



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.15/170
26 June 2002

RUSSIAN
Original: FRENCH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по перевозкам опасных грузов

**ДОКЛАД РАБОЧЕЙ ГРУППЫ О РАБОТЕ ЕЕ СЕМЬДЕСЯТ ВТОРОЙ СЕССИИ
(13-17 мая 2002 года)**

СОДЕРЖАНИЕ

	Пункты
Участники.....	1
Открытие сессии.....	2 - 3
Утверждение повестки дня.....	4
Шестьдесят четвертая сессия Комитета по внутреннему транспорту	5 - 8
Состояние Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) и связанные с этим вопросы	9 - 26
Предложения о внесении поправок в приложения А и В к ДОПОГ	27 - 64
Безопасность в автодорожных туннелях.....	65 - 70

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	Пункты
Надежность перевозок опасных грузов.....	71 - 76
Последующая деятельность в связи с Конвенцией о гражданской ответственности за ущерб, причиненный при перевозке опасных грузов автомобильным, железнодорожным и внутренним водным транспортом (КГПОГ).....	77
Программа работы.....	78 - 85
Прочие вопросы.....	86
Утверждение доклада.....	87
Приложение 1: Исправления к приложению к уведомлению депозитария C.N.1078-TREATIES-3 и к документу ECE/TRANS/140 (тома I и II), принятые Рабочей группой (См. TRANS/WP.15/170/Add.1)	
Приложение 2: Проекты поправок, принятые в предварительном порядке (для возможного вступления в силу 1 января 2005 года)	стр. 19 - 21

УЧАСТНИКИ

1. Рабочая группа по перевозкам опасных грузов провела свою семьдесят вторую сессию 13-17 мая 2002 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, Финляндии, Франции, Чешской Республики, Швейцарии, Швеции, Эстонии и Югославии. Была также представлена Европейская комиссия. Была также представлена следующая межправительственная организация: Межправительственная организация по международному железнодорожному сообщению (ОТИФ); были также представлены следующие неправительственные организации: Европейская ассоциация по промышленным газам (ЕАПГ), Европейская ассоциация по сжиженным нефтяным газам (ЕАСНГ), международная ассоциация производителей мыла, детергентов и средств бытовой химии (МАПМ), Комитет связи по вопросам автомобильного оборудования и автомобильных деталей (КСАОД), Комитет связи по вопросам конструкции кузовов и прицепов (КСККП), Европейский комитет по стандартизации (ЕКС), Европейская конференция поставщиков топлива (ЕКПТ), Европейский совет химической промышленности (ЕСФХП), Международная федерация транспортно-экспедиторских ассоциаций (ФИАТА), Международная автодорожная федерация (МАФ), Международная организация предприятий автомобильной промышленности (МОПАП) и Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ).

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. В частности, он обратил внимание участников Рабочей группы на второй этап начатой Генеральным секретарем реформы Организации Объединенных Наций в связи с Декларацией тысячелетия и целями развития ООН на тысячелетие. В этом контексте секретариату ЕЭК ООН пришлось осуществить собственную оценку своей деятельности и своих программ, с тем чтобы определить, в какой мере они соответствуют указанным целям (см. INF.17), и ежегодной сессии Комиссии уже были представлены предложения, касающиеся обновления мандата ЕЭК, перефокусирования ее деятельности, определения приоритетов, межправительственной структуры, перераспределения ресурсов и т.д. (см. INF.17/Add.1). Он указал, что на настоящий момент не предлагается упразднить или

видоизменять Комитет по внутреннему транспорту, однако имеющиеся предложения предусматривают, в частности, придание большего значения дискуссиям политического (а не технического) характера и применению стандартов или конвенций (а не их разработке или обновлению). Эти предложения будут обсуждаться с государствами - членами ЕЭК ООН в июне текущего года, и делегации членов Рабочей группы, возможно, пожелают получить информацию на этот счет от своих постоянных представительств.

УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ

Документ: TRANS/WP.15/169

Неофициальные документы: INF.1 и INF.2

4. Рабочая группа утвердила подготовленную секретариатом предварительную повестку дня, включив в нее неофициальные документы INF.1-INF.28, представленные в неофициальном документе INF.2, а также новые неофициальные документы, представленные в ходе сессии (INF.29-INF.38).

ШЕСТЬДЕСЯТ ЧЕТВЕРТАЯ СЕССИЯ КОМИТЕТА ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Документ: ECE/TRANS/139 (Доклад Комитета)

5. Рабочая группа приняла к сведению выводы Комитета, касающиеся деятельности в области перевозки опасных грузов (пункты 95-111).

6. Рабочая группа с удовлетворением отметила, что Словении и Хорватии удалось урегулировать возникший между ними спор по поводу транзита опасных грузов через территорию Хорватии (см. пункты 101-102). Председатель высказался за то, чтобы в будущем, насколько это возможно, такого рода проблемы предварительно рассматривались в рамках Рабочей группы.

7. Рабочая группа решила вернуться к обсуждению соответствующих вопросов, затронутых в докладе (например, безопасность перевозок, автодорожные туннели), в ходе рассмотрения соответствующих пунктов повестки дня.

8. Председатель предложил всем делегациям поддерживать контакты с представителями их стран в Комитете по внутреннему транспорту, с тем чтобы последние получали всю информацию о деятельности Рабочей группы до начала сессий Комитета.

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

Состояние Соглашения

Документ: TRANS/WP.15/167/Add.1 (секретариат)

Неофициальный документ: INF.25 (секретариат)

9. Делегациям было предложено передать в секретариат возможные исправления к перечню компетентных органов.

Протокол о внесении поправок 1993 года

10. Рабочая группа отметила, что за период, прошедший после проведения последней сессии, к Протоколу присоединилась Литва, однако 13 договаривающихся сторон все еще не сдали на хранение надлежащий юридический документ (Азербайджан, Беларусь, Бельгия, Босния и Герцеговина, бывшая югославская Республика Македония, Германия, Греция, Казахстан, Марокко, Республика Молдова, Украина, Хорватия и Югославия), что препятствует вступлению Протокола в силу.

11. Представители Германии и Бельгии проинформировали Рабочую группу о ходе осуществления в их странах соответствующих процедур, а представитель Югославии сообщил, что его страна также планирует присоединиться к Протоколу.

12. Рабочая группа вновь обратилась с призывом ко всем договаривающимся сторонам предпринять необходимые шаги с целью присоединения их стран к Протоколу.

Специальные соглашения

Документ: TRANS/WP.15/2002/2 (секретариат)

Неофициальный документ: INF.10 (секретариат)

13. Рабочая группа отметила, что многие действующие многосторонние соглашения предусматривают отступления от маргинальных номеров ДОПОГ 1999 года и поэтому утратят свою силу с того момента, когда уже нельзя будет использовать ДОПОГ 1999 года (1 января 2003 года). Для того чтобы исправить эту ситуацию, компетентные органы, явившиеся инициаторами заключения соответствующих соглашений, должны будут передать в секретариат до 15 июня пересмотренные и исправленные варианты этих соглашений. Эти пересмотренные и исправленные варианты будут распространены среди

министров иностранных дел в соответствии с обычной процедурой, и в том случае, если в течение 90 дней от стран, подписавших соответствующие соглашения, не поступит возражений, исправления будут считаться принятыми. Представители соответствующих стран заявили, что они согласны с такой процедурой.

14. Инициаторам заключения многосторонних соглашений было также предложено проинформировать секретариат в том случае, если вследствие поправок, которые вступят в силу 1 января 2003 года, их соглашения утратят силу. Кроме того, было бы желательным аннулировать те соглашения, которые более не применяются.

Уведомления в соответствии с главой 1.9 ДОПОГ с измененной структурой

15. Рабочая группа отметила, что уведомления в соответствии с главой 1.9 ДОПОГ с измененной структурой имеются на вебсайте Отдела транспорта (www.unecsc.org/trans/danger/danger.htm). Секретариату было поручено подготавливать перед каждой сессией сводный перечень названий уведомлений, переданных в период между двумя сессиями.

Исправления к ДОПОГ 2001 года

16. Рабочая группа отметила, что исправления, утвержденные на семидесятой сессии (TRANS/WP.15/165/Add.1 и -/Add.2), считаются принятыми (уведомления депозитария С.Н.870.2001-TREATIES-4 от 18 сентября 2001 года и С.Н.1454.2001-TREATIES-5 от 18 декабря 2001 года). Исправления, утвержденные на семьдесят первой сессии (TRANS/WP.15/167/Add.2 и -/Add.3), были распространены в уведомлении депозитария С.Н.316.2002.TREATIES-1 от 5 апреля 2002 года. Соответствующие исправления к опубликованному изданию были распространены в качестве документов ECE/TRANS/140/Corr.1-6.

Неофициальные документы: INF.4 (секретариат), INF.9 (Германия), INF.9/Rev.1 (редакционная группа)

17. Рабочая группа утвердила новые исправления к ДОПОГ на основе неофициального документа INF.4, подготовленного секретариатом после весенней сессии Совместного совещания МОПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ, и предложений Германии (INF.9 и INF.9/Rev.1). Утвержденные исправления приведены в приложении 1 (см. TRANS/WP.15/170/Add.1).

Поправки, вступление в силу которых предполагается с 1 января 2003 года

Документ: TRANS/WP.15/168

Неофициальный документ: INF.5 (секретариат)

18. Рабочая группа приняла большинство новых поправок, которые были предложены в документе INF.5 и которые Совместное совещание МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ на своей весенней сессии попросило секретариат представить в ходе нынешней сессии в целях согласования вариантов МПОГ и ДОПОГ 2003 года (см. TRANS/WP.15/AC.1/88, пункты 65-76 и приложение 1). Добавления и исправления к документу TRANS/WP.15/168 воспроизведены в документе TRANS/WP.15/168/Add.1.

Неофициальный документ: INF.24 (секретариат)

19. Рабочая группа приняла предложение секретариата о восстановлении требований прежнего маргинального номера 2803 в отношении № ООН 1790 (фтористо-водородная кислота с содержанием фтористого водорода более 85%). Представитель Бельгии указал, что было бы более логичным включить положение "PR", однако на данный момент более простым решением представляется включение дополнительной строки в новую таблицу 3, содержащуюся в инструкции P200.

Неофициальный документ: INF.31 (Швеция)

20. Рабочая группа сочла, что предложение Швеции об изменении текста второго ПРИМЕЧАНИЯ в пункте 5.3.1.5 предусматривает внесение не исправления, а поправки, касающейся существа этого ПРИМЕЧАНИЯ. Поэтому такое предложение не должно обсуждаться на основе неофициального документа. Кроме того, Рабочая группа подтвердила, что, даже если это не совсем правильно по форме, данное ПРИМЕЧАНИЕ по существу представляет собой требование.

INF.4 (секретариат)

21. Рабочая группа отметила, что предлагаемые исправления, касающиеся положения CV 28, указанного в таблице А главы 3.2, и пункта 7.4.1, по существу являются поправками, предложенными Совместным совещанием с целью исключения требований в отношении мер предосторожности, которые надлежит принимать в случае укладки сосудов, содержащих токсичные газы, и пищевых продуктов в одно и то же транспортное средство. Эти предложения о внесении поправок были приняты (см. TRANS/WP.15/168/Add.1).

Толкование

Неофициальный документ: INF.3 (Бельгия), INF.19 (Швеция)

22. Обсуждение показало, что пункт 8.2.2.5.3 неодинаково истолковывается различными странами. Некоторые страны воспринимают текст этого пункта буквально, т.е. полагают, что минимальная продолжительность в один день предусмотрена для каждого курса переподготовки (базового курса переподготовки и каждого из специализированных курсов). Другие считают, что общая продолжительность курса переподготовки, включая базовый курс и различные возможные специализированные курсы, может ограничиваться одним днем.

23. Представитель МСАТ подчеркнул, что на рынке услуг в области профессиональной подготовки существует сильная конкуренция и что такого рода расхождения в толковании представляют собой серьезный фактор недобросовестной конкуренции. На следующей сессии он представит ряд конкретных предложений, направленных на решение различных проблем, которые данная ситуация создает для автотранспортных предприятий.

Неофициальный документ: INF.13 (Швеция)

24. Было отмечено, что положения пункта 6.8.2.2.2 лишь с большей ясностью повторяют положения маргинального номера 211 131 и что если формулировка маргинального номера 211 131 вызывает путаницу, то его положения следует истолковывать в свете положений пункта 6.8.2.2.2.

Неофициальный документ: INF.15 (Швеция)

25. Рабочая группа подтвердила, что толкование правительством Швеции пункта 1.6.3.18 является верным.

Неофициальный документ: INF.18 (Швеция)

26. Рабочая группа подтвердила, что требования пункта 9.7.5.2 относительно поперечной устойчивости не касаются транспортных средств – тягачей со съемными цистернами. К тому же определение автоцистерны, содержащееся в разделе 1.2.1, охватывает только транспортные средства со встроенными цистернами.

ПРЕДЛОЖЕНИЯ О ВНЕСЕНИИ ПОПРАВК В ПРИЛОЖЕНИЯ А И В К ДОПОГ

Различные предложения

Нанесение кода цистерны

Документы: TRANS/WP.15/2002/10 (Франция)
TRANS/WP.15/2002/13 (ЕКС)

Неофициальный документ: INF.29 (Швеция)

27. Предложение Франции о нанесении кода цистерны на съемные цистерны (или на табличку) было принято (см. TRANS/WP.15/168/Add.1) (вступление в силу: 1 января 2003 года). Рабочая группа сочла, что предложение Швеции о нанесении кода цистерны на все типы цистерн, включая встроенные цистерны, имело бы весьма значительные по своим масштабам последствия и поэтому до проведения обсуждения его следовало бы представить в качестве официального документа.

28. Предложение ЕКС о том, чтобы не наносить код цистерны на автоцистерны и на контейнеры-цистерны для газов (исключение первого подпункта 6.8.3.5.6 а)) в принципе получило некоторую поддержку, однако Рабочая группа сочла, что ЕКС следует сначала представить соответствующее предложение Совместному совещанию.

Перевозка ограниченных количеств

Документ: TRANS/WP.15/2002/7 (ЕСФХП/МАПМ)

29. Рабочая группа признала, что нынешние положения ДОПОГ не вполне адаптированы к логистической практике распределения продуктов в широких масштабах, в частности в рамках снабжения ремесленников, универсальных магазинов, фермеров или розничных торговцев.

30. Рабочая группа также отметила, что, хотя подобные проблемы возникают главным образом на уровне внутренних перевозок, промышленность предпочла бы обеспечить в рамках ДОПОГ глобальное, международное и согласованное решение применительно к различным отступлениям, которые в каждом конкретном случае являются предметом переговоров на национальном уровне.

31. Тем не менее большинство делегаций сочли, что освобождения, о которых просит промышленность, являются неприемлемыми, поскольку в их предложенном виде они

касаются самых различных продуктов и самых различных ситуаций, не имеющих отношения к ситуациям, связанным с конечным распределением.

32. После обмена мнениями по этому вопросу Рабочая группа согласилась с предложением ЕСФХП организовать в Брюсселе 26 и 27 сентября 2002 года совещание неофициальной рабочей группы для подготовки предложений, направленных на решение этих проблем.

Положение V7

Неофициальный документ: INF.22 (Норвегия)

33. После обсуждения предложения об изменении формулировки положения V7 Рабочая группа высказала мнение о том, что, если представитель Норвегии пожелает продолжить работу в этом направлении, ему следует с учетом высказанных замечаний представить новое официальное предложение Совместному совещанию, поскольку положение V7 касается также контейнеров.

Ссылки на стандарты EN 12 493 и EN 12 252

Документ: TRANS/WP.15/2002/16 (ЕКС)

34. По просьбе ЕКС было решено обратиться к Совместному совещанию с просьбой включить эти документы в повестку дня первой сессии его рабочей группы по стандартам, которая будет проходить 9-11 сентября 2002 года, но не одновременно с пленарными заседаниями Совместного совещания. Участникам напомнили о том, что для обсуждения этого документа необходимо, чтобы тексты стандартов были также переданы в распоряжение членов рабочей группы.

35. Представители ЦБМЖП и Соединенного Королевства напомнили о том, что этот документ касается только автоцистерн, и высказали мнение о том, что вследствие этого он не относится к компетенции Совместного совещания.

Размещение информационных табло на транспортных средствах, перевозящих пиротехнические средства 1.4S или 1.4G в меньших количествах, чем предельные значения, предусмотренные в пункте 1.1.3.6.2

Документ: TRANS/WP.15/2002/6 (Нидерланды)

36. Предложение Нидерландов не получило поддержки. Многие делегации указали на то, что в первую очередь следует обеспечить правильную классификацию пиротехнических средств. Если эти пиротехнические средства правильно классифицированы, то нет необходимости устанавливать для них особый режим. В противном случае информация, указанная на табло, является неверной и приводит к ошибочным действиям со стороны аварийных служб. Систематическое размещение информационных табло на транспортных средствах, перевозящих эти грузы в количествах, обычно освобождаемых от действия требований, также создает проблему с точки зрения безопасности, поскольку такие табло привлекают к себе внимание, хотя требования о наблюдении за транспортными средствами не применяются.

37. Представитель Нидерландов снял с рассмотрения свое предложение и сообщил о своем намерении подготовить новое, более всеобъемлющее предложение.

Изъятия, связанные с количествами, перевозимыми в одной транспортной единице

Документ: TRANS/WP.15/2002/12 (Германия)

38. Рабочая группа приняла предложение Германии, в соответствии с которым положения главы 1.3 и раздела 8.2.3 относительно подготовки работников остаются действительными вне зависимости от перевозимых количеств.

Требования к табличкам оранжевого цвета

Документ: TRANS/WP.15/2002/14 (Германия и Испания)

Неофициальные документы: INF.16 (МСАТ)
INF.21 (Дания)

39. Предложение о включении новых технических требований к табличкам оранжевого цвета вызвало многочисленные замечания, которые касались, в частности, издержек на реализацию предлагаемых мер, недостаточной продолжительности переходного периода, ссылок на труднодоступные национальные стандарты, строгости испытания на огнестойкость и технических требований в отношении стойкости к химическому или механическому воздействию.

40. Представитель Германии попросил делегации передать ему свои замечания в письменном виде, с тем чтобы он смог подготовить новое предложение, которое будет представлено Совместному совещанию.

Минимальная толщина стенок цистерн

Документ: TRANS/WP.15/2002/4 (Франция)

41. Предложение об изменении формулировки второго предложения пункта 6.8.2.1.21 было принято, при этом в главу 1.6 было добавлено переходное положение (см. TRANS/WP.15/168/Add.1). Предложенное исключение, касающееся первого предложения пункта 6.8.2.1.21, не было принято.

Цистерны для отходов

Документ: TRANS/WP.15/2002/8 (Германия)

Неофициальные документы: INF.5 (секретариат)
INF.12 (Германия)

42. Представитель Германии снял с рассмотрения свое предложение TRANS/WP.15/2002/8, но при этом попросил включить в вариант ДОПОГ, вступающий в силу 1 января 2003 года, положения по вакуумным контейнерам-цистернам для отходов, принятые Совместным совещанием МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ на его весенней сессии 2002 года и отраженные в неофициальном документе INF.5.

43. Некоторые делегации указали, что было бы предпочтительным отложить этот вопрос до 1 января 2005 года, поскольку данные положения не будут фигурировать в варианте МПОГ, вступающем в силу 1 января 2003 года, а практические проблемы можно будет решить посредством многосторонних соглашений. Тем не менее в результате голосования предложение Германии было принято (см. TRANS/WP.15/168/Add.1).

Противопожарное оборудование

Документ: TRANS/WP.15/2002/9 (Германия)

Неофициальные документы: INF.6 (Норвегия)
INF.14 (МСАТ)
INF.20 (Дания)
INF.23 (Швеция)
INF.38 (Германия)

44. После состоявшегося на пленарном заседании обсуждения было решено поручить рассмотрение этих документов редакционной группе, которая подготовила новый компромиссный текст (INF.38).

45. Представитель Дании предложил заменить содержащиеся в документе INF.38 положения подраздела 8.1.4.3, касающиеся периодической проверки огнетушителей, положениями о проверках в соответствии с утвержденными национальными стандартами (INF.20). В результате голосования это предложение было принято.

46. Рабочая группа приняла новый текст раздела 8.1.4, внося в него несколько дополнительных изменений, и решила, что он должен вступить в силу 1 января 2003 года и что будет предусмотрен пятилетний переходный период (см. TRANS/WP.15/168/Add.1).

Конструкция и утверждение транспортных средств

Защита цистерн с задней стороны

Документ: TRANS/WP.15/2002/11 (Германия)

47. Ряд делегаций заявили, что предложение Германии, касающееся защиты цистерн с задней стороны, будет иметь значительные последствия и обернется высокими издержками для изготовителей автоцистерн. Несмотря на интерес, который представляет собой итоговый доклад по исследовательскому проекту THESEUS, эти делегации сочли, что правительству Германии следовало бы подкрепить свои предложения статистическими данными по Европе о случаях наезда сзади, которые обосновывали бы сомнения в безопасности используемых сегодня автоцистерн и издержки, связанные с обновлением их нынешнего парка или приведением его в соответствие с предлагаемыми предписаниями.

48. Представитель Германии напомнил, что несколько лет назад он уже предоставлял сведения о такого рода дорожно-транспортных происшествиях, случившихся в его стране, и добавил, что он сообщит более подробные обновленные данные. С этой целью он подготовит вопросник, который он передаст остальным делегациям.

Топливные обогревательные приборы

Документ: TRANS/WP.15/2002/5 (Франция)

49. Участникам напомнили, что Рабочая группа уже согласилась включить в пункт 9.2.4.7.1 (в настоящее время "зарезервирован") ссылку на требования европейской

директивы в отношении конструкции и установки топливных обогревательных приборов, когда эта директива будет окончательно принята. Рабочая группа отметила, что в настоящее время текст этой директивы имеется в наличии (директива 2001/56/СЕ от 27 сентября 2002 года), однако остается доработать приложение VIII, касающееся обогревательных приборов, работающих на СНГ, которое будет подготовлено через год.

50. Рабочая группа согласилась с тем, что, прежде чем включать ссылку на требования этой директивы, которая применяется ко всем транспортным средствам, следовало бы проверить эти требования на предмет их соответствия требованиям пунктов 9.2.4.7.2 - 9.2.4.7.6 или выявить возможные расхождения, а также проверить, какие положения необходимо сохранить в ДОПОГ.

51. Рабочая группа также отметила, что Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) будет скоро рассматривать просьбу председателя группы GRSG о подготовке новых правил, прилагаемых к Соглашению 1958 года, в которые вошли бы требования этой директивы. Действительно, в Правилах № 105, прилагаемых к Соглашению 1958 года, повторяются требования части 9 ДОПОГ, однако в Правилах № 105 ЕЭК можно сослаться лишь на другие правила, прилагаемые к Соглашению 1958 года. Поэтому Рабочая группа рекомендует Всемирному форуму как можно быстрее разработать эти правила, с тем чтобы на них можно было также сослаться в издании ДОПОГ 2005 года.

Транспортные средства типа EX

Документ: TRANS/WP.15/2002/3 (Норвегия)

52. Рабочая группа рассмотрела доклад неофициальной рабочей группы, которая провела свое совещание в Тёнсберге 17-19 декабря 2001 года.

53. По мнению Рабочей группы, нет необходимости изменять нынешнее определение закрытого транспортного средства, так как это определение охватывает не только транспортные средства с кузовом, закрывающимся сзади, но и транспортные средства с кузовом, закрывающимся сверху, и кузовом, закрывающимся сбоку.

54. Несмотря на то, что мнения по этому вопросу разделились, Рабочая группа приняла предложение неофициальной рабочей группы о том, чтобы не предписывать в обязательном порядке использование слабогорючих материалов для изготовления кабины транспортных средств. Это предложение было вызвано тем, что трудно получить подтверждение того, что материалы являются слабогорючими и, по мнению

неофициальной рабочей группы, для изготовления современных транспортных средств систематически используются слабогорючие материалы. Представитель МОПАП подтвердил, что эти материалы в целом являются слабогорючими, однако никаких правил, предписывающих их использование, не существует.

55. В результате пункт 9.2.4.2.1 был исключен, однако при этом было сочтено преждевременным исключать также пункт 9.2.4.2.2, в котором рассматривается этот же вопрос, но применительно к перевозке горючих веществ в цистернах.

56. Рабочая группа в предварительном порядке приняла остальную часть текста, предложенного неофициальной группой, с некоторыми изменениями. Секретариату было поручено включить текст, принятый в первом чтении, в приложение к докладу, с тем чтобы на следующей сессии провести второе чтение (см. приложение 2).

Пункт 9.2.1 - графа 9.2.3.3 таблицы

Документ: TRANS/WP.15/2002/1 (КСККП)

57. Рабочая группа приняла предложение КСККП (см. TRANS/WP.15/168/Add.1).

Пересмотр части 9

Документ: TRANS/WP.15/2002/18 (Италия)

58. Участникам напомнили о том, что на семьдесят первой сессии представитель Италии передал доклад неофициальной рабочей группы, совещание которой состоялось в Турине 6 и 7 сентября 2001 года (неофициальный документ INF.9, TRANS/WP.15/167, пункт 53), и что делегациям было предложено передать правительству Италии свои замечания. Представитель Италии передал это новое предложение, несмотря на то, что было получено очень мало замечаний.

59. Рабочая группа приступила к обсуждению данного предложения, однако с учетом количества устных замечаний было принято решение перенести обсуждение на следующую сессию, поскольку эти новые устные замечания должны быть представлены в письменном виде либо представителю Италии для подготовки нового предложения, либо в секретариат в качестве официальных предложений.

Тормозное оборудование

Документ: TRANS/WP.15/2002/19 (МОПАП)

60. Предложение МОПАП о замене положений части 9, касающихся торможения, ссылкой на Правила № 13 ЕЭК и директиву 71/320/ЕЕС было принято с некоторыми изменениями (см. TRANS/WP.15/168/Add.1).

Электрооборудование

Неофициальные документы: INF.33 и INF.34 (КСАОД)

61. Предложения, касающиеся пункта 9.2.2.5.1 b) и сноски 2 к пункту 9.2.2.5.1 a), были приняты с некоторыми изменениями (см. TRANS/WP.15/168/Add.1).

Переходные меры для новых требований к базовым транспортным средствам, которые вступают в силу 1 января 2003 года

Неофициальный документ: INF.37 (МОПАП)

62. Рабочая группа согласовала переходную меру (пункт 1.6.5.4) со сроком до 30 июня 2004 года в отношении применения к базовым транспортным средствам новых требований, которые вступают в силу 1 января 2003 года; это было сделано с тем, чтобы учесть период времени, необходимый для приведения Правил № 105 ЕЭК в соответствие с этими требованиями (см. TRANS/WP.15/168/Add.1).

Дата вступления в силу принятых поправок

63. Рабочая группа решила, что все поправки, принятые на настоящей сессии, должны будут вступить в силу 1 января 2003 года, за исключением поправок, принятых в предварительном порядке и приведенных в приложении 2. Поэтому они сведены воедино в добавлении к документу TRANS/WP.15/168 (TRANS/WP.15/168/Add.1).

64. Представительница Франции высказала оговорку в отношении способности ее страны выполнить к 1 января 2003 года положения главы 1.3, касающиеся подготовки работников, применительно к работникам, действующим в рамках изъятий, предусмотренных в подразделе 1.1.3.6, т.е. положения, которые должны выполняться в

результате принятия поправок к пункту 1.1.3.6.2, предложенных в документе TRANS/WP.15/2002/12.

БЕЗОПАСНОСТЬ В АВТОДОРОЖНЫХ ТУННЕЛЯХ

Документ: TRANS/AC.7/9 (Рекомендации Группы экспертов по безопасности в автодорожных туннелях)

65. Рабочая группа приняла к сведению меру 1.07, в соответствии с которой рекомендуется рационализировать предписания, касающиеся перевозки опасных грузов в туннелях. Однако для выполнения этих рекомендаций необходимо, чтобы правительства вызвались подготовить конкретные предложения о внесении поправок в ДОПОГ, например в отношении распределения нынешних позиций в перечне опасных грузов по категориям А–Е, предусмотренным в докладе ОЭСР/ПМАДК. Группа отметила также, что категории А–Е соответствуют критериям, разработанным согласно бывшей классификации ДОПОГ и маргинальному номеру 10 011, и поэтому потребуются, вероятно, пересмотреть эти критерии с точки зрения ДОПОГ с измененной структурой.

66. Что касается количественного анализа рисков, то представительница Испании заявила, что трудно применять ко всем туннелям стандартные методы. Она вызвалась представить к следующей сессии документ с комментариями в отношении рекомендаций, сформулированных в рамках меры 1.07.

67. Представитель Австрии сообщил, что он представит документ, в котором пункт 1.9.3 а) будет сформулирован более конкретно с учетом этой системы группирования рисков.

68. Рабочая группа отметила, что рассматриваемые рекомендации касаются лишь автомобильных перевозок, и подчеркнула, что перевозка опасных грузов в железнодорожных туннелях связана с такими же, а зачастую и более высокими рисками, если учесть перевозимые количества. Если речь идет об идентичных туннелях, то ограничения, налагаемые на автомобильные перевозки, должны также применяться к железнодорожному транспорту, причем не только по соображениям безопасности, но также во избежание искажения условий конкуренции между этими двумя видами перевозок на равноценных маршрутах.

69. Председатель заявил, что необходимо будет изучить вопрос о степени опасности грузов, перевозимых в туннелях, и более глубоко проанализировать доклад и выводы группы ОЭСР/ПМАДК, чтобы дать дальнейший ход рекомендациям группы экспертов, не

упуская из виду их возможные последствия, с точки зрения различных аспектов, для политики в области транспорта в целом.

70. В рамках этого же вопроса участникам также напомнили об иногда несовпадающих интересах политики в области безопасности перевозок, с одной стороны, и надежности перевозок, с другой стороны, и поэтому необходимо также подумать о том, в какой степени рекомендуемые меры по обеспечению безопасности перевозок могут повлиять на их надежность (например, разглашение данных о количественном анализе рисков, идентификация объектов возможных террористических актов и т.д.).

НАДЕЖНОСТЬ ПЕРЕВОЗОК ОПАСНЫХ ГРУЗОВ

Документ: TRANS/WP.15/2002/17 (Председатель)

Неофициальные документы: INF.26 и INF.28 (секретариат)

71. Рабочая группа отметила, что Комитет по внутреннему транспорту просил свои вспомогательные органы установить различия между концепциями "безопасности" и "надежности" и определить конкретные вопросы, которые они могли бы изучить с учетом работы других органов (ECE/TRANS/139, пункт 19).

72. Как указано в документе Председателя, Рабочая группа констатировала, что в положениях ДОПОГ рассматривается главным образом аспект "безопасности"; вместе с тем некоторые из этих положений могут также отвечать интересам "надежности" (подготовка работников, наблюдение за транспортными средствами и т.д.) или идти вразрез с этими интересами (например, нанесение знаков опасности на транспортные средства, перевозящие взрывчатые вещества и изделия), и проблема столкновения интересов этих двух концепций уже подробно обсуждалась в прошлом.

73. Секретариат сообщил Рабочей группе о мерах в области обеспечения надежности перевозок опасных грузов, которые были недавно приняты в Соединенных Штатах Америки (INF.26 и INF.28).

74. Представитель Соединенного Королевства указал, что Европейская комиссия учредила рабочую группу небольшого состава для разработки перечня не имеющих обязательного характера рекомендаций, которые будут направлены государствам - членам Европейского союза. Рабочая группа могла бы ознакомиться с этими рекомендациями на своей ноябрьской сессии.

75. Представитель МСАТ высказался за то, чтобы обсуждение этого вопроса проходило в Рабочей группе или на Совместном совещании, для того чтобы обеспечить общий согласованный подход всех договаривающихся сторон ДОПОГ и избежать появления большого числа национальных или региональных подходов.

76. В заключение Председатель предложил делегациям проанализировать этот вопрос и представить к ноябрьской сессии предложения и инициативы.

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

77. Рабочая группа отметила, что Комитет по внутреннему транспорту решил создать специальную группу экспертов по КГПОГ, которая проведет в 2002 году два совещания (10-12 июня 2002 года и 4-6 ноября 2002 года во время сессии WP.15). В свете выводов, которые будут сделаны этой группой, Комитет по внутреннему транспорту примет решение о том, следует ли пересмотреть КГПОГ или пойти по пути разработки отдельных конвенций для каждого из видов транспорта.

ПРОГРАММА РАБОТЫ

Неофициальные документы: INF.17 и INF.17/Add.1

78. Рабочая группа приняла к сведению информацию о прениях, состоявшихся на ежегодной сессии Европейской экономической комиссии, по вопросу о переориентации программ в рамках усилий по укреплению Организации и в свете Декларации тысячелетия.

79. В этой связи было отмечено, что роль Рабочей группы не может сводиться только к разработке норм, поскольку речь идет скорее о создании согласованной нормативной основы, которая отвечала бы политическим интересам в области безопасности, имеющим важнейшее значение для правительств государств-членов, и которая, кроме того, вписывалась бы в рамки европейской политики в сфере перевозок, направленной на обеспечение экономического развития всех государств-членов. Эта деятельность также осуществляется в контексте интенсивного сотрудничества с другими международными межправительственными и неправительственными организациями, а также с органами по стандартизации как в области перевозок, так и в других областях, таких, как окружающая среда, охрана здоровья и охрана труда. В этом отношении секретариат ЕЭК ООН играет

ведущую роль, так как, обеспечивая также секретариатское обслуживание Комитета экспертов ЭКОСОС по перевозке опасных грузов и согласованной на глобальном уровне системе классификации и маркировки химических веществ, он координирует функционирование сложного и эффективного механизма межсекторального сотрудничества на глобальном уровне.

80. Помимо пользы, которую она приносит правительствам государств - членов ЕЭК ООН и других стран, чье внутреннее законодательство опирается непосредственно на МПОГ, ДОПОГ, ВОПОГ или Рекомендации ООН, деятельность Рабочей группы и Комитета экспертов ЭКОСОС имеет прямые экономические последствия для транспортного сектора и различных отраслей промышленности, таких, как химическая и нефтяная промышленность, производство тары, цистерн, транспортных средств и судов, - последствия, которые имеют важнейшее значение для международной торговли и должны учитываться в процессе налаживания глобального партнерства в целях развития.

81. Что касается программы работы следующей сессии, то Рабочая группа решила включить в ее повестку дня те же пункты, что и для нынешней сессии, в частности второе чтение положений по транспортным средствам, предназначенным для перевозки взрывчатых веществ и изделий, и новое обсуждение предложений Италии относительно рационализации процедур официального утверждения транспортных средств.

82. В повестке дня остаются следующие документы: TRANS/WP.15/2002/15, TRANS/WP.15/2002/17, TRANS/WP.15/2002/18 и TRANS/AC.7/9.

83. Рабочая группа с удовлетворением отметила включение в повестку дня нынешней сессии пункта, посвященного толкованию ДОПОГ, и по предложению представителя Ирландии поручила секретариату изучить возможность размещения на вебсайте Отдела транспорта информации о толкованиях различных пунктов ДОПОГ, по которым Группа высказала свое мнение, с тем чтобы, в частности, избежать возникновения разногласий между контролирующими органами и теми, кто является объектом контроля.

84. Рабочая группа попросила Председателя предложить договаривающимся сторонам ДОПОГ в соответствии с процедурой внесения поправок, предусмотренной в статье 14 ДОПОГ, перечень поправок, принятых на семидесятой, семьдесят первой и нынешней сессиях (TRANS/WP.15/168 и TRANS/WP.15/168/Add.1), и сделать это в надлежащие сроки, с тем чтобы данный перечень был передан Генеральным секретарем не позднее 1 июля 2002 года для вступления в силу 1 января 2003 года.

85. Секретариату было поручено подготовить сводный вариант ДОПОГ и приложений к нему, измененных в соответствии с этими поправками, с тем чтобы его можно было опубликовать как можно скорее до вступления поправок в силу.

ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ

Выражение признательности г-ну П. Деруази и г-ну М. Биверу

86. Рабочая группа была проинформирована о том, что г-н П. Деруази (ЕСФХП) и г-н М. Бивер (МОПАП) завершили свою деятельность в соответствующих организациях, и воздала им должное за их эффективное и искреннее сотрудничество в качестве представителей соответственно химической промышленности и автомобилестроительной промышленности; она пожелала им долгих лет жизни и всяческого благополучия.

УТВЕРЖДЕНИЕ ДОКЛАДА

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

Приложение 1

**Исправления к приложению к уведомлению депозитария C.N.1078-TREATIES-3
и к документу ECE/TRANS/140 (тома I и II), принятые Рабочей группой
(см. TRANS/WP.15/170/Add.1)**

Приложение 2

Проекты поправок, принятые в предварительном порядке (для возможного вступления в силу 1 января 2005 года)

Часть 6

- 6.8.3.5.6 а) Исключить первый подпункт.

Часть 9

- 9.2.1 В таблице исключить "9.2.4.2.1" и отметки "X", относящиеся к транспортным средствам ЕХ/II и ЕХ/III, из графы, посвященной этому пункту. В следующей графе заменить "9.2.4.2.2" на "9.2.4.2.1".

- 9.2.2.4 В первом предложении заменить "le couvercle isolant" на "un couvercle isolant" (не касается текста на русском языке).

- 9.2.3.2.2 Исключить примечание.

- 9.2.4.2.1 Исключить этот пункт и соответствующим образом перенумеровать следующий пункт.

- 9.2.4.5 В первом предложении заменить слова "а также выхлопные трубы" словами "(включая выхлопные трубы)".

- 9.3.2 Изменить следующим образом:

Первое предложение становится пунктом 9.3.2.1, который гласит следующее:

"9.3.2.1 Топливные отопительные приборы можно устанавливать в транспортных средствах ЕХ/II и ЕХ/III только для обогрева кабины водителя или двигателя".

Второе предложение становится пунктом 9.3.2.2. Исключить слова "и следующим предписаниям".

Исключить подпункт b). Текст подпунктов "а)" и "с)" становится новым пунктом 9.3.2.3.

Обозначить последний абзац как пункт 9.3.2.4 и изменить первое предложение следующим образом: "Топливные обогревательные приборы, топливные баки, источники питания, заборники воздуха для сжигания топлива или обогрева, а также выхлопные трубы (их выпускные отверстия), требующиеся ..."; исключить два последних предложения ("Необходимо обеспечить ... не должна превышать 50°C").

9.3.3 В третьем предложении первого абзаца включить ссылку на сноску ¹ после слов "трудновоспламеняющийся материал". Включить текст сноски следующего содержания:

¹ В случае воспламеняющегося материала это требование считается выполненным, если в соответствии с процедурой, указанной в стандарте ISO 3795:1989 "Автотранспортные средства, а также сельскохозяйственные и лесные тракторы и техника - Определение горючести внутренних материалов", образцы брезента имеют скорость горения не более 100 мм/мин."

Изменить последнее предложение следующим образом: "Он должен натягиваться таким образом, чтобы покрывать загружаемое пространство транспортного средства со всех сторон".

Изменить второй абзац следующим образом: "Все отверстия в грузовом отделении закрытых транспортных средств должны иметь запираемые, плотно посаженные двери или жесткие крышки. Кабина водителя должна быть отделена от грузового отделения сплошной стенкой".

9.3.4 Изменить следующим образом:

"9.3.4 Транспортные средства ЕХ/П

9.3.4.1 Эти транспортные средства должны проектироваться, изготавливаться и оборудоваться таким образом, чтобы взрывчатые вещества и изделия были защищены от опасности извне и от воздействия климатических условий. Эти транспортные средства должны быть закрытого типа. Кабина водителя должна быть отделена от грузового

отделения сплошной стенкой. Соприкасающиеся с грузом поверхности должны быть сплошными. Могут быть установлены устройства для крепления груза. Все соединения должны быть герметизированы. Все отверстия должны быть снабжены запорными устройствами. Их двери или крышки должны быть расположены и устроены таким образом, чтобы обеспечивалось их соединение внахлестку.

[9.3.4.2 ~~Изоляционные свойства и жаропрочность кузова должны быть по крайней мере эквивалентны изоляционным свойствам и жаропрочности перегородки, состоящей из наружной металлической стенки, обшитой 10-миллиметровым слоем огнеупорной древесины;~~ Конструкция кузова должны гарантировать, что в течение 15 минут после начала пожара, который может возникнуть при эксплуатации транспортного средства, например в результате воспламенения шин, пламя не проникнет на внутреннюю поверхность и на внутренней поверхности не возникнет участков, нагретых до температуры выше 120°C. Выполнение этого требования должно проверяться компетентным органом или организацией, назначенной компетентным органом.]".

- 9.3.5 Изменить заголовок следующим образом: "**Двигатель и грузовое отделение**"; начало первого предложения читать следующим образом: "Двигатель, приводящий в движение транспортное средства ЕХ/II или ЕХ/III, должен быть расположен...".
- 9.3.6 Изменить заголовок следующим образом: "**Внешние источники тепла и грузовое отделение**" (текст оставлен без изменений).
- 9.3.7.1 Исключить этот пункт. Существующий пункт 9.3.7.2 становится пунктом "9.3.7.1".
- 9.3.7.2 Включить новый пункт 9.3.7.2 следующего содержания:
- "9.3.7.2 Любые осветительные устройства, находящиеся в грузовом отделении транспортных средств ЕХ/II, должны быть расположены в потолочной части и снабжены закрывающим приспособлением, т.е. не должны иметь незащищенных проводов или ламп накаливания.
- В случае группы совместимости J электрооборудование должно иметь степень защиты по крайней мере IP65 (например, "взрывобезопасная

оболочка Eex d"). Любое электрооборудование, доступ к которому имеется изнутри грузового отделения, должно быть в достаточной мере защищено от механического воздействия с внутренней стороны грузового отделения".

9.3.7.3 В конце добавить следующее предложение:

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