



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.  
GENERAL

TRANS/WP.15/167  
7 December 2001

RUSSIAN  
Original: FRENCH

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

**Рабочая группа по перевозкам опасных грузов**

**ДОКЛАД РАБОЧЕЙ ГРУППЫ О РАБОТЕ ЕЕ СЕМЬДЕСЯТ ПЕРВОЙ СЕССИИ  
(5-9 ноября 2001 года)**

**СОДЕРЖАНИЕ**

	<b>Пункты</b>
Участники .....	1
Открытие сессии .....	2 - 3
Утверждение повестки дня .....	4 - 5
Состояние Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) и связанные с этим вопросы	
Состояние Соглашения.....	6 - 7
Протокол о внесении поправок 1993 года.....	8 - 9

**СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)**

	<b>Пункты</b>
Специальные соглашения.....	10
Уведомления в соответствии с главой 1.9 ДОПОГ с измененной структурой).....	11 - 13
Исправления к уведомлению депозитария C.N.1078.2000-TREATIES-3 (приложения А и В к ДОПОГ с измененной структурой).....	14
Новые исправления.....	15 - 26
<b>Предложения о внесении поправок в приложения А и В к ДОПОГ</b>	
Предложения о внесении поправок, вытекающие из работы Совместного совещания МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ, и связанные с ними документы.....	27 - 47
Противопожарное оборудование.....	48
Конструкция транспортных средств.....	49 - 66
Другие предложения о поправках.....	67 - 83
Безопасность в автодорожных туннелях.....	84 - 86
Последующая деятельность в связи с Конвенцией о гражданской ответственности за ущерб, причиненный при перевозке опасных грузов автомобильным, железнодорожным и внутренним водным транспортом (КГПОГ).....	87 - 88
Программа работы.....	89 - 95
Выборы должностных лиц на 2002 год.....	96
Прочие вопросы.....	97
Утверждение доклада.....	98

**СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)****Приложения**

- |               |  |                          |
|---------------|--|--------------------------|
| Приложение 1: | Перечень компетентных органов, ответственных за применение положений главы 1.5 приложения А к Европейскому соглашению о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ)                              | TRANS/WP.15/167/Add.1    |
| Приложение 2: | Исправления к французскому варианту приложения к уведомлению депозитария C.N.1078-TREATIES-3, утвержденные Рабочей группой   | TRANS/WP.15/167/Add.2    |
| Приложение 3: | Исправления к английскому варианту приложения к уведомлению депозитария C.N.1078-TREATIES-3, утвержденные Рабочей группой  | TRANS/WP.15/167/Add.3    |
| Приложение 4: | Проект поправок к приложениям А и В к ДОПОГ (принятый Рабочей группой)   | TRANS/WP.15/167, стр. 28 |
| Приложение 5: | Доклад Специального совещания экспертов по Конвенции о гражданской ответственности за ущерб, причиненный при перевозке опасных грузов автомобильным, железнодорожным и внутренним водным транспортом (КГПОГ) | TRANS/WP.15/167, стр. 38 |
| Приложение 6: | Проект программы работы на 2002-2006 годы (для представления Комитету по внутреннему транспорту)   | TRANS/WP.15/167, стр. 45 |

\* \* \*

## ДОКЛАД РАБОЧЕЙ ГРУППЫ

### УЧАСТНИКИ

1. Рабочая группа по перевозкам опасных грузов провела свою семьдесят первую сессию 5-9 ноября 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, Ирландии, Испании, Италии, Латвии, Лихтенштейна, Нидерландов, Норвегии, Польши, Португалии, Российской Федерации, Словакии, Словении, Соединенного Королевства, Соединенных Штатов Америки, Украины, Финляндии, Франции, Чешской Республики, Швейцарии, Швеции и Эстонии. На сессии была представлена следующая межправительственная организация: Организация международного железнодорожного сообщения (ОТИФ); были также представлены следующие неправительственные организации: Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ), Европейский совет химической промышленности (ЕСФХП), Международная федерация транспортно-экспедиторских ассоциаций (ФИАТА), Европейская ассоциация по промышленным газам (ЕАПГ), Европейская конференция поставщиков топлива (ЕКПТ), Комитет связи по вопросам конструкции кузовов и прицепов (КСККП), Международная организация предприятий автомобильной промышленности (МОПАП), Европейский комитет по стандартизации (ЕКС) и Международная ассоциация производителей мыла, детергентов и средств бытовой химии (МАПМ).

### ОТКРЫТИЕ СЕССИИ

2. Директор Отдела транспорта г-н Х. Капел Феррер приветствовал участников и информировал их об административных вопросах, касающихся секции опасных и специальных грузов.

3. Напомнив о террористических актах, совершенных 11 сентября 2001 года, и о различных других недавних трагических происшествиях, в частности в аэропорту г. Милана и Сен-Готардском туннеле, он предложил Рабочей группе подумать над вопросом о том, не следовало бы предусмотреть более строгие меры или правила, чтобы избежать возможного использования перевозок опасных грузов в преступных целях.

## **УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ**

Документ: TRANS/WP.15/166

Неофициальные документы: INF.1 и INF.1B

4. Рабочая группа утвердила подготовленную секретариатом предварительную повестку дня, включив в нее дополнительно неофициальные документы INF.1-INF.44, представленные в неофициальном документе INF.1B, а также новые неофициальные документы, представленные в ходе сессии (INF.45-56). В каждом отдельном случае и по каждому пункту повестки дня Рабочая группа решит, какие неофициальные документы следует рассмотреть на нынешней сессии. Было также решено добавить новый пункт "Выборы должностных лиц на 2002 год", который будет рассмотрен в конце сессии.

5. Рабочая группа решила поручить г-ну Й. де Буру (Нидерланды) руководство работой специального совещания экспертов по Конвенции о гражданской ответственности за ущерб, причиненный при перевозке опасных грузов автомобильным, железнодорожным и внутренним водным транспортом (КГПОГ), которое было проведено одновременно с сессией 5 и 6 ноября 2001 года.

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

### **а) Состояние Соглашения**

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

Неофициальные документы: INF.8, INF.18 и INF.20 (секретариат)

6. Рабочая группа с удовлетворением отметила присоединение к ДОПОГ Казахстана и Марокко и выразила надежду на то, что представители этих стран примут в будущем активное участие в ее работе.

7. 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. Сводный перечень компетентных органов воспроизведен в приложении 1 (см. TRANS/WP.15/167/Add.1).

### **Протокол о внесении поправок 1993 года**

8. Рабочая группа высказала сожаление в связи с тем, что 14 договаривающихся сторон ДОПОГ все еще не присоединились к Протоколу о внесении поправок 1993 года (Азербайджан, Беларусь, Бельгия, Босния и Герцеговина, бывшая югославская Республика Македония, Германия, Греция, Казахстан, Литва, Марокко, Республика Молдова, Украина, Хорватия, Югославия).

9. Рабочая группа приняла к сведению, что процедуры присоединения осуществляются в настоящее время в Германии и в Бельгии, но вновь повторила свою просьбу о том, чтобы все договаривающиеся стороны, которых это касается, предприняли необходимые шаги, так как для вступления в силу этого Протокола требуется присоединение к нему всех договаривающихся сторон.

### **Специальные соглашения**

Документ: TRANS/WP.15/2001/16

10. Рабочая группа отметила, что перечень специальных соглашений публикуется лишь один раз в год, однако уведомления о денонсациях, новых соглашениях и т.д. периодически рассылаются в министерства иностранных дел договаривающихся сторон. Перечень соглашений постоянно обновляется, и с ним можно ознакомиться на Web-сайте Отдела транспорта (<http://www.unece.org/trans/danger/danger.htm>).

### **Уведомления в соответствии с главой 1.9 ДОПОГ с измененной структурой**

Неофициальный документ: INF.43 (секретариат)

11. Рабочая группа с удовлетворением отметила, что переданная секретариату информация об ограничениях перевозок компетентными органами в соответствии с главой 1.9 имеется на Web-сайте Отдела транспорта.

12. Председатель, однако, отметил, что следует различать, с одной стороны, информацию об ограничениях, которая предусмотрена в разделе 1.9.1 в соответствии с пунктом 1 статьи 4 ДОПОГ и которую договаривающиеся стороны должны публиковать в надлежащей форме, но не обязаны направлять ни в секретариат, ни остальным договаривающимся сторонам, так как она не касается безопасности перевозок, и, с другой

стороны, информацию, которая предусмотрена в пунктах а) и d) раздела 1.9.3 и которую договаривающиеся стороны обязаны сообщать секретариату для уведомления договаривающихся сторон.

13. Представитель МСАТ высказал сожаление в связи с тем, что лишь несколько договаривающихся сторон передали в секретариат сведения, требуемые ДОПОГ, и сообщил, что на Web-сайте его организации имеется гораздо более подробный перечень налагаемых некоторыми странами ограничений, о которых не был уведомлен секретариат.

### **Исправления к уведомлению депозитария C.N.1078.2000-TREATIES-3 (Приложения А и В к ДОПОГ с измененной структурой)**

Неофициальные документы: INF.6, INF.7, INF.19 и INF.21.

14. Рабочая группа отметила, что исправления к серии поправок 2001 года к ДОПОГ, распространенной путем уведомления депозитария C.N.1078.2000-TREATIES-3 от 1 января 2001 года, которые были приняты на предыдущей сессии (TRANS/WP.15/165/Add.1 и -/Add.2), были доведены до сведения договаривающихся сторон в соответствии с процедурой внесения исправлений (INF.19, уведомление депозитария C.N.870.2001.TREATIES-4 от 18 сентября 2001 года).

### **Новые исправления**

15. Рабочая группа отметила, что исправления, содержащиеся в неофициальном документе INF.21, были опубликованы в качестве поправок к изданию ДОПОГ с измененной структурой (ECE/TRANS/140, corrigendum 2 для варианта на английском языке, rectificatif 3 для варианта на французском языке). Однако эти исправления еще не были предметом установленной официальной процедуры внесения исправлений.

Неофициальные документы: INF.6 и INF.7 (секретарит)

16. Рабочая группа утвердила новые исправления, предложенные секретариатом в неофициальных документах INF.6 и INF.7.

Неофициальный документ: INF.29 (Франция)

17. Представитель Франции предложил восстановить в ДОПОГ с измененной структурой примечание 1 к пункту 1° маргинального номера 2431 варианта ДОПОГ 1999 года в качестве специального положения главы 3.3, применимого к № ООН 1362 (освобождение от действия предписаний угля, активированного водяным паром). Он

подчеркнул, что такое освобождение предусмотрено также в МКМПОГ. Секретариат подтвердил, что это положение было, действительно, по оплошности пропущено в подготовленном им документе TRANS/WP.15/AC.1/1999/9 об изменении структуры. Необходимость этого исправления была таким образом подтверждена Рабочей группой.

18. Представитель Франции обратился с просьбой о том, чтобы термин "plateau" (поддон) в правом заголовке таблицы 3.4.6 был заменен термином "bac" (бак), который использовался раньше в соответствующих маргинальных номерах ДОПОГ, и объяснил свою просьбу тем, что новый термин был введен в процессе изменения структуры, однако ни само изменение термина, ни его последствия не обсуждались. Он отметил, что термин "plateau" во французском языке не совпадает по значению с термином "bac", так как у поддона необязательно имеются борта.

19. Это исправление, поставленное на голосование, было принято. Группа, однако, отметила, что термин "tray" в английском варианте необязательно означает, что речь идет о баках или поддонах с бортами, и что в некоторых переводах ДОПОГ на другие языки используется термин "поддоны без бортов". Таким образом, имеется проблема толкования, которую следовало бы решить путем включения точного определения данного термина. Представитель Франции заявил, что позднее он представит предложение, касающееся такого определения.

Неофициальный документ: INF.48 (Франция)

20. Чтобы восстановить требования варианта ДОПОГ 1999 года, согласно которым от действия предписаний ДОПОГ освобождаются только готовые к применению фармацевтические изделия, отнесенные к номерам ООН 1851, 3248 и 3249, было решено исключить примечания к пунктам 2.2.3.1.1 и 2.2.61.3, учитывая, что для решения этого вопроса достаточно одного лишь специального положения 601.

Неофициальный документ: INF.30 (Швеция)

21. Рабочая группа решила, что специальное положение S20 было ошибочно опущено в отношении всех веществ классов 4.3 и 5.1, предусмотренных в маргинальных номерах 43 321 и 51 321 варианта ДОПОГ 1999 года, и что его следовало бы восстановить для всех соответствующих номеров ООН в таблице А главы 3.2.

22. В отношении совместной нагрузки с продуктами питания Рабочая группа отметила, что прежний маргинальный номер 10 410 распространялся также на токсичные газы, для которых прежний знак опасности образца № 6.1 был заменен знаком образца № 2.3.



Следовательно, знак образца № 2.3 должен быть предусмотрен также в разделе 7.5.4, и поэтому необходимо внести соответствующее исправление и предусмотреть для этих газов положение CV28.

#### Цистерны из армированных волокном пластмасс

Неофициальный документ: INF.25 (Швеция)

23. Предложение Швеции о том, чтобы в интересах согласования внести исправления в терминологию, используемую в пункте 6.9.4.4.1, и тем самым привести ее в соответствие с терминологией, используемой в остальной части главы 6.9, было принято. Было также решено четко указать в заголовке главы 6.9 соответствующие типы цистерн.

#### Положение для номера ООН 1649

Неофициальный документ: INF.39 (Швеция)

24. Представитель этой страны заявил, что он готов при содействии секретариата проверить, не является ли упущение, на устранение которого нацелено его предложение, результатом официального решения Рабочей группы.

25. Все новые исправления приведены в приложении 2 (TRANS/WP.15/167/Add.2) для варианта на французском языке и в приложении 3 (TRANS/WP.15/167/Add.3) для варианта на английском языке. В соответствии с официальной процедурой внесения исправлений (предусматривающей 90-дневный срок для возможных возражений) эти исправления будут доведены до сведения договаривающихся сторон посредством нового уведомления депозитария.

26. Будет также соответствующим образом опубликовано новое исправление к изданиям на английском, русском и французском языках.

### **ПРЕДЛОЖЕНИЯ О ВНЕСЕНИИ ПОПРАВК В ПРИЛОЖЕНИЯ А И В К ДОПОГ**

**Предложения о внесении поправок, вытекающие из работы Совместного совещания МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ, и связанные с ними документы**

***Результаты работы Совместного совещания***

Документы: TRANS/WP.15/AC.1/84/Add.1 и -/Add.2  
TRANS/WP.15/AC.1/86/Add.1, -/Add.2 и -/Add.3

27. Рабочая группа отметила, что все предложения о внесении поправок, принятые Совместным совещанием на его сессиях в мае и сентябре 2001 года, отражены в вышеупомянутых документах, и провела, таким образом, подробное рассмотрение этих документов. Рабочая группа приняла эти предложения, внося в них некоторые изменения (см. приложение 4).

28. Что касается назначения транспортных категорий аэрозолям (таблица подраздела 1.1.6.3), то Рабочая группа решила, что аэрозоли, содержащие токсичные жидкости или твердые вещества групп упаковки II и III (группы T, TF, TC, TO, TFC и TOC), следует относить к транспортной категории 1, как токсичные газы, а не к категориям 2 или 3, как токсичные жидкости или твердые вещества. Таким же образом, аэрозоли, содержащие коррозионные жидкости или твердые вещества (группы C, FC и CO), следует относить к транспортной категории 1, так как они могут представлять одинаковую с коррозионными газами опасность ингаляционной токсичности.

29. В измененном подразделе 1.8.5.1, касающемся отчетов об авариях/происшествиях, было решено заменить слово "обеспечить" (по-английски: "ensure that") словом "удостовериться" (по-английски: "ascertain that").

30. Что касается образца отчета о событиях, происшедших во время перевозки опасных грузов (1.8.5.4), то было решено исключить, на титульном листе, термин "передающий отчет", так как перевозчик необязательно должен сам передавать отчет. С оборотной стороны титульный лист должен оставаться чистым.

31. Предложение представителей Соединенного Королевства и Ирландии (INF.50) о том, чтобы указывать на титульном листе фамилию и координаты лица, передающего отчет (когда он не передается самим перевозчиком), не было принято.

32. Был высказан ряд других замечаний относительно самого отчета (сообщать об утечке вещества, например в случае сжиженных газов плотностью более единицы; принимать в расчет перевозку по внутренним водным путям, в частности с учетом проводимой в настоящее время работы по изменению структуры ВОПОГ; язык, который

надлежит использовать при составлении отчета; расчет примерной суммы ущерба в специальных правах заимствования, а не в евро).

33. Рабочая группа отметила, что позднее необходимо будет вернуться к рассмотрению этих вопросов. Учитывая эту ситуацию, а также для того, чтобы не затягивать работу нынешней сессии и избежать проблем согласования с МПОГ, было решено принять образец отчета в представленном виде, внося в него лишь незначительные изменения (указание даты события, способ указания места, где произошло событие) (см. приложение 4). Любой другой вопрос предпочтительно обсуждать в рамках Совместного совещания.

34. Представитель Швеции предложил исключить упоминание МЭГК и транспортных средств-батарей в пунктах, добавленных Совместным совещанием к разделам 5.3.1.2 и 5.3.1.4, так как в этих транспортных единицах перевозится лишь одно вещество. Участникам напомнили, что этот вопрос обсуждался Совместным совещанием, которое решило включить ссылку на эти транспортные единицы, поскольку в скором времени в них планируется перевозить несколько различных веществ. С учетом вышесказанного Рабочая группа сохранила текст, принятый Совместным совещанием.

35. В связи с пунктом 5.4.1.1.1 d) (TRANS/WP.15/AC.1/86/Add.1) Рабочая группа отметила, что цель состоит не в том, чтобы требовать указания букв "GE" на французском языке перед группой упаковки, так как французский язык является официальным языком приложений к ДОПОГ, а в том, чтобы разрешить, возможно, указывать перед группой упаковки начальные буквы, соответствующие термину "группа упаковки", на языке, который используется для указания сведений в транспортном документе, например "PG" на английском языке, "VG" на немецком языке, или любые другие начальные буквы в случае использования в соответствии с пунктом 5.4.1.4.1 какого-либо другого языка, помимо французского, немецкого или английского. Предложение секретариата (неофициальный документ INF.56), направленное на то, чтобы отразить это толкование в тексте пункта 5.4.1.1.1 d), было принято (см. приложение 4).

#### *Другие предложения, относящиеся к компетенции Совместного совещания*

Знаки оранжевого цвета, используемые при перевозке радиоактивных и делящихся материалов

Неофициальный документ: INF.5 (Франция)

36. Этот документ представляет собой измененный документ TRANS/WP.15/АС.1/2001/45, который не обсуждался Совместным совещанием. Мнения разделились. Одни представители поддержали это предложение, однако поставили под сомнение его некоторые положения (освобождение от действия предписаний № ООН 2915, если число упаковок составляет менее 10; отмена кодов опасности 72, 723, 73, 74, 75, 76, 78). Другие высказали опасение в связи с проблемами, которые могут возникнуть в случае перевозок, осуществляемых после или до морской перевозки. Третьи не видели причины, по которой к этому классу следует относиться иначе, чем к остальным классам, или сочли, что этот вопрос должен обсуждаться на Совместном совещании, и выразили сомнение относительно срочности такой поправки.

37. Председатель, отметив отсутствие консенсуса по этому вопросу, заявил, что принятие какого-либо решения на нынешней сессии не представляется возможным, в частности потому, что этот вопрос касается также МПОГ. Он отметил, что Комиссии МПОГ по вопросам безопасности были также представлены соответствующие документы и что если Комиссия примет это предложение, то Рабочая группа, возможно, сможет вновь рассмотреть этот вопрос, однако нельзя гарантировать, что она пойдет по тому же пути. Поэтому было бы предпочтительно, как об этом просили ряд делегатов, обсудить в первую очередь этот документ на сессии Совместного совещания в марте 2002 года.

#### Испытание на герметичность аэрозолей и малых емкостей, содержащих газ (№ ООН 1950)

Неофициальный документ: INF.45 (Швеция)

38. Рабочая группа подтвердила, что в соответствии с пунктом 3 с) инструкции по упаковке Р204 все аэрозольные упаковки и названные емкости должны успешно проходить испытание на герметичность.

#### Перевозка пищевого уксуса

Неофициальный документ: INF.10 (ЕСФХП)

39. Группа решила высказать свое мнение по этому предложению, которое было представлено Совместному совещанию МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ (TRANS/WP.15/АС.1/2001/40), поскольку оно не обсуждалось Совместным совещанием на его сессии в сентябре 2001 года, но представляет интерес почти исключительно для автомобильного транспорта. Было подчеркнуто, что этот вопрос является предметом трех многосторонних соглашений.

40. Предложение о том, чтобы ограничить круг требований, применимых к перевозке уксуса с содержанием уксусной кислоты менее 25%, лишь некоторыми требованиями в отношении упаковки, было принято с некоторыми исправлениями. В частности, Группа сочла необходимым указать ежегодную периодичность проверок (см. приложение 4, специальное положение 647 главы 3.3).

#### Специальное положение 640

Неофициальный документ: INF.15 (Австрия)

41. Предложение о том, чтобы включить специальное положение 640X для трех позиций под № ООН 1202, которые отнесены к одной и той же группе упаковки, но связаны с различными условиями перевозки, было принято (см. приложение 4).

42. Рабочая группа приняла предложение о том, чтобы ясно указать в разделе 5.4.1 на применение специального положения 640 (см. приложение 4).

43. В отношении указания в транспортном документе последнего перевозившегося груза, в случае перевозки в порожнем состоянии, было решено уточнить, что для позиций "н.у.к." техническое название должно упоминаться так же, как в случае перевозки в груженом состоянии (см. приложение 4).

44. По предложению представителя ОТИФ Рабочая группа решила ввести требование об указании группы упаковки последнего перевозившегося груза в транспортном документе в случае перевозки неочищенных порожних цистерн (см. приложение 4).

#### Инструкция по упаковке P200

Неофициальный документ: INF.47 (Германия)

45. Предложение о том, чтобы включить для № ООН 1582 сноску, в которой указывалось бы, что речь идет о веществе, которое считается токсичным и значение ЛК<sub>50</sub> которого предстоит еще определить, было принято.

Таблица А главы 3.2

Неофициальный документ: INF.47/Rev.2 (Германия)

46. Предложение Германии о том, чтобы исключить слово "(невязкие)" из содержащегося в колонке 2 описания позиций под № ООН 1133, 1139, 1169, 1197, 1210, 1263, 1266, 1286, 1287, 1306, 1866, 1993 и 1999 для группы упаковки III, получило в ходе голосования поддержку большинства участников (за это предложение было подано шесть голосов, причем никто не голосовал против). Однако ввиду большого числа воздержавшихся было сочтено предпочтительным дождаться выводов следующего совещания Комиссии экспертов МПОГ. Если это предложение будет принято Комиссией экспертов МПОГ, Рабочая группа официально утвердит его на своей следующей сессии\*.

Раздел 7.1.3

Неофициальный документ: INF.14 (МСЖД)

47. Группа решила дождаться решения Комиссии экспертов МПОГ, прежде чем высказывать свое мнение в отношении изменений к ссылкам на памятки МСЖД в разделе 7.1.3.

**Противопожарное оборудование**

Документ: TRANS/WP.15/2001/29 (неофициальная рабочая группа)

Неофициальный документ: INF.32 (Германия)

48. Из-за ограничений во времени и с учетом сложности данного предложения Рабочая группа сочла предпочтительным отложить обсуждение доклада неофициальной рабочей группы по противопожарному оборудованию до следующего совещания, которое состоится в мае 2002 года при том понимании, что поправки, которые, возможно, будут приняты, смогут вступить в силу также 1 января 2003 года. Представитель Германии предложил делегациям направить ему свои замечания по этому документу.

---

\* Примечание секретариата: Эта поправка была принята Комиссией экспертов МПОГ в качестве исправления: указание "(невязкие)" фактически исключает вязкие вещества группы упаковки III, имеющие температуру вспышки от 23°C до 61°C, что не соответствует варианту МПОГ/ДОПОГ 1999 года и критериям классификации, изложенным в части 2. Поэтому секретариат добавил данное исправление в перечень, содержащийся в приложениях 2 и 3.

## **Конструкция транспортных средств**

### ***Требования в отношении температуры для сертификации тахографов***

Документ: TRANS/WP.15/2001/26 (КСАОД)

49. Представитель КСАОД сообщил, что он получил многочисленные комментарии, касающиеся его предложения, и что к следующей сессии он представит новый документ.

#### ***Пункт 9.1.2.1.2***

Документ: TRANS/WP.15/2001/28 (Швеция)

50. Несколько делегаций отрицательно отнеслись к тому, чтобы свидетельство о допущении можно было составлять на одном языке, не являющемся немецким, французским и английским языком, в частности из-за риска возникновения путаницы в тех случаях, когда свидетельство составляется на языке, в котором используются буквы, не являющиеся латинскими (например, арабский алфавит, греческий алфавит или кириллица).

51. Было, однако, отмечено, что с практической точки зрения трудно указывать все сведения на двух языках в одном и том же свидетельстве и что в варианте на русском языке кириллица не используется для обозначения транспортных средств или кодов цистерн.

52. Предложение Швеции, поставленное на голосование, было принято с той оговоркой, что заголовок свидетельства и сведения, указываемые в клетке 11, должны быть также приведены на английском, французском или немецком языке (см. приложение 4).

#### ***Пересмотр части 9 (рабочая группа, заседавшая в Турине)***

Неофициальный документ: INF.9 (Италия)

53. Делегациям было предложено передать их возможные замечания относительно доклада неофициальной рабочей группы, заседавшей по приглашению Италии 6-7 сентября 2001 года в Турине, с тем чтобы представитель Италии смог сформулировать к следующей сессии официальное предложение.

***Требования в отношении выключателей аккумуляторных батарей***

Неофициальный документ: INF.2/Rev.1 (Соединенное Королевство)

54. Ряд делегаций поддержали предложение Соединенного Королевства о восстановлении требования, касающегося установки выключателя аккумуляторной батареи снаружи транспортного средства по соображениям безопасности в случае аварий.

55. Другие делегации напомнили, что на предыдущих сессиях этот вопрос был предметом длительных обсуждений, которые привели к нынешней ситуации, когда выключатели аккумуляторных батарей устанавливаются только в кабине, в частности для того, чтобы избежать злонамеренного отключения противоугонных приспособлений. Представитель МОПАП также отметил, что для некоторых тормозных устройств, имеющихся в настоящее время на транспортных средствах, требуется электрическая энергия аккумуляторной батареи.

56. Представитель Нидерландов, которого поддержали представители Швеции и Италии, попросил не ставить это предложение на голосование, так как речь идет о неофициальном документе. Его просьба была удовлетворена, и представителю Соединенного Королевства было предложено подготовить должным образом обоснованное официальное предложение.

***Правила ЕЭК № 13 и 105***

Неофициальный документ: INF.41 (секретариат)

57. Рабочая группа приняла к сведению объяснения, касающиеся изменений, которые были внесены в Правила ЕЭК № 13 и применяются в данном случае лишь к новым транспортным средствам, а также предложения секретариата, вносящие ясность в толкование пунктов 9.2.3.3.2 f) и e) и 9.2.3.3.3 ДОПОГ. Трудности вызваны тем обстоятельством, что официальное утверждение по типу конструкции в соответствии с Правилами ЕЭК № 13 может применяться лишь к транспортному средству (тягачу или прицепу), а не к их комплекту, и что испытание типа II-A, которому требуется подвергать прицепы в соответствии с пунктом 9.2.3.3.3, можно в принципе проводить лишь на транспортных средствах-тягачах.

58. Поскольку речь шла о неофициальном документе, то Рабочая группа решила ограничиться на данном этапе принятием поправок к перекрестным ссылкам на Правила № 13 (в качестве исправлений; см. приложения 2 и 3). Участники согласились, однако, с тем, что все положения, касающиеся тормозных систем, следует проверить и



при необходимости пересмотреть, и представитель МОПАП заявил, что он подготовит к следующей сессии соответствующее предложение.

### ***Защита цистерн с задней стороны***

Неофициальный документ: INF.41 (Германия)

59. Рабочая группа попросила представителя Германии представить его предложение в качестве официального документа на следующей сессии с учетом высказанных делегациями замечаний.

### ***Продление периода использования свидетельств о допуски ВЗ***

Неофициальный документ: INF.11 (Франция)

60. Представитель Франции предложила разрешить использовать прежние свидетельства ВЗ до истечения их обычного срока действия (пять лет), так как замена действующих свидетельств до 1 января 2004 года сопряжена с большим объемом административной работы.

61. Ряд делегаций указали, что предусмотренный переходный период является достаточным, и высказались против его изменения. Представитель Франции объявила, что внесет новое предложение на следующей сессии.

### ***Транспортные средства EX/II и EX/III***

Неофициальный документ: INF.12 (Норвегия)

62. Представитель Норвегии напомнил, что на 17-19 декабря 2001 года в Тунсберге (Норвегия) запланировано совещание неофициальной рабочей группы по транспортным средствам EX/II и EX/III. Он попросил делегации, намеревающиеся участвовать в этом совещании, как можно скорее передать ему свои предложения.

### ***Толкование директив по заполнению свидетельства о допуски***

Неофициальный документ: INF.26 (МСАТ)

63. По мнению Рабочей группы, директивы по заполнению пункта 10.2 свидетельства о допуски (см. TRANS/WP.15/165, приложение 4) сформулированы достаточно ясно, так как в них указано, что следует либо сослаться на код цистерны, либо перечислить

вещества. Поэтому нет оснований считать, что перечень веществ должен указываться систематически. Таким образом, Рабочая группа не сочла уместным изменять эти директивы и обратилась к МСАТ с просьбой представить официальный документ, содержащий конкретные предложения и четкое и обстоятельное обоснование, если в некоторых странах эти директивы действительно истолковываются иным образом.

### ***Переходный период для выключателей аккумуляторных батарей***

Неофициальный документ: INF.49 (Германия)

64. Рабочая группа решила, что нет необходимости изменять положения, касающиеся выключателей аккумуляторных батарей, в случае транспортных средств, соответствующих требованиям ДОПОГ, действовавшим до 30 июня 2001 года, и что следовало бы предусмотреть переходные меры. Переходные меры нужно было бы также предусмотреть для новых положений, касающихся электрооборудования для взрывоопасной атмосферы, и поэтому было решено включить такие положения в подраздел 1.6.5.5 (см. приложение 4).

65. Представитель Соединенного Королевства предложил предусмотреть общую переходную меру для применения части 9. Это предложение было сочтено более сложным, так как могут возникнуть проблемы расхождения с переходными мерами, предусмотренными в колонке "Замечания" таблицы, содержащейся в разделе 9.2.1.

### ***Поправка к замечанию "с", сформулированному в таблице 9.2.1***

Неофициальный документ: INF.54 (Германия и Польша)

66. Предложение об изменении этого замечания было принято (см. приложение 4).

### **Другие предложения о поправках**

#### ***Код цистерны для вакуумных цистерн для отходов***

Неофициальный документ: INF.35/Rev.1

67. Предложение рабочей группы, заседавшей в ходе сессии с целью рассмотрения этого вопроса, было принято с некоторыми исправлениями (см. приложение 4).

### ***Переходные меры***

Неофициальный документ: INF.46 (ЦБМЖП)

68. Группа утвердила шестимесячный переходный период для выполнения требований, вступающих в силу 1 января 2003 года. Она предпочла также сохранить в формулировке пункта 1.6.1.1 выражение "если не предписано иное" (см. приложение 4).

69. Подавляющее большинство участников группы решило, что этот переходный период не может истолковываться как позволяющий продолжать применять требования, которые действовали до 30 июня 2001 года и для которых переходный период завершается 31 декабря 2002 года. С 1 января 2003 года эти требования уже нельзя будет применять.

70. Были приняты переходные меры, касающиеся маркировки сосудов и цистерн, предназначенных для перевозки веществ класса 2 (см. приложение 4).

71. Рабочая группа решила также исключить все пункты, срок действия которых истечет 1 января 2003 года (см. приложение 4).

### ***Глава 7.2***

Неофициальный документ: INF.36 (Норвегия)

72. Ввиду нехватки времени представитель Норвегии снял с рассмотрения этот документ, который будет официально представлен на следующей сессии, при том понимании, что поправки, которые, возможно, будут приняты, смогут вступить в силу 1 января 2003 года.

### ***Обязанности участников перевозки в области безопасности***

Документ: TRANS/WP.15/2001/23 (Франция)

73. Ввиду нехватки времени участники предпочли перенести рассмотрение этого документа, подготовленного с учетом происшествий, имевших место во время перевозки радиоактивных материалов, на следующую сессию, при том понимании, что поправки, которые, возможно, будут приняты, смогут вступить в силу 1 января 2003 года. Представитель Франции попросила делегации направить ей свои замечания.

***Перевозка в транспортной цепи, включающей морскую или воздушную перевозку***

Документ: TRANS/WP.15/2001/27 (Австрия, Норвегия, Соединенное Королевство, Швеция, ФИАТА, ИАТА и МКСЭП)

74. Предложение о том, чтобы информация, требуемая в транспортных документах для морской или воздушной перевозки, могла допускаться и для автомобильных перевозок - в случаях перевозок в транспортной цепи, включающей морскую или воздушную перевозку, - было принято (см. приложение 4).

***Ссылка на стандарты***

Неофициальные документы: INF.16 и INF.17 (ЕКС)

75. Рабочая группа была проинформирована о перечне стандартов, на которые ЕКС предлагает включить ссылки в ДОПОГ, а также о состоянии их подготовки.

Неофициальный документ: INF.22 (ЕКС)

76. Рабочая группа сочла, что она не готова в достаточной степени к тому, чтобы на нынешней сессии принять решение о включении в подраздел 6.8.2.6 ссылок на стандарты EN 12252:2000 и EN 12493.

***Маркировка кодом цистерн, предназначенных для перевозки веществ класса 2***

Неофициальный документ: INF.23 (ЕКС)

77. Рабочая группа решила вернуться на своей следующей сессии к рассмотрению вопроса о нанесении кода цистерны на табличку, установленную на автоцистернах, предназначенных для веществ класса 2 (6.8.2.5.2). Эти требования в отношении маркировки не согласованы с соответствующими требованиями пункта 6.8.3.5.6, применяемыми к остальным классам.

***Сведения об общем количестве опасных грузов, которые должны указываться в транспортном документе***

Документ: TRANS/WP.15/2001/24 (Польша)

78. Новая формулировка подпункта 5.4.1.1.1 g), как она дана в первом варианте документа Польши, была сочтена более четкой, чем нынешний текст, и, следовательно, была принята (см. приложение 4).

***Толщина корпуса цистерн, имеющих двойные стенки с вакуумной прослойкой***

Документ: TRANS/WP.15/2001/22 (Франция)

79. Рабочая группа согласилась с необходимостью пересмотра требований, касающихся толщины корпуса цистерн, имеющих двойные стенки, однако мнения по этому вопросу разделились, и консенсуса достичь не удалось.

***Изъятия, связанные с количествами, перевозимыми в одной транспортной единице***

Неофициальный документ: INF.3 (Германия)

80. Рабочая группа согласилась с тем, что водители должны получать соответствующую подготовку даже в случае перевозки ограниченных количеств, но было сочтено, что предложение Германии выходит далеко за рамки этих намерений. Представитель Германии вызвался подготовить к следующей сессии официальное предложение, в котором будут учтены высказанные делегациями замечания.

***Перевозка ограниченных количеств***

Неофициальный документ: INF.38 (ЕСФХП/МАПМ)

81. Этот документ будет официально представлен на следующей сессии.

***Технические требования, касающиеся табличек оранжевого цвета***

Неофициальный документ: INF.13 (Германия, Испания)

82. Представитель Германии объявил, что это предложение будет вновь представлено официально на следующей сессии в мае 2002 года и что в новый документ будут также включены переходные меры. Представитель Германии попросил делегации передать ему свои замечания.

***Вакуумные цистерны для отходов***

Неофициальный документ: INF.31 (Германия)

83. Представителя Германии попросили представить на следующей сессии официальное предложение с учетом полученных замечаний.

**БЕЗОПАСНОСТЬ В АВТОДОРОЖНЫХ ТУННЕЛЯХ**

**Специальная междисциплинарная группа экспертов по безопасности в туннелях (АС.7)**

Неофициальный документ: INF.27 (секретариат)

84. Рабочая группа приняла к сведению объяснения, касающиеся хода работы группы АС.7, и отметила рекомендации в отношении опасных грузов, содержащиеся в заключительном докладе этой группы, который будет представлен на следующей сессии Комитета по внутреннему транспорту и будет опубликован на вебсайте Отдела транспорта ЕЭК ООН.

85. Рабочей группе было предложено рассмотреть вопрос о полезности этих рекомендаций и об их будущем выполнении.

86. Рабочая группа проявила интерес к завершению работы группы АС.7, а также заявила о своей готовности оказать в будущем содействие в деле выполнения этих рекомендаций.

**ПОСЛЕДУЮЩАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ 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.1-8 (секретариат)

Неофициальные документы: INF.24 (Нидерланды)  
INF.37 (Латвия)  
INF.42 (секретариат)  
INF.44 (Испания)

87. Рассмотрение этого пункта было поручено специальному совещанию экспертов (см. пункт 5 настоящего доклада). Председатель группы представил доклад этого специального совещания (см. приложение 5).

88. Рассмотрев выводы специального совещания, Рабочая группа рекомендует Комитету по внутреннему транспорту учредить специальное совещание экспертов по КГПОГ, которое должно будет провести две сессии в 2002 году и две сессии в 2003 году, со следующим мандатом:

- a) провести консультации с экспертами из всех секторов, затрагиваемых КГПОГ (например, юридическими экспертами по вопросам гражданской ответственности, страховыми агентствами, грузоотправителями, перевозчиками), с тем чтобы определить, как устранить препятствия, связанные, например, с пределом ответственности и обязательным страхованием, на пути вступления КГПОГ в силу;
- b) на основе этих консультаций и предложений правительств предложить внести в нынешние статьи КГПОГ изменения, которые должны будут стать более рациональной основой для применения КГПОГ к различным видам транспорта;
- c) представить Комитету по внутреннему транспорту на его сессии 2003 года доклад о достигнутых результатах и возникших трудностях;
- d) представить Комитету по внутреннему транспорту пересмотренный текст КГПОГ, содержащий вышеупомянутые изменения, с целью возможного принятия новой конвенции на его сессии 2004 года.

**ПРОГРАММА РАБОТЫ**

89. Рабочая группа приняла предложение по программе работы, которое будет представлено Комитету по внутреннему транспорту для включения в его программу работы на 2002-2006 годы (см. приложение 6).

90. Рабочая группа приняла к сведению предварительные сроки проведения совещаний, запланированных на 2002 год:

Совместное совещание экспертов по Правилам, прилагаемым к Европейскому соглашению о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ) (WP.15/АС.2) (пятая сессия)	21-25 января 2002 года
Совместное совещание МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ	18-22 марта 2002 года (Берн)
Рабочая группа по перевозкам опасных грузов (WP.15) (семьдесят вторая сессия)	13-17 мая 2002 года
Совместное совещание экспертов по Правилам, прилагаемым к ВОПОГ (WP.15/АС.2) (шестая сессия)	27-31 мая 2002 года
Подкомитет экспертов по перевозке опасных грузов (ЭКОСОС)	1-10 июля 2002 года
Подкомитет экспертов по согласованной на глобальном уровне системе классификации и маркировки химических веществ (ЭКОСОС)	10-12 июля 2002 года
Совместное совещание МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ	9-13 сентября 2002 года
Рабочая группа по перевозкам опасных грузов (WP.15) (семьдесят третья сессия)	4-8 ноября 2002 года



Подкомитет экспертов по перевозке опасных грузов (ЭКОСОС)	2-6 декабря 2002 года
Подкомитет экспертов по согласованной на глобальном уровне системе классификации и маркировки химических веществ (ЭКОСОС)	9-11 декабря 2002 года
Комитет экспертов по перевозке опасных грузов и по согласованной на глобальном уровне системе классификации и маркировки химических веществ	11-13 декабря 2002 года

91. Была принята следующая программа работы семьдесят второй сессии:

Состояние Соглашения

Исправления к изданию ДОПОГ 2001 года

Предложения о внесении поправок в приложения А и В к ДОПОГ, оставшиеся нерассмотренными (в первую очередь наиболее давние)

Другие предложения о поправках

Безопасность в автодорожных туннелях.

92. Секретариату было поручено подготовить сводный текст всех поправок, принятых на семидесятой и семьдесят первой сессиях Рабочей группы, и опубликовать его в качестве официального документа (TRANS/WP.15/168). В соответствии с установившейся практикой Рабочая группа попросила Председателя представить этот проект поправок в качестве предложения о поправках, внесенного Португалией от имени Рабочей группы в соответствии со статьей 14 ДОПОГ, для вступления в силу 1 января 2003 года.

93. Секретариату было поручено передать исправления, принятые на нынешней сессии, Договорной секции Управления по правовым вопросам для препровождения Договаривающимся сторонам ДОПОГ в соответствии с процедурой внесения исправлений.

94. На своей следующей сессии Рабочая группа решит вопрос о том, должны ли некоторые из принятых поправок также вступить в силу 1 января 2003 года; в этом случае необходимо будет подготовить второе предложение по серии поправок для передачи Договорной секции до 30 июня 2002 года.

95. Рабочая группа поручила секретариату как можно скорее подготовить публикацию (на бумаге и на КД-ПЗУ), содержащую полный текст Соглашения и приложений с внесенными в них изменениями и исправлениями на английском, русском и французском языках, с тем чтобы обеспечить для широкой общественности доступ к этим текстам до официального вступления в силу поправок.

### **ВЫБОРЫ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ НА 2002 ГОД**

96. По предложению представителя Испании, которого поддержали представители Германии и Норвегии, Председателем и заместителем Председателя на 2002 год были вновь избраны соответственно г-н Ж. Франку (Португалия) и г-жа А. Румье (Франция).

### **ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ**

#### **Перевозка пиротехнических средств**

Неофициальный документ: INF.28 (Нидерланды)

97. Рабочая группа была проинформирована о ходе проводимого Нидерландами исследования, направленного на изменение требований, касающихся перевозки пиротехнических средств. На следующей сессии будет представлен официальный документ.

### **УТВЕРЖДЕНИЕ ДОКЛАДА**

98. Рабочая группа утвердила доклад о работе своей семьдесят первой сессии и приложения к нему на основе проекта, подготовленного секретариатом.

Приложение 1

Перечень компетентных органов, ответственных за применение положений главы 1.5 приложения А к Европейскому соглашению о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ)  
(см. TRANS/WP.15/167/Add.1)

Приложение 2

Исправления к французскому варианту приложения к уведомлению депозитария C.N.1078-TREATIES-3 (утвержденные Рабочей группой)  
(см. TRANS/WP.15/167/Add.2)

Приложение 3

Исправления к английскому варианту приложения к уведомлению депозитария C.N.1078-TREATIES-3 (утвержденные Рабочей группой)  
(см. TRANS/WP.15/167/Add.3)

## Приложение 4

### Проект поправок к приложениям А и В к ДОПОГ

#### Поправки, являющиеся результатом работы Совместного совещания МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ

#### **Части 1, 2, 3, 5. 7. 8 и 9**

Изменить в соответствии с документом TRANS/WP.15/AC.1/84/Add.1 (с исправлениями, содержащимися в документе TRANS/WP.15/AC.1/86/Add.1) со следующими поправками:

- 1.2.1 В конце определения "Многоэлементный газовый контейнер (МЭГК)" добавить примечание следующего содержания: **"ПРИМЕЧАНИЕ:** *В отношении сертифицированных ООН МЭГК см. главу 6.7".*
- 2.2.62.1.8 Поскольку этот пункт исключен, необходимо изменить нумерацию последующих пунктов.

Таблица А главы 3.2:

Для новых позиций, которые будут включены в таблицу, в колонке 20 не будет указываться идентификационный номер опасности, если эти вещества не разрешается перевозить в цистернах или навалом/насыпью.

Для № ООН 2067 в колонке 6 также исключить "624".

- 3.3.1 СП 242 Заменить "не подчиняются действию ДОПОГ" на "не подпадают под действие требований ДОПОГ".
- СП301 Исключить.
- СП641 Это специальное положение исключено, не зарезервировано.

Изменить в соответствии с документом TRANS/WP.15/AC.1/86/Add.1 со следующими поправками:

1.1.3.6.3            Заменить поправки следующим текстом:

«В таблицу, применительно к транспортной категории 1, в позицию "Класс 2" включить: "аэрозоли: группы С, СО, FC, Т, TF, ТС, ТО, TFC и ТОС".

Применительно к транспортной категории 2, в позицию "Класс 2" включить: "аэрозоли: группа F".

Применительно к транспортной категории 3, в позицию "Класс 2" включить: "аэрозоли: группы А и О"»"

Добавить следующую поправку:

"1.6.3.19           Изменить нумерацию существующего подраздела, касающегося цистерн из армированной волокном пластмассы (волокнита), на 1.6.3.20 и включить новый пункт 1.6.3.19 следующего содержания:

"1.6.3.19   Встроенные цистерны (автоцистерны) и съемные цистерны, изготовленные до 1 июля 2003 года в соответствии с требованиями, действующими до 31 декабря 2002 года, но не отвечающие, однако, требованиям пункта 6.8.2.1.7 и специального положения TE15, изложенного в пункте 6.8.4 b), применяемым с 1 января 2003 года, могут по-прежнему эксплуатироваться".

Добавить следующую поправку:

"1.6.4.13   Добавить новый пункт следующего содержания:

"1.6.4.13   Контейнеры-цистерны, изготовленные до 1 июля 2003 года в соответствии с требованиями, действующими до 31 декабря 2002 года, но не отвечающие, однако, требованиям пункта 6.8.2.1.7 и специального положения TE15, изложенного в пункте 6.8.4 b), применяемым с 1 января 2003 года, могут по-прежнему эксплуатироваться".

1.8.5.1            Заменить "обеспечить" на "удостовериться в".

- 1.8.5.3 В определении физического вреда в подпункте *a)* исключить "или".  
В определении потери продукта в подпункте *b)* заменить "и" на "или".  
В определении происшествия, связанного с материалами класса 7, в конце подпункта *b)* добавить "или".
- 1.8.5.4 На титульном листе исключить слова "представляющий отчет" и восклицательный знак в конце предложения, заключенного в скобки.

Заменить клетку 2 следующей клеткой:

2. Дата и место происшествия	
Год: ..... Месяц: ..... День: ..... Час: .....	
<u>Железнодорожный транспорт</u> <input type="checkbox"/> Станция <input type="checkbox"/> Маневровая/сортировочная станция <input type="checkbox"/> Место погрузки/разгрузки/ перегрузки <input type="checkbox"/> Открытый участок Место/страна: .....	<u>Автомобильный транспорт</u> <input type="checkbox"/> Застроенная территория <input type="checkbox"/> Место погрузки/разгрузки/ перевалки <input type="checkbox"/> Автодорога Место/Страна: .....

В клетке 8 заменить "Евро" на "евро" (два раза).

- 2.2.2.2.2 [Данная поправка не касается текста на русском языке.]

Таблица А главы 3.2

Применительно к трем новым позициям для № ООН 1950 в колонке 15 указать "1".

Исключить примечание в квадратных скобках после таблицы с тремя новыми позициями для № ООН 1950.

Исключить поправки в квадратных скобках, касающиеся указания положения V8 в колонке 16 и положения S4 в колонке 19 для веществ, у которых в надлежащее отгрузочное наименование включено слово "СТАБИЛИЗИРОВАННЫЙ".

Глава 3.3 СП640 Поменять местами тексты после первого и второго тире.

- 5.1.2.1.1 и 5.1.2.1.2 Нумерация этих пунктов изменена на 5.1.2.1 *a)* и *b)*.

- 5.1.2.1 a) [Данная поправка не касается текста на русском языке.]
- 5.1.2.1 b) Начало читать следующим образом: "Знак опасности образца № 11...". В тексте после второго тире заменить "упаковках, на которые не должны наноситься знаки" на "упаковках, на которые нет необходимости наносить знаки".
- 5.2.2.2.1.2 Заменить "номера на всех знаках" на "цифры на всех знаках".
- 5.2.2.1.6 c) Заменить "сжиженных нефтяных газов на "№ ООН 1965".
- 5.4.1.1.1 b) Изменить следующим образом:  
  
"надлежащее отгрузочное наименование, дополненное, при необходимости (см. пункт 3.1.2.8.1), техническим названием (см. пункт 3.1.2.8.1.1) или указанием химической группы, определенной в соответствии с разделом 3.1.2".
- 5.4.1.1.1 d) Изменить следующим образом:  
  
"если она назначена, группа упаковки вещества, которой могут предшествовать буквы "ГУ" (например, "ГУ II") или начальные буквы, соответствующие словам "группа упаковки" на языках, используемых в соответствии с пунктом 5.4.1.4.1".
- 5.4.1.1.2 [Данная поправка не касается текста на русском языке.]
- 5.4.1.1.3 Добавить: "В двух примерах включить "ООН" перед "1230" и "1993"."
- 5.4.1.1.6 Добавить "Во втором примере включить "ООН" перед "1017"."
- 5.5.2.3 [Данная поправка не касается текста на русском языке.]
- 7.2.4 V8 и  
8.5 S4 В примечании исключить первый вариант, заключенный в квадратные скобки, и снять квадратные скобки со второго варианта.

#### **Часть 4**

Изменить в соответствии с документами TRANS/WP.15/AC.1/84/Add.2 и TRANS/WP.15/AC.1/86/Add.2 со следующими поправками:

4.1.3.6 Изменить начало последнего предложения следующим образом:  
"Вместимость трубок и связок баллонов не должна...".

4.1.4.1 P200 Применительно к № ООН 1008, 1040, 1582, 2192, 2196, 2198 и 3057 (таблица 2) и № ООН 1052 и 1745 (таблица 3) исключить астериски в колонке "ЛК<sub>50(мл/м<sup>3</sup>)" и саму сноску "Данная величина ЛК<sub>50</sub> пересматривается".</sub>

В таблице 2, применительно к номеру ООН 1582, включить "d" в колонку "ЛК<sub>50</sub> (в мл/м<sup>3</sup>)", а также включить в конце таблицы текст сноски следующего содержания: "d Считается токсичным. Величину ЛК<sub>50</sub> предстоит еще установить".

В заголовки главы 4.2 и раздела 4.2.4 добавить слова "СЕРТИФИЦИРОВАННЫЕ ООН" ПЕРЕД "многоэлементные"

4.2.4.1 Добавить слова "упомянутых в разделе 6.7.5" перед словом "многоэлементных".

#### **Часть 6**

Изменить в соответствии с документом TRANS/WP.15/AC.1/86/Add.3 со следующими поправками:

6.7.2.1, 6.7.3.1, 6.7.4.1 и 6.7.5.1

В определении "Альтернативное предписание" заменить "ДОПОГ" на "этой главе".

6.7.5 В заголовке включить слова "СЕРТИФИЦИРОВАННЫХ ООН" перед словом "многоэлементных".



- 6.7.5.1 В определении "Многоэлементные газовые контейнеры (МЭГК)" включить слова "Сертифицированные ООН" перед словами "Многоэлементные газовые контейнеры".
- 6.8.5.4 Снять квадратные скобки и заменить "prEN 1252-2:2000" на "EN 12522:2001".

**Другие поправки к приложениям А и В к ДОПОГ**

- 1.1.4.2.1 Существующий текст под номером 1.1.4.2 (за исключением примечания) становится новым пунктом 1.1.4.2.1.
- 1.1.4.2.2 Включить перед примечанием новый пункт следующего содержания:
- "1.1.4.2.2 В случае перевозки в транспортной цепи, включающей морскую или воздушную перевозку, информация, требуемая согласно разделам 5.4.1 и 5.4.2 и в соответствии с некоторыми специальными положениями главы 3.3, может быть заменена транспортным документом и информацией, требуемыми МКМПОГ или Техническими инструкциями ИКАО, соответственно".
- 1.2.1 Заменить определение "Техническое/биологическое название" следующим:
- «*Техническое название*» означает признанное химическое название, если уместно - признанное биологическое название, или другое название, употребляемое в настоящее время в научно-технических справочниках, периодических изданиях и публикациях (см. пункт 3.1.2.8.1.1)».
- 1.6.1.1 Заменить "31 декабря 2002 года" на "30 июня 2003" и "30 июня 2001" на "31 декабря 2002 года".
- 1.6.2.3 Включить новый пункт следующего содержания:
- "Сосуды, предназначенные для перевозки веществ класса 2 и изготовленные до 1 января 2003 года, могут по-прежнему иметь, после 1 января 2003 года, маркировку, соответствующую требованиям, применяемым до 31 декабря 2002 года".

1.6.3.8 и 1.6.4.5

В конце второго абзаца заменить слова "даты, следующей за датой очередного периодического испытания" словами "следующего периодического испытания, следующего после изменения".

1.6.4.11 Становится "(Зарезервировано)".

1.6.5.4 Заменить "30 июня 2001 года" на "31 декабря 2002 года" и "31 декабря 2002 года" на 30 июня 2003 года".

1.6.5.5 Добавить новый пункт следующего содержания:

"Транспортные средства, зарегистрированные или введенные в эксплуатацию до 1 января 2003 года, электрооборудование которых не удовлетворяет требованиям разделов 9.2.2, 9.3.7 или 9.7.8, но соответствует требованиям, применявшимся до 30 июня 2001 года, могут по-прежнему эксплуатироваться".

1.6.6.4 Исключить.

3.1.2.8.1.1 Изменить начало следующим образом:

Техническое название должно быть признанным химическим названием, если уместно - признанным биологическим названием, или другим названием, употребляемым в настоящее время в научно-технических справочниках...".

Таблица А главы 3.2

<b>№ ООН</b>	<b>Колонка</b>	<b>Исправления</b>
2790, группа упаковки III	6	Добавить "647"
1202 – позиция с температурой вспышки не более 61°C	6	Добавить "640К"
1202 – позиция, соответствующая стандарту EN 590:1993, или с температурой вспышки, указанной в стандарте EN 690:1993	6	Добавить "640L"
1202 – позиция с температурой вспышки более 61°C и не более 100°C	6	Добавить "640М"

3.3.1 Добавить новое специальное положение 647 следующего содержания:

"647 К перевозке уксуса и пищевой уксусной кислоты с массовой долей чистой кислоты менее 25% применяются лишь следующие требования:

- a) тара и цистерны должны изготавливаться из нержавеющей стали или пластмассы, устойчивых к коррозионному воздействию уксуса или пищевой уксусной кислоты;
- b) тара и цистерны должны подвергаться осмотру их владельцем не реже одного раза в год. Результаты осмотров должны записываться, и записи должны храниться в течение не менее одного года. Поврежденные тара и цистерны наполнению не подлежат;
- c) тара и цистерны должны наполняться таким образом, чтобы не происходило расплескивания продукта или его налипания на их наружную поверхность;
- d) сварные швы и укупорочные средства должны быть устойчивы к воздействию уксуса и пищевой уксусной кислоты. Тара и цистерны должны герметично закрываться работником, ответственным за упаковку или наполнение, таким образом, чтобы при нормальных условиях перевозки не происходило утечки;
- e) разрешается использовать комбинированную тару с внутренней тарой из стекла или пластмассы (см. инструкцию по упаковке P001 в подразделе 4.1.4.1), которая удовлетворяет общим требованиям к упаковке, содержащимся в подразделах 4.1.1.1, 4.1.1.2, 4.1.1.4, 4.1.1.5, 4.1.1.6, 4.1.1.7 и 4.1.1.8.

Остальные положения ДОПОГ не применяются".

4.3.4.1.4 Добавить новый пункт следующего содержания:

"4.3.4.1.4 Цистерны, предназначенные для перевозки жидких отходов, соответствующие требованиям главы 6.10 и оснащенные двумя затворами согласно подразделу 6.10.3.2, должны маркироваться кодом цистерны L4AH. Если рассматриваемые цистерны оборудованы для альтернативной перевозки жидкостей и твердых веществ, они должны маркироваться комбинированным кодом L4AH+S4AH".

4.5.1.1 Изменить начало первого предложения следующим образом:

"Отходы, состоящие из веществ классов...". В конце добавить текст следующего содержания: "Вещества, отнесенные к коду цистерны L4BH в колонке 12 Таблицы А, содержащейся в главе 3.2, или к иному коду цистерны, допускаемому в соответствии с иерархией, предусмотренной в пункте 4.3.3.1.2, могут перевозиться в вакуумных цистернах для отходов, имеющих букву "А" или "В" в части 3 кода цистерны, указанного в № 9.5 свидетельства о допущении транспортного средства в соответствии с пунктом 9.1.2.1.5".

5.4.1.1.1 g) Изменить начало подпункта следующим образом:

"общее количество каждого опасного груза, имеющего отдельные номер ООН, надлежащее отгрузочное наименование и группу упаковки, если таковая назначена;...".

5.4.1.1.6 Изменить концовку первого предложения второго абзаца следующим образом: "...с указанием номера ООН, надлежащего отгрузочного наименования, дополненного, при необходимости (см. подраздел 3.1.2.8), техническим названием, и, если это применимо, группы упаковки последнего перевозившегося груза".

5.4.1.1.14 Включить новый пункт 5.4.1.1.14 следующего содержания:

"5.4.1.1.14 *Информация, требуемая в соответствии со специальным положением 640, содержащимся в главе 3.3*

Когда это требуется специальным положением 640, содержащимся в главе 3.3, в транспортный документ должна вноситься запись "**Специальное положение 640X**", где "X" - заглавная буква, указанная

после соответствующей ссылки на специальное положение 640 в колонке 6 таблицы А, содержащейся в главе 3.2".

5.4.1.2.1 а) В первом подпункте заменить "охватываемого описанием" на "имеющего отдельный номер ООН".

9.1.2.1.2 Первое предложение остается без изменений. Изменить остальную часть пункта следующим образом:

"Это свидетельство составляется на языке или на одном из языков выдающей его страны. Оно должно соответствовать образцу, приведенному в пункте 9.1.2.1.5. Заголовок свидетельства о допущении, а также любые замечания, вносимые в клетку 11, должны составляться на языке или на одном из языков выдающей его страны и, кроме того, если этот язык не является английским, немецким или французским, - на английском, немецком или французском языке".

9.2.1 Изменить текст сноски "с" в последней колонке таблицы следующим образом:

"с Применимо к автотранспортным средствам, впервые зарегистрированным после 30 июня 1993 года, имеющим максимальную массу более 16 т или допущенным к буксировке прицепов максимальной массой более 10 тонн".

## Приложение 5

### Доклад Специального совещания экспертов по Конвенции о гражданской ответственности за ущерб, причиненный при перевозке опасных грузов автомобильным, железнодорожным и внутренним водным транспортом (КГПОГ)

1. По просьбе Комитета по внутреннему транспорту, высказанной на его шестьдесят третьей сессии (13-15 февраля 2001 года), Рабочая группа решила организовать в ходе ее семьдесят первой сессии совещание специальной группы экспертов для анализа ответов на вопросник по Конвенции КГПОГ. Специальную группу экспертов просили рассмотреть вопрос о том, как можно было бы изменить Конвенцию, чтобы стимулировать присоединение к ней, а также сформулировать рекомендации Комитету по внутреннему транспорту относительно мер, которые надлежит принять.
2. Секретариат подготовил следующие документы: TRANS/WP.15/2001/17 и Add. 1-8; кроме того, в ходе совещания были распространены документы INF.24, INF.37, INF.44 и INF.42 с предварительной повесткой дня.
3. Совещание специальной группы экспертов состоялось в понедельник 5 и во вторник 6 ноября. В его работе приняли участие представители следующих стран: Австрии, Германии, Испании, Нидерландов (председатель), Соединенных Штатов Америки, Чешской Республики и Швеции. Были представлены следующие организации: ЕСФХП и ОТИФ.
4. Сначала специальная группа утвердила повестку дня, содержащуюся в документе INF.42 (проект повестки дня).

#### **Изложение ответов на вопросник:**

5. Председатель сделал сначала предварительный обзор ответов на вопросник, которые поступили от 12 стран. В целом была получена положительная реакция на вопрос о том, как можно было бы изменить Конвенцию, чтобы стимулировать присоединение к ней, однако основным препятствием для достижения этого результата были названы уровень пределов ответственности, установленный в Конвенции, и связь этих пределов с существующим потенциалом рынка страхования. Поэтому возможное решение могло бы состоять в более гибком подходе к вопросу об этих пределах. Высказывались также замечания относительно более фундаментального принципа основной ответственности, который стоит в одном ряду с принципами, присущими другим международным

соглашениям об ответственности в области транспорта - Конвенции о гражданской ответственности, Конвенции ООВ и недавно заключенной Международной конвенции об ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом с судов.

6. Представитель Австрии заявил, что, хотя она затрагивает вопросы гражданского права и сосредоточена главным образом на автомобильных перевозках, Конвенция КГПОГ является попыткой установить более общий режим вместо многообразия подходов, существующих сегодня в области ответственности за ущерб, причиненный различными видами транспорта. Он заявил также, что в некоторых случаях существует даже неограниченная ответственность и что в этом отношении КГПОГ является попыткой найти приемлемый компромисс путем установления соответствующих пределов, но вместе с тем и обеспечить, чтобы ограниченная ответственность сопровождалась обязательным страхованием. Кроме того, он обратил внимание участников на очень широкую сферу действия Конвенции, которая обусловлена содержащимся в пункте 9 статьи 1 определением опасных грузов. Конвенция была бы более успешной, если бы она ограничивалась опасными грузами, представляющими особую опасность.

7. Представитель Германии как одного из государств, подписавших Конвенцию, заявил, что Конвенцию следует рассматривать как особый режим, однако главным препятствием, мешающим ее всеобщему принятию, является уровень пределов, который необходимо снизить. Руководящими принципами должны быть приемлемость страхового взноса и совместимость режима Конвенции с другими режимами и ситуациями.

8. В качестве возможного решения проблемы несоответствия между уровнем пределов ответственности и существующими на рынке возможностями страхования представитель Испании предложил дифференцировать уровни страхования в зависимости от характера опасных грузов. Например, радиоактивные материалы могли бы подчиняться отдельному режиму страхования. Он высказал также мысль о том, что для каждого сектора можно было бы предусмотреть свои пределы.

9. Специальная группа рассмотрела ответы на вопросник, касающийся осуществления Конвенции КГПОГ, которые можно было бы резюмировать следующим образом:

Вопрос 1: По каким причинам ваша страна до сих пор не подписала/не ратифицировала, не одобрила, не приняла Конвенцию или не присоединилась к ней; какие препятствия для возможного вынесения решения о ратификации, одобрении, принятии Конвенции или присоединении к ней считаются основными?

Из ответов на вопросник, представленных 12 делегациями, явствует, что могут быть различные причины, по которым страны не присоединились к Конвенции. Как представляется, основная причина состоит в том, что пределы ответственности считаются слишком высокими и эта ответственность сопровождается обязательным страхованием на суммы этих пределов. В этих условиях осуществление Конвенции, по-видимому, не пользуется необходимым приоритетом, что также верно для тех случаев, когда еще не применяются положения ДОПОГ. Конвенция неоднозначно встречена соответствующими транспортными предприятиями, которые, как правило, не могут позволить себе издержек на страхование в размере установленных пределов, считающихся слишком высокими. Кроме того, возникает вопрос о том, почему, согласно Конвенции, ответственность будут нести только перевозчики. По-видимому, необходимо также уточнить связь этой Конвенции с другими международными правовыми документами и работой, ведущейся в рамках международных форумов, а также с основополагающими принципами ответственности. По мнению некоторых государств, нет непреодолимых препятствий, но эти государства просто зависят от других стран и ожидают их присоединения. В целом существует, по всей видимости, стремление к созданию режима ответственности с целью обеспечить возмещение ущерба, причиненного при перевозке опасных грузов. Несколько государств указали, что они готовы подписать Конвенцию КГПОГ, если она будет пересмотрена и изменена.

Вопрос 2: Считаются ли пределы ответственности в случае различных видов транспорта надлежащими, слишком низкими или слишком высокими? Способствовало ли бы ратификации внесение поправок в нынешние положения о пределах ответственности? Если их внесение способствовало бы этому, то на каком уровне следует установить эти пределы для облегчения принятия Конвенции вашей страной?

В целом пределы ответственности, установленные в Конвенции, считаются слишком высокими с учетом положений об обязательном страховании на эквивалентную сумму. В этом отношении страхование ответственности может стать ограничивающим фактором в международной торговле, а снижение уровня страхования в большей мере отвечало бы интересам предприятий, занимающихся перевозкой опасных грузов. Некоторые государства предлагают - в случаях, когда существует неограниченная ответственность, но без обязательного страхования, - гарантировать, по меньшей мере, некоторые минимальные размеры ответственности путем заключения договоров о страховании. В нескольких государствах максимальный предел, покрываемый в настоящее время системой добровольного страхования, в 6-10 раз ниже нынешних пределов, установленных в статье 9 Конвенции. Хотя для ряда других государств нынешние пределы вполне приемлемы, эти государства не имели бы никаких возражений против того, чтобы сделать ратификацию более приемлемой для большого числа других



государств. В нескольких ответах было заявлено, что вопрос об ограничении ответственности имеет важное значение и что следует продолжить его обсуждение. Эти государства выжились принять активное участие в возможном пересмотре КГПОГ и, кроме того, отметили, что требуется также широкое международное сотрудничество в области страхования. По общему мнению, ратификацию Конвенции облегчило бы определение пределов страхования в процессе переговоров с участием страховщиков. Чтобы облегчить процесс присоединения, во внутригосударственном законодательстве могли бы быть предусмотрены уровни обязательного страхования, которые были бы ниже пределов ответственности, однако это не должно быть в явном противоречии с принципом полного возмещения. Высказывалась также мысль о том, чтобы в Конвенции были установлены различные уровни ответственности для различных видов перевозок опасных грузов. Указывалось также, что пределы ответственности за смерть и нанесение телесных повреждений могли бы быть одинаковыми для всех видов транспорта, но отличаться в случае других требований о возмещении ущерба. В этом отношении предлагались суммы в размере от 8 000 долл. США за нанесение телесных повреждений и за материальный ущерб до 1 млн. СПЗ за нанесение телесных повреждений и 500 000 СПЗ - за материальный ущерб.

Вопрос 3: Можете ли вы представить (статистическую) информацию о средней величине ущерба (в СПЗ) по различным видам транспорта в вашей стране, причиненного авариями, происшедшими при перевозке опасных грузов?

В целом трудно с точностью указать, в какой мере этот ущерб охватывается Конвенцией. По имеющимся статистическим данным, на железнодорожном транспорте произошли инциденты, которые потребовали бы возмещения ущерба, на сумму, равную 4 млн. СПЗ, тогда как на внутреннем водном транспорте самое высокое требование о возмещении ущерба составило 125 000 СПЗ. На автомобильном транспорте, напротив, самое крупное требование составило 6,25 млн. СПЗ.

Вопрос 4: Облегчило ли бы процесс присоединения к Конвенции установление менее высокого уровня обязательного страхования по сравнению с пределами ответственности или даже полный отказ от соблюдения требования, касающегося обязательного страхования? Если это облегчило бы присоединение к Конвенции, то какой уровень был бы приемлемым?

В этом отношении подчеркивается целесообразность гибкого подхода, с тем чтобы предоставить договаривающимся сторонам Конвенции некоторую свободу в определении уровней обязательного страхования. Присоединению к Конвенции способствовал бы более низкий уровень пределов ответственности в системе необязательного страхования в

зависимости от возможностей страхового рынка. Можно было бы также установить размеры ответственности, определенные согласно вопросу 2, на уровне, приемлемом для стимулирования расширения указанного рынка.

Вопрос 5: Создает ли требование об обязательном страховом свидетельстве трудности для страховых агентств в плане (пере-) страхования в пределах ответственности, предусмотренных Конвенцией?

Свидетельство об обязательном страховании, вызывающее беспокойство у перевозчиков, должно гарантировать соблюдение соответствующих положений при минимуме формальностей. Однако, принимая во внимание то, что единственной существенной проблемой является уровень ответственности, предусмотренный Конвенцией, и что этот уровень не может быть достигнут, свидетельство об обязательном страховании не может соответствовать уровню установленному Конвенцией.

Вопрос 6: Существуют ли какие-либо опасения относительно (уровня) ограничения ответственности?

Как отмечалось в связи с ответами на вопрос 1, представляется, что имеется необходимость яснее определить связь между Конвенцией и другими международными договорами и работой, проводимой на других международных форумах.

### **Основные препятствия, мешающие вступлению в силу КГПОГ**

10. После подробного изучения ответов на вопросник с целью выявления основных препятствий, мешающих вступлению в силу Конвенции, Председатель, выступая в качестве представителя Нидерландов, представил в общих чертах содержащееся в документе INF.24 предложение о пределах финансовой ответственности. В целом представляется, что пределы ответственности, установленные Конвенцией, слишком высоки, особенно в том, что касается автомобильного и внутреннего водного транспорта. В Нидерландах пределы ответственности на автомобильном транспорте установлены на уровне 12 млн. СПЗ (7,2 млн. СПЗ за телесные повреждения и 4,8 млн. СПЗ за убытки, причиненные имуществу), причем максимальная сумма обязательного страхования составляет 6,25 млн. СПЗ. Это существенно ниже, чем максимальная сумма в 30 млн. СПЗ, предусмотренная в КГПОГ. На внутреннем водном транспорте эти цифры варьируются от 1-4 млн. СПЗ за телесные повреждения до 750 000 - 3 млн. СПЗ за убытки, причиненные имуществу, и за ущерб, нанесенный окружающей среде. Эти суммы в большей мере соответствуют цифрам, установленным для небольших судов в

Международной конвенции об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ 1996 года (Конвенция ООВ).

### **Рассмотрение возможных решений**

11. Представитель Германии вновь заявил о том, что установленные в КГПОГ пределы считаются главным препятствием на пути вступления в силу Конвенции и что другое возможное решение этой проблемы могло бы состоять в добровольных страховых обязательствах. Поэтому до определения новых пределов основной вопрос заключается в том, чтобы решить, должны ли страховые обязательства быть добровольными или обязательными.

12. Представитель Австрии заявил, что в отступление от обычного правила неограниченной ответственности в качестве компромиссного решения Конвенция устанавливает определенный предел, который может сопровождаться обязательным страхованием, чтобы обеспечить выполнение обязательств по Конвенции. Этот предел можно было бы установить на более низком уровне в случае обязательного страхования, однако в результате пострадавшая сторона может, ко всему прочему, иметь тогда дело с перевозчиком, который не в состоянии возместить нанесенный ущерб. Он указал также, что различные уровни ответственности можно было бы ввести не только для разных видов транспорта, но также и для различных видов перевозимых грузов, используя для этого ДОПОГ. Он упомянул также статью 14 Конвенции и пояснил, как можно было бы упростить процедуру выдачи соответствующего свидетельства и привести ее в соответствие с современными требованиями.

### **Рассмотрение статей КГПОГ, которые нуждаются в обновлении или пересмотре**

13. После тщательного рассмотрения результатов обсуждений соответствующих статей Конвенции, а также с учетом последних изменений Группа предложила в качестве примера следующий перечень статей, нуждающихся в обновлении или пересмотре: статьи 1, пункт 8 b); 4 c); 5, пункт 4 c); 5, пункт 7 b); 9; 13 и 14.

### **Выводы и рекомендации Комитету по внутреннему транспорту**

14. В конце прений было решено просить Рабочую группу рекомендовать Комитету по внутреннему транспорту учредить специальное совещание экспертов по КГПОГ со следующим мандатом:

"Рассмотрев выводы специальной группы экспертов, назначенной для изучения ответов на вопросник по Конвенции КГПОГ, Рабочая группа по перевозкам опасных грузов рекомендует Комитету по внутреннему транспорту учредить специальное

совещание экспертов по КГПОГ, которое должно будет провести две сессии в 2002 году и две сессии в 2003 году, со следующим мандатом:

- 1) провести консультации с экспертами из всех секторов, затрагиваемых КГПОГ (например, юридическими экспертами по вопросам гражданской ответственности, страховыми агентствами, грузоотправителями, перевозчиками), с тем чтобы определить, как устранить препятствия, связанные, например, с пределом ответственности и обязательным страхованием, на пути вступления КГПОГ в силу;
- 2) на основе этих консультаций и предложений правительств предложить внести в нынешние статьи КГПОГ изменения, которые должны будут стать более рациональной основой для применения КГПОГ к различным видам транспорта;
- 3) представить Комитету по внутреннему транспорту на его сессии 2003 года доклад о достигнутых результатах и возникших трудностях;
- 4) представить Комитету по внутреннему транспорту пересмотренный текст КГПОГ, содержащий вышеупомянутые изменения, с целью возможного принятия новой конвенции на его сессии 2004 года".

## Приложение 6

### Проект программы работы на 2002-2006 годы (для представления Комитету по внутреннему транспорту)

*Примечание: В соответствии с установившейся практикой нижеследующий текст подготовлен на основе программы работы на 2000-2004 годы (ECE/TRANS/133/Add.1). Текст, который предлагается исключить, приведен в квадратных скобках. Добавленный или измененный текст набран жирным шрифтом.*

#### **ПОДПРОГРАММА 02.7: ПЕРЕВОЗКА ОПАСНЫХ ГРУЗОВ**

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

Пояснение: Рассмотрение правил и технических вопросов, касающихся международной перевозки опасных грузов в регионе. Разработка новых и согласование действующих международных соглашений в этой области в целях повышения уровня безопасности, а также содействия торговле - в сотрудничестве с Комитетом экспертов по перевозке опасных грузов Экономического и Социального Совета.

Планируемая работа:

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

#### **ПОСТОЯННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ**

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

Ожидаемые результаты

Принятие серии проектов поправок к приложениям А и В к ДОПОГ [к концу 2001 года для вступления в силу 1 января 2003 года и] к концу 2003 года для вступления в силу 1 января 2005 года **и к концу 2005 года для вступления в силу 1 января 2007 года.**

Опубликование пересмотренных сводных изданий ДОПОГ в 2002, [и] 2004 и **2006** годах. Очередность: 1

- b) Рассмотрение предлагаемых поправок, непосредственно связанных с **Правилами, прилагаемыми к Европейскому соглашению о международной перевозке** [Европейскими предписаниями, касающимися международной перевозки] опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ), и относящихся к административным и техническим вопросам, связанным с их применением, в целях обеспечения необходимого обновления этих предписаний и создания единообразной, согласованной и последовательной системы правил перевозки опасных грузов по внутренним водным путям во внутреннем и международном сообщении на европейском уровне (Постоянно) (WP.15/AC.2).

Ожидаемые результаты:

Принятие **проектов** поправок к **Правилами, прилагаемыми к ВОПОГ**, [Европейским предписаниям] в [2000, 2001,] 2002, 2003, [и] 2004, **2005 и 2006** годах **для по возможности скорейшего применения государствами-членами и для представления Административному комитету ВОПОГ сразу же после вступления ВОПОГ в силу.** Очередность: [2] 1

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

Ожидаемые результаты:

Принятие проектов поправок к ДОПОГ, МПОГ и ВОПОГ к концу [2001] **2003** года для вступления в силу 1 января [2003] **2005** года и к концу [2003] **2005** года для вступления в силу 1 января [2005] **2007** года. Очередность: 1

**МЕРОПРИЯТИЯ, ОГРАНИЧЕННЫЕ ВО ВРЕМЕНИ**

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

Ожидаемые результаты:

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

Принятие **Правил, прилагаемых к ВОПОГ**, с измененной структурой в [2001] **2002** году для применения государствами-членами с **1 января 2003** года и для представления Административному комитету ВОПОГ сразу же после вступления ВОПОГ в силу.

**Опубликование Правил, прилагаемых к ВОПОГ, с измененной структурой в 2003** году. Очередность: 1

- [2. Дипломатическая Конференция по рассмотрению и принятию проекта ВОПОГ

**МЕРОПРИЯТИЯ, ОГРАНИЧЕННЫЕ ВО ВРЕМЕНИ**

Рассмотрение проекта соглашения ВОПОГ, подготовленного Специальной рабочей группой по разработке проекта соглашения ВОПОГ.

Ожидаемые результаты: Принятие Соглашения ВОПОГ в 2000 году. Очередность: 1]

[3. Комитет по внутреннему транспорту

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

Ожидаемые результаты:

Опубликование к концу 2000 года доклада, объясняющего, почему государства – члены ЕЭК не становятся договаривающимися сторонами КГПОГ, на основе вопросника, который будет распространен секретариатом.]

2. **Специальная группа экспертов по рассмотрению последующей деятельности в контексте осуществления Конвенции о гражданской ответственности за ущерб, причиненный при перевозке опасных грузов автомобильным, железнодорожным и внутренним водным транспортом (КГПОГ).**

**МЕРОПРИЯТИЯ, ОГРАНИЧЕННЫЕ ВО ВРЕМЕНИ**

**Консультации с экспертами из всех секторов, затрагиваемых КГПОГ, и разработка предложений о внесении поправок в статьи КГПОГ с целью облегчения их применения к различным видам транспорта. Подготовка проекта пересмотренной конвенции для принятия Комитетом по внутреннему транспорту.**

**Ожидаемые результаты**

**Принятие пересмотренного варианта КГПОГ Комитетом по внутреннему транспорту в 2004 году.**

Очередность: 1

---