых) средстве(ах).

4. Регистрационный номер

Номер следует взять из регистрационного(ых) документа(ов). Если на дату выдачи свидетельства о допущении транспортное средство еще не зарегистрировано, эту клетку следует оставить незаполненной до тех пор, пока транспортное средство не будет зарегистрировано.

Любая другая процедура должна быть изложена в национальном законодательстве.

5. Название перевозчика, оператора или владельца и его адрес

6. Описание транспортного средства

В соответствии со сноской внизу страницы 1 свидетельства описания должны соответствовать определениям механических транспортных средств и прицепов категорий N и O, содержащимся в приложении 7 к Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (СР.3) или в Директиве 97/27/СЕ.

Описание механических транспортных средств в соответствии с СР.3 (без разбивки по нескольким типам механических транспортных средств)

Максимальная масса (Мм)	Механические транспортные средства категории N	Véhicules à moteur de catégorie N	Kraftfahrzeuge der Klasse N
$M_m \leq 3,5\text{т}$	Категория N ₁	Catégorie N ₁	Klasse N ₁
$3,5\text{т} < M_m \leq 12\text{т}$	Категория N ₂	Catégorie N ₂	Klasse N ₂
$M_m > 12\text{т}$	Категория N ₃	Catégorie N ₃	Klasse N ₃

Описание механических транспортных средств в соответствии с Директивой 97/27/CE

Максимальная масса (Мм)	Механические транспортные средства категории N	Véhicules à moteur de catégorie N	Kraftfahrzeuge der Klasse N
$M_m \leq 3,5\text{т}$	Грузовой автомобиль N ₁	Camion N ₁	Lastkraftwagen N ₁
$3,5\text{т} < M_m \leq 12\text{т}$	Грузовой автомобиль N ₂	Camion N ₂	Lastkraftwagen N ₂
$M_m > 12\text{т}$	Грузовой автомобиль N ₃	Camion N ₃	Lastkraftwagen N ₃
$M_m \leq 3,5\text{т}$	Тягач N ₁	Tracteur N ₁	Zugmaschine N ₁
$3,5\text{т} < M_m \leq 12\text{т}$	Тягач N ₂	Tracteur N ₂	Zugmaschine N ₂
$M_m > 12\text{т}$	Тягач N ₃	Tracteur N ₃	Zugmaschine N ₃
$M_m \leq 3,5\text{т}$	Тягач для полуприцепа N ₁	Tracteur de semi-remorque N ₁	Sattelzugmaschine N ₁
$3,5\text{т} < M_m \leq 12\text{т}$	Тягач для полуприцепа N ₂	Tracteur de semi-remorque N ₂	Sattelzugmaschine N ₂
$M_m > 12\text{т}$	Тягач для полуприцепа N ₃	Tracteur de semi-remorque N ₃	Sattelzugmaschine N ₃

Описание буксируемых транспортных средств

Максимальная масса (Мм)	Буксируемые транспортные средства	Véhicules tracté	Anhängfahrzeuge
$M_m \leq 0,75\text{т}$	Прицеп O ₁ /Полный прицеп O ₁ *	Remorque à timon d'attelage O ₁	Anhänger mit schwenkbarer Zugeinrichtung O ₁
$0,75\text{т} < M_m \leq 3,5\text{т}$	Прицеп O ₂ /Полный прицеп O ₂ *	Remorque à timon d'attelage O ₂	Anhänger mit schwenkbarer Zugeinrichtung O ₂
$3,5\text{т} < M_m \leq 10\text{т}$	Прицеп O ₃ /Полный прицеп O ₃ *	Remorque à timon d'attelage O ₃	Anhänger mit schwenkbarer Zugeinrichtung O ₃
$M_m > 10\text{т}$	Прицеп O ₄ /Полный прицеп O ₄ *	Remorque à timon d'attelage O ₄	Anhänger mit schwenkbarer Zugeinrichtung O ₄
$M_m \leq 0,75\text{т}$	Полуприцеп O ₁	Semi-remorque O ₁	Sattelanhänger O ₁
$0,75\text{т} < M_m \leq 3,5\text{т}$	Полуприцеп O ₂	Semi-remorque O ₂	Sattelanhänger O ₂
$3,5\text{т} < M_m \leq 10\text{т}$	Полуприцеп O ₃	Semi-remorque O ₃	Sattelanhänger O ₃

Мм > 10т	Полуприцеп O ₄	Semi-remorque O ₄	Sattelanhänger O ₄
Мм ≤ 0,75т	Прицеп с центрально расположенной осью O ₁	Remorque à essieu central O ₁	Zentralachsanhänger O ₁
0,75т < Мм ≤ 3,5т	Прицеп с центрально расположенной осью O ₂	Remorque à essieu central O ₂	Zentralachsanhänger O ₂
3,5т < Мм ≤ 10т	Прицеп с центрально расположенной осью O ₃	Remorque à essieu central O ₃	Zentralachsanhänger O ₃
Мм > 10т	Прицеп с центрально расположенной осью O ₄	Remorque à essieu central O ₄	Zentralachsanhänger O ₄

* Термин "полный прицеп" используется в резолюции СР.3.

Согласно пункту 9.1.2.1.5 в свидетельстве о допущении к перевозке транспортного средства с вакуумной цистерной для отходов должна быть сделана следующая запись: **"транспортное средство с вакуумной цистерной для отходов"**.

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

Для предотвращения несанкционированных изменений в свидетельстве все ненужные обозначения следует вычеркнуть.

Для одного и того же транспортного средства могут оказаться возможными несколько обозначений. Пример: транспортное средство, отвечающее требованиям, предъявляемым к транспортным средствам FL, автоматически отвечает требованиям, предъявляемым к транспортным средствам AT. В свидетельстве следует указать оба обозначения.

Указания в клетке 7 в сочетании с указаниями в клетке 10 являются определяющими для грузов, которые могут перевозиться транспортным средством.

8. Износостойкая тормозная система

"Не применимо" следует отметить в свидетельствах на не транспортные средства, к которым положения, касающиеся износостойких тормозных систем, не применяются ввиду даты первой регистрации, ввиду их малой максимальной массы или ввиду их малой буксируемой массы в соответствии с примечанием b) в таблице 9.2.1 применительно к переходному периоду, указанному в примечании d) в той же таблице. В других случаях следует отметить вторую строку клетки 8 и указать соответствующее значение. В некоторых странах максимальная допустимая масса

для регистрации/эксплуатации (определение см. в Директиве 97/27/CE) превышает 44 т, однако, согласно пункту 9.2.3.3.2 е), значение 44 т считается достаточным, даже если общая максимальная масса состава транспортных средств превышает 44 т (см. сноску 4 внизу страницы свидетельства). Пример: Максимальная масса состава транспортных средств равна 50 т (согласно национальному законодательству). Эффективность износостойкой тормозной системы является достаточной для максимальной допустимой массы 44 т. Исходя из пункта 9.2.3.3.2 е), состав транспортных средств может эксплуатироваться при значении 50 т.

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

Соответствующие данные следует взять из официального утверждения типа цистерны, последнего протокола о проверке цистерны или прикрепленной к цистерне таблички с данными.

10. Опасные грузы, допущенные для перевозки

В случае транспортных средств, не являющихся транспортными средствами ЕХ/II или ЕХ/III, или транспортными средствами со встроенной цистерной, или транспортными средствами-батареями, никаких записей в клетке 10 не требуется. Эти транспортные средства (например, тягачи для полуприцепов) могут использоваться для перевозки грузов в соответствии с обозначениями транспортных средств, указанными в клетке 7.

10.1 В соответствии с пунктом 9.3.7.3 электрооборудование, расположенное в грузовых отделениях транспортных средств ЕХ/II и ЕХ/III, должно иметь степень защиты IP65, если транспортное средство предназначено для перевозки взрывчатых веществ группы совместимости J. В случае других взрывчатых веществ электрооборудование, расположенное в грузовом отделении, должно иметь степень защиты IP54.

10.2 В случае автоцистерн и транспортных средств-батарей следует выбрать один из двух возможных вариантов, сделав соответствующую пометку:

- либо сослаться на код цистерны в клетке 9.5 или на любое специальное положение в клетке 9.6 либо
- перечислить вещества с указанием класса, номера ООН и, если требуется, группы упаковки и надлежащего отгрозочного наименования.

11. Замечания

Место для замечаний (например, здесь можно указать дату следующей требуемой проверки цистерны).

12. Действительно до

Следует указать дату истечения срока действия, а также место и дату выдачи свидетельства. На свидетельстве должны иметься печать и подпись выдавшего его учреждения.

13. Продление срока действия

Заполняется так же, как клетка 12.

Приложение 5

Директивы, касающиеся переходного периода, установленного для свидетельства о допущении, В.3 транспортных средств (издание ДОПОГ 1999 года)

Четыре возможные комбинации со следующей терминологией:

- "Новый грузоотправитель": Грузоотправитель, пользующийся ДОПОГ 2001 года.
- "Прежний грузоотправитель": Грузоотправитель, пользующийся ДОПОГ 1999 года.
- "Новое свидетельство": Свидетельство ДОПОГ, выданное в соответствии с ДОПОГ 2001 года.
- "Прежнее свидетельство": Свидетельство ДОПОГ, выданное в соответствии с ДОПОГ 1999 года.

- **Новый грузоотправитель - новое свидетельство:**

Новое свидетельство с кодом цистерны: Номер ООН вещества не указан в свидетельстве ДОПОГ. Необходимый код цистерны можно определить по номеру ООН в таблице А главы 3.2 ДОПОГ 2001 года.

Новое свидетельство с номером ООН: Из свидетельства ДОПОГ четко явствует, разрешена ли перевозка данного вещества.

- **Новый грузоотправитель - прежнее свидетельство:**

Прежнее свидетельство с "пунктами и подпунктами перечня": Номер ООН вещества не указан в свидетельстве ДОПОГ, и "пункты и подпункты перечня" не указаны в ДОПОГ 2001 года. Перевозчик должен иметь при себе таблицу 3 добавления В.5 ДОПОГ 1999 года.

Прежнее свидетельство с номером ООН: Из свидетельства ДОПОГ четко явствует, разрешена ли перевозка данного вещества.

● **Прежний грузоотправитель - прежнее свидетельство:**

Прежнее свидетельство с "пунктами и подпунктами перечня": Из "пунктов и подпунктов перечня", указанных в свидетельстве ДОПОГ, четко явствует, разрешена ли перевозка данного вещества. (Перевозчик знаком с "пунктами и подпунктами перечня".)

Прежнее свидетельство с номером ООН: Из свидетельства ДОПОГ четко явствует, разрешена ли перевозка данного вещества.

● **Прежний грузоотправитель - новое свидетельство:**

Новое свидетельство с кодом цистерны: Номер ООН вещества не указан в свидетельстве ДОПОГ. Необходимый код цистерны можно определить по номеру ООН в таблице А главы 3.2 ДОПОГ 2001 года. (Как в случае "Новый грузоотправитель - новое свидетельство".)

Новое свидетельство с номером ООН Из свидетельства ДОПОГ четко явствует, разрешена ли перевозка данного вещества.

Вывод:

Ни одна из вышеупомянутых возможных комбинаций не должна вызвать каких-либо проблем в течение установленного переходного периода, если будут соблюдаться следующие условия:

- Свидетельства ДОПОГ 1999 года с "пунктами и подпунктами перечня" должны использоваться вместе с таблицей 3 добавления В.5 ДОПОГ 1999 года в качестве дополнения ("Новый грузоотправитель - прежнее свидетельство").

- Свидетельства ДОПОГ 2001 года с кодом цистерны должны использоваться вместе с таблицей А главы 3.2. ДОПОГ 2001 года в качестве дополнения ("Прежний грузоотправитель - новое свидетельство").
