



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.15/179/Add.1
17 June 2004

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ
КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ
Рабочая группа по перевозкам опасных грузов

**ДОКЛАД РАБОЧЕЙ ГРУППЫ О РАБОТЕ ЕЕ СЕМЬДЕСЯТ ШЕСТОЙ СЕССИИ
(3-7 мая 2004 года)**

Добавление 1

Приложение 3

**Доклад специальной рабочей группы по безопасности перевозок опасных грузов
в автодорожных туннелях**

Общая информация

1. Специальная рабочая группа по безопасности перевозок опасных грузов провела совещание в ходе семьдесят шестой сессии Рабочей группы по перевозкам опасных грузов 5-7 мая 2004 года под председательством г-на А. Йохансена (Норвегия).
2. На совещании рабочей группы присутствовали представители Австрии, Болгарии, Германии, Греции, Дании, Испании, Италии, Латвии, Польши, Португалии, Российской Федерации, Сербии и Черногории, Словакии, Соединенного Королевства, Франции, Швейцарии, Швеции, Европейской комиссии, Европейского совета химической промышленности (ЕСФХП) и Международной конференции служб экспресс-перевозок (МКСЭП).

3. Мандат специальной рабочей группы был определен Рабочей группой (TRANS/WP.15/179, пункты 55-63).
4. Специальная рабочая группа обсудила следующие документы: TRANS/WP.15/2004/12 (Швейцария), -/2004/32 (Швейцария), -/2004/17 (секретариат), -2004/34 (Швейцария), -/2004/24 (Германия), -/2004/27 (Испания), -/2004/31 (Швейцария), неофициальные документы INF.13 (Австрия), INF.19 (секретариат) и INF.34 (Германия), представленные на семьдесят пятой сессии Рабочей группы по перевозкам опасных грузов, а также неофициальные документы INF.9 (Франция) и INF.22 (Соединенное Королевство), представленные на семьдесят шестой сессии Рабочей группы.
5. Специальная рабочая группа решила положить в основу своей работы документ TRANS/WP.15/2004/17, подготовленный секретариатом.
6. Сотрудник секретариата объяснил, что указанный документ был подготовлен по просьбе Рабочей группы по перевозкам опасных грузов, с тем чтобы отразить в нем выводы рабочей группы, заседавшей в Фельдкирхе (TRANS/WP.15/2004/24), в форме предложений по поправкам к ДОПОГ.
7. Тексты, принятые специальной рабочей группой, приводятся в добавлении к настоящему приложению для рассмотрения Рабочей группой.

Глава 1.9

8. Представитель Швейцарии не согласился с тем, что предлагаемые положения должны быть включены в главу 1.9. По его мнению, их в действительности следует включить в главу 8.6.
9. Участникам напомнили о том, что Рабочая группа приняла решение, что в соответствии со статьей 2 ДОПОГ в приложения к ДОПОГ необходимо включить требования в отношении безопасности, касающиеся движения транспортных средств через автодорожные туннели, и, поскольку глава 1.9 посвящена ограничениям, она является надлежащим местом для включения общих требований в отношении согласованных условий перевозки через автодорожные туннели, которые были бы более строгими, чем те, которые применяются к движению по автодорогам на открытой местности.

Пункты 1.9.5 и 1.9.6

10. В соответствии с решением Рабочей группы о том, что ограничения движения должны обозначаться с помощью дорожных знаков и сигналов, специальная рабочая группа согласилась включить пункты 1.9.5 и 1.9.6 на основе предложения секретариата. Группа согласилась с предложением Франции, содержащемся в документе INF.9, о том, что, поскольку не все договаривающиеся стороны ДОПОГ являются договаривающимися сторонами Венской конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года и дополняющего ее Европейского соглашения 1975 года, следует обеспечить большую гибкость текста в соответствии с приложением 3 к проекту европейской директивы о минимальных требованиях по обеспечению безопасности для туннелей трансевропейской автодорожной сети.

Пункт 1.9.7

11. Представитель Швейцарии не согласился с тем, чтобы ограничения движения через туннели не применялись к транспортным средствам, перевозящим опасные грузы в количествах, которые меньше предельных значений, указанных в подразделе 1.1.3.6, поскольку подраздел 1.1.3.6 был составлен без учета соображений, связанных с безопасностью перевозок в туннелях.

12. Однако участникам напомнили, что в соответствии с предложенной ОЭСР/ПМАДК системой групп не предполагалось применять ограничения, касающиеся движения в туннелях, к транспортным средствам, на которых не требуется размещать таблички оранжевого цвета, и что Рабочая группа большинством голосов решила, что эти ограничения не будут применяться к количествам, которые меньше предельных значений, указанных в подразделе 1.1.3.6.

13. Представитель Швейцарии высказался за то, чтобы пересмотреть предельные значения, указанные в подразделе 1.1.3.6, применительно к движению через автодорожные туннели.

Отступления от общих правил, содержащихся в пунктах 1.9.5 и 1.9.7; следующий пункт 1.9.8

14. За исключением Швейцарии, участники в целом не поддержали принцип, предложенный Францией в документе INF.9, согласно которому следует разрешить отступления от общих правил, такие, как дополнительные практические меры и в особенности дополнительные конкретные ограничения, например для транспортных

средств, на которых не требуется размещать таблички оранжевого цвета. Несколько делегаций сочли, что, если такие отступления будут разрешены, ситуация останется в точности такой же, как в настоящее время, и никакого согласования достичь не удастся.

15. Большинство членов группы выразили мнение, что предлагаемый пункт 1.9.8 не следует включать и что если некоторые правительства считают, что ограничения должны применяться к количествам, которые меньше предельных значений, предусмотренных в подразделе 1.1.3.6, то им следует представить письменные предложения Рабочей группе и предлагаемые положения должны быть такими, чтобы их можно было применять согласованным образом.

16. Что касается возможности принятия дополнительных конкретных эксплуатационных мер, предложенных Францией, то некоторые делегации сочли, что термин "эксплуатационные меры" является слишком расплывчатым и может привести к появлению большого числа разнообразных отступлений. Представитель Франции объяснил, что под практическими мерами подразумеваются такие меры, как предварительные уведомления или проезд в составе колонн, т.е. меры, которые будут фактически охватываться процедурой анализа рисков. Например, в некоторых случаях туннели, перевозка через которые опасных грузов будет, как правило, запрещена, могут быть открыты для перевозки определенных групп грузов в случае применения таких мер.

17. Специальная рабочая группа согласилась добавить в пункт 1.9.5 предложение, разрешающее применение таких эксплуатационных мер, но при условии, что информация о таких мерах должна быть официально опубликована и общедоступна.

Глава 2.4

18. Рабочая группа решила, что следует также включить определения групп А и Е (см. добавление).

19. В связи с предложением Франции (INF.9) о том, чтобы включить в группу С дополнительные радиоактивные материалы (неделяющиеся материалы в упаковках типа В или С и все делящиеся материалы), было решено заключить дополнительные номера ООН в квадратные скобки и проконсультроваться с экспертами по классу 7.

20. Представитель Швейцарии выразил мнение, что три основные группы, предложенные ОЭСР/ПМАДК (очень сильный взрыв, сильный взрыв или выброс большого количества токсичного вещества, крупный пожар), разработаны недостаточно полно, чтобы учитывать все серьезные риски, возникающие в туннелях, в частности

выброс жидких коррозионных веществ. Ему было предложено представить соответствующие предложения с учетом этих рисков, если он сочтет это необходимым.

21. Представитель Швейцарии выразил мнение, что коды В1000 и С5000 являются слишком сложными и что было бы проще отнести взрывчатые вещества и изделия к одной группе независимо от массы нетто взрывчатого вещества. Ему было вновь предложено представить конкретные предложения, если он не согласен с выводами группы, заседавшей в Фельдкирхе.

22. Представитель Германии указал, что в интересах систематизированного подхода положения главы 2.4 следует включить в главу 8.6 и что он представит предложение на этот счет.

23. Специальная рабочая группа не согласилась с переносом № ООН 2900 и 2814 в группу В, и представитель Соединенного Королевства снял с рассмотрения свое предложение, содержащееся в документе INF.22.

24. Специальная рабочая группа отметила, что № ООН 3291 и 3373 не должны подпадать под какие-либо ограничения, касающиеся туннелей, и поэтому их не следует включать в какую-либо из групп А-Е.

25. На основе состоявшихся обсуждений секретариат подготовил проект текста новой главы 2.4, содержащийся в неофициальном документе INF.29.

26. Касаясь пункта 2.4.4, представитель Швейцарии высказал мнение, что опасные грузы, упакованные в ограниченных количествах и перевозимые в соответствии с главой 3.4, не должны автоматически освобождаться от действия ограничений, касающихся туннелей, в частности тогда, когда они перевозятся полной загрузкой.

27. Представитель Франции напомнил, что вопрос об ограниченных количествах обсуждается Подкомитетом экспертов ООН по перевозке опасных грузов и что, возможно, необходимо будет вернуться к обсуждению этой проблемы.

28. В итоге было решено сохранить текст пункта 2.4.4, предложенный секретариатом. Был задан вопрос о том, не следует ли в пункте 2.4.4 сослаться также на подраздел 1.1.3.1 (в дополнение к "1.1.3.2-1.1.3.5"). Сотрудник секретариата объяснил, что в этом нет необходимости, поскольку транспортные операции, упоминаемые в подразделе 1.1.3.1, не подпадают под действие ДОПОГ, и поэтому не будет никаких оснований для отнесения опасных грузов, перевозка которых уже и так освобождается от действия ДОПОГ, к

какой-либо категории туннелей в рамках ДОПОГ. Этот подход соответствует подходу, который применялся при разработке пункта 1.1.3.6.5, касающегося отнесения смешанных грузов к транспортной категории.

Глава 3.2

29. Участникам напомнили, что порожние неочищенные цистерны должны рассматриваться как наполненные.

Глава 8.6

30. Несколько делегаций поставили под вопрос необходимость включения раздела 8.6.1, в котором приводятся пояснения к толкованию дорожных знаков и сигналов.

31. Сотрудник секретариата объяснил, что данный раздел был включен в предложение из-за удобства для водителей транспортных средств, перевозящих опасные грузы, однако необходимо будет в то же время обеспечить, чтобы пояснения соответствовали Венской конвенции о дорожных знаках и сигналах (Вена, 1968 год), Европейскому соглашению, дополняющему эту Конвенцию (Женева, 1971 год), и толкованию, содержащемуся в Сводной резолюции о дорожных знаках и сигналах (СР.2), Основной рабочей группы по автомобильному транспорту Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН, которая обновляется Рабочей группой по безопасности дорожного движения (WP.1).

32. Представитель Швейцарии выразил мнение, что толкование, предложенное секретариатом, не соответствует существующему толкованию, содержащемуся в резолюции СР.2.

33. Участникам напомнили, что существующее толкование, содержащееся в резолюции СР.2, было разработано на основе рекомендаций Рабочей группы WP.15 и что, если Рабочая группа WP.15 сочтет, что его следует изменить, чтобы отразить новые положения ДОПОГ об ограничениях, касающихся туннелей, то Рабочая группа по безопасности дорожного движения примет во внимание новые рекомендации Группы WP.15 и внесет в указанное толкование соответствующие изменения.

34. Однако оставался нерешенным вопрос о том, должно ли это толкование содержаться только в резолюции СР.2 или одновременно в ДОПОГ и резолюции СР.2. В этой связи внимание участников было обращено на мнение Председателя Группы WP.1 по правовым вопросам, которое было представлено в неофициальном документе INF.19 на семьдесят пятой сессии. Согласно этому мнению, текст, предложенный секретариатом для описания

знака С, 3^h, приведенного в Венской конвенции, является верным, однако ссылку на толкование согласно СР.2 следует исключить. Вместо этого в ДОПОГ следует сохранить текст толкования, предложенный секретариатом, а рекомендацию в отношении этого знака в СР.2 следует (надлежит) исключить.

35. Большинство делегаций согласились с тем, что толкование, предложенное секретариатом, является верным в свете новых положений об ограничениях, касающихся туннелей, и должно применяться к знакам С, 3^h (8.6.1.2) и D, 10^{a,b,c} (8.6.1.5). Текст должен быть заключен в квадратные скобки, пока не будет получено мнение Группы WP.1 относительно того, следует ли включить его в ДОПОГ, в СР.2 или в оба эти документа.

36. Было решено, что знаки С, 3^m (8.6.1.3) и С, 3ⁿ (8.6.1.4) не должны упоминаться в ДОПОГ в конкретном контексте ограничений, касающихся туннелей. Ряд делегаций сочли, что знак С, 3^m устарел и не должен более использоваться.

37. Сотрудник секретариата отметил, что, поскольку в СР.2 отсутствует толкование знака С, 3ⁿ, было бы полезным, чтобы Рабочая группа передала свое толкование Группе WP.1 для включения в СР.2.

Заключение

38. Специальная рабочая группа просила секретариат подготовить пересмотренный вариант предлагаемых поправок к ДОПОГ в отношении ограничений, касающихся туннелей, на основе итогов состоявшихся дискуссий, с тем чтобы Рабочая группа WP.15 рассмотрела его на своей следующей сессии.

39. Пересмотренные предлагаемые поправки приводятся в добавлении к настоящему приложению.

Добавление

Предлагаемые поправки к приложениям А и В к ДОПОГ

ГЛАВА 1.9

Добавить следующие пункты 1.9.5-1.9.5.7:

- "1.9.5 Ограничения, касающиеся туннелей
- 1.9.5.1 При применении ограничений движения к автодорожным туннелям в соответствии с пунктом 1.9.3 а) Договаривающиеся стороны обозначают такие ограничения с помощью знаков и сигналов. Дорожные знаки и сигналы описываются в Конвенции о дорожных знаках и сигналах (Вена, 1968 год) и Европейском соглашении, дополняющем Конвенцию о дорожных знаках и сигналах (Женева, 1971 год), [согласно толкования, приведенному в Резолюции о дорожных знаках и сигналах (СР.2) Основной рабочей группы по автомобильному транспорту Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН с внесенными в нее поправками*. (См. также главу 8.6.)]
- 1.9.5.2 Такие ограничения должны быть также официально опубликованы и быть общедоступны.
- 1.9.5.3 Для облегчения понимания знаков на международном уровне система знаков и сигналов, предписанная в Венской конвенции, основывается на использовании форм и цветов, характерных для каждого класса знаков, и, когда это возможно, на использовании графических символов, а не надписей. Если Договаривающиеся стороны сочтут необходимым изменить предписанные знаки и символы, изменения не должны затрагивать их существенных характеристик. Если Договаривающиеся стороны не применяют Венскую конвенцию, предписанные знаки и символы могут быть изменены при том условии, что произведенные изменения не будут затрагивать их основного предназначения.
- 1.9.5.4 Когда движение в туннелях ограничено для конкретных групп, определенных в главе 2.4, знаки должны быть, при необходимости, снабжены дополнительными табличками, на которых указаны буквы В, С или D, или не снабжены такими дополнительными табличками для целей применения в соответствии с разделом 8.6.2.

- 1.9.5.5 Когда Договаривающиеся стороны применяют конкретные эксплуатационные меры, направленные на сокращение рисков и касающиеся некоторых или всех транспортных средств, пользующихся туннелями, такие, как уведомление перед въездом или проезд в составе колонн, включающих транспортные средства сопровождения, такие эксплуатационные меры должны быть официально опубликованы и быть общедоступны.
- 1.9.5.6 Дорожные знаки и сигналы, предназначенные для запрещения движения транспортных средств, перевозящих опасные грузы, через автодорожные туннели, должны сопровождаться знаками и сигналами, указывающими или предписывающими альтернативные маршруты движения, или им должны предшествовать такие знаки и сигналы.
- 1.9.5.7 Ограничения, касающиеся туннелей, не применяются к транспортным средствам, перевозящим опасные грузы в соответствии с положениями подраздела 1.1.3.6".

Добавить следующую новую главу:

"ГЛАВА 2.4

КЛАССИФИКАЦИЯ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ ДЛЯ ЦЕЛЕЙ ПЕРЕВОЗКИ В АВТОДОРОЖНЫХ ТУННЕЛЯХ

Общие положения

- 2.4.1 Для целей проезда транспортных средств, перевозящих опасные грузы, через автодорожные туннели, опасные грузы классифицированы по группам, для перевозки которых в туннелях могут быть установлены ограничения в зависимости от возможных последствий аварий, которые должны приниматься во внимание исходя из характеристик туннелей.
- 2.4.2 Система классификации исходит из того, что в туннелях существуют три основных вида опасности, которые могут привести к многочисленным жертвам и, возможно, причинить серьезный ущерб конструкции туннеля, а именно:

- a) взрывы;
- b) выброс токсичного газа или летучей токсичной жидкости;
- c) пожары.

Группы определяются следующим образом, начиная с наиболее опасной:

Группа А: Опасные грузы, которые запрещены к перевозке согласно ДОПОГ;

Группа В: Опасные грузы, которые могут привести к очень сильному взрыву;

Группа С: Опасные грузы, которые могут привести к сильному взрыву или выбросу большого количества токсичного вещества [либо сильному облучению или радиоактивному загрязнению], но не могут привести к очень сильному взрыву;

Группа D: Опасные грузы, которые могут привести к крупному пожару, но не могут привести к очень сильному или сильному взрыву или выбросу большого количества токсичного вещества.

Группа E: Опасные грузы, кроме опасных грузов групп А, В, С и D и № ООН 3373 и 3291.

ПРИМЕЧАНИЕ: Как следствие этой иерархии опасностей, ограничения, касающиеся туннелей, которые применяются к какой-либо определенной группе, применяются также к тем группам, которые являются более опасными в соответствии со следующей таблицей:

Ограничение, применяемое к группе	Применяется также к группе(ам)
А	-
В	А
С	А, В
D	А, В, С
Е	А, В, С, D

- 2.4.3 Когда опасные грузы различных групп перевозятся в одной и той же транспортной единице, весь груз должен быть отнесен к наиболее опасной группе.
- 2.4.4 Опасные грузы, подпадающие под изъятия в соответствии с подразделами 1.1.3.2-1.1.3.5, не должны приниматься во внимание при определении группы.
- 2.4.5 Когда количество, перевозимое транспортной единицей, таково, что применяются положения пункта 1.1.3.6.2, не требуется определить группу и весь груз не подпадает под действие ограничений, касающихся туннелей.
- 2.4.6 Отнесение опасных грузов к этим группам осуществляется на основании внутренне присущих опасных свойств перевозимых опасных грузов, типа средств удержания и количества, перевозимого транспортной единицей.

Группа А

- 2.4.7 Все опасные грузы, запрещенные к перевозке в соответствии с подразделами 2.2.X.2 части 2, относятся к группе А.

Группы В, С и D

- 2.4.8 Опасные грузы, подлежащие включению в группы В, С или D, отнесены к кодам туннелей В, В1000, В1, С, С5000, С1, D или D1 в колонке 15 таблицы А главы 3.2 следующим образом:

Группа В

- В Класс 1: группы совместимости А и L
 Класс 3: классификационный код D (№ ООН 1204, 2059, 3064, 3343, 3357, 3379)
 Класс 4.1: классификационные коды D или DT;
 самореактивные вещества типа В (№ ООН 3221, 3222, 3231, 3232);
 Класс 5.2: органические пероксиды типа В (№ ООН 3101, 3102, 3111, 3112).
- В1000 Опасные грузы подклассов 1.1, 1.2 и 1.5 (за исключением групп совместимости А и L), когда общая масса нетто взрывчатого вещества на транспортную единицу превышает 1 000 кг.

B1 При перевозке в цистернах следующие опасные грузы:

Класс 2: классификационные коды F, TF и TFC;

Класс 4.2: группа упаковки I;

Класс 4.3: группа упаковки I;

Класс 5.1 группа упаковки I.

Группа C

C Следующие опасные грузы:

Класс 1: подклассы 1.1, 1.2, 1.5 (за исключением групп совместимости A и L);

Класс 1: группы совместимости H и J;

Класс 7: № ООН 2977, 2978, [2916, 2917, 3323, 3324, 3325, 3326, 3327, 3328, 3329, 3330, 3331 и 3333].

C5000 Опасные грузы подкласса 1.3 (группы совместимости C и G), когда масса нетто взрывчатого вещества на транспортную единицу превышает 5 000 кг.

C1 При перевозке в цистернах следующие опасные грузы:

Класс 2: классификационные коды T, TC, TO, ТОС;

Класс 3: группа упаковки I, классификационные коды FC и FTC;

Класс 6.1: группа упаковки I, классификационные коды TF1 и TFC;

Класс 8: группа упаковки 1, классификационный код СТ1.

Группа D

D Следующие опасные грузы:

Класс 2: квалификационные коды F, FC, T, TC, TF, TO, TFC, ТОС;

Класс 4.1: самореактивные вещества типов C, D, E, F и № ООН 2956, 3241, 3242, 3251;

Класс 5.2: органические пероксиды типов C, D, E, F;

Класс 6.1: группа упаковки I, классификационные коды TF1 и TFC;

Класс 8: группа упаковки I, классификационный код СТ1;

Класс 9: классификационный код M10 (№ ООН 3258).

D1 При перевозке навалом/насыпью или в цистернах следующие опасные грузы:

- Класс 3: группа упаковки I или II либо классификационный код F2;
Класс 4.2: группа упаковки II;
Класс 4.3: группа упаковки II;
Класс 6.1: группа упаковки I, классификационные коды TF2 и TW1;
группа упаковки II, классификационные коды TF1, TF2, TFC и TW1;
Класс 8: группа упаковки I, классификационные коды CF1, CFT и CW1.
Класс 9: классификационные коды M2 и M3.

Группа E

2.4.10 Все опасные грузы, кроме опасных грузов групп A-D, относятся к группе E, за исключением № ООН 3291 и 3373.

Опасные грузы, не отнесенные к какой-либо группе

2.4.11 № ООН 3291 ОТХОДЫ БОЛЬНИЧНОГО ПРОИСХОЖДЕНИЯ, РАЗНЫЕ, Н.У.К., или (БИО)МЕДИЦИНСКИЕ ОТХОДЫ, Н.У.К., и № ООН 3373 ДИАГНОСТИЧЕСКИЕ ОБРАЗЦЫ не подпадают под действие каких-либо ограничений, касающихся туннелей, и не относятся к какой-либо группе".

ГЛАВА 3.2

3.2.1 Изменить пояснения к колонке 15 следующим образом:

«"Транспортная категория/Код туннеля"

В этой колонке в верхней части клетки указана цифра, обозначающая транспортную категорию, к которой отнесено вещество или изделия для целей распространения на него изъятия, связанного с количествами, перевозимыми в одной транспортной единице (см. подраздел 1.1.3.6).

В нижней части клетки указан(ы) код(ы) (в круглых скобках), к которому(ым) отнесено вещество или изделие для целей распространения на него ограничений на перевозку в туннелях (см. пункт 1.9.5 и главы 2.4 и 8.6). Если групповой код туннеля не присвоен, это указывается знаком "(-)".

Когда указаны два кода, применимым является тот код, который соответствует условиям перевозки, например (B1000, C) указывает на то, что груз принадлежит к группе В, если общая масса нетто взрывчатого вещества в транспортной единице превышает 1 000 кг; в противном случае груз принадлежит к группе С. Указание (C1, D) означает, что груз принадлежит к группе С, если опасные грузы перевозятся в цистернах, а в противном случае - к группе D».

Таблица А

Изменить название колонки 15 следующим образом:

"Транспортная категория
(Код туннеля)

1.1.3.6
(2.4,
8.6)".

Колонка 15: Добавить в круглых скобках код(ы) туннеля, к которому(ым) отнесено вещество или изделие в соответствии с критериями новой главы 2.4, т.е.:

Класс 1: подкласс 1.1, группы совместимости А и L	(B)
Класс 1: подкласс 1.1, группы совместимости В, С, D, E, F, G и J	(B1000, C)
Класс 1: подкласс 1.2, группа совместимости L	(B)
Класс 1: подкласс 1.2, группы совместимости В, С, D, E, F, G, H и J	(B1000, C)
Класс 1: подкласс 1.3, группа совместимости L	(B)
Класс 1: подкласс 1.3, группы совместимости H и J	(C)
Класс 1: подкласс 1.3, группы совместимости С и G	(C5000)
Класс 1: подкласс 1.4	(E)
Класс 1: подкласс 1.5, группа совместимости D	(B1000, C)
Класс 1: подкласс 1.6	(E)
Класс 1: № ООН 0190	(E)
Класс 2: классификационные коды с буквами F, TF, TFC	(B1, D)
	FC (D)
	T, TC, TO, TOC (C1, D)
	A, O (E)

Класс 3:	классификационный код D	(B)
	группа упаковки I, классификационные коды FC, FTC	(C1)
	группы упаковки I и II; классификационный код F2	(D1)
	прочие	(E)
Класс 4.1:	классификационные коды D и DT	(B)
	№ ООН 3221, 3222, 3231, 3232	(B)
	самореактивные вещества типов C, D, E, F	(D)
	№ ООН 2956, 3241, 3242, 3251	(D)
	прочие	(E)
Класс 4.2:	группа упаковки I	(B1)
	группа упаковки II	(D1)
	прочие	(E)
Класс 4.3:	группа упаковки I	(B1)
	группа упаковки II	(D1)
	прочие	(E)
Класс 5.1:	группа упаковки I	(B1)
	прочие	(E)
Класс 5.2:	тип B	(B)
	типы C, D, E, F	(D)
Класс 6.1:	группа упаковки I, классификационные коды TF1, TFC	(C1, D)
	группа упаковки I, классификационные коды TF2 и TW1	(D1)
	группа упаковки II, классификационные коды TF1, TF2, TFC и TW1	(D1)
	прочие	(E)
Класс 7:	№ ООН 2977, 2978 [2916, 2917, 3323, 3324, 3325, 3326, 3327, 3328, 3329 3330, 3331 и 3333]	(C)
	прочие	(E)

Класс 8:	группа упаковки I, классификационный код СТI	(C1, D)
	группа упаковки I, классификационные коды CF1, CFT и CW1	(D1)
	прочие	(E)
Класс 9:	классификационные коды M2, M3	(D1)
	M10	(D)
	прочие	(E)

Включить новую главу 8.6 следующего содержания:

"ГЛАВА 8.6

СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ОГРАНИЧЕНИЙ ДВИЖЕНИЯ В ТУННЕЛЯХ

- 8.6.1 Согласно пункту 1.9.3 а) Договаривающиеся стороны могут решить ограничить движение транспортных средств, перевозящих опасные грузы, в туннелях. Для этой цели они могут использовать знаки С, 3^h и D, 10^a, 10^b и 10^c и сигналы в соответствии с Венской конвенцией о дорожных знаках и сигналах (Вена, 1968 год) и Европейским соглашением, дополняющим Конвенцию о дорожных знаках и сигналах (Женева, 1971 год), в соответствии с пунктом 1.9.5.1 или эквивалентные знаки и сигналы в соответствии с пунктом 1.9.5.3.
- [8.6.2 Знаки, запрещающие движение транспортных средств в автодорожных туннелях или указывающие или предписывающие альтернативные маршруты движения, могут быть снабжены или не снабжены дополнительными табличками, на которых указаны буквы В, С или D. Они применяются только к транспортным средствам, которые перевозят опасные грузы, отнесенные к кодам туннелей А, В, С, D или E в соответствии с главой 2.4, и на которых требуется размещать таблички оранжевого цвета в соответствии с разделом 5.3.2, согласно нижеследующей таблице:

Знак	Применяется к транспортным средствам, перевозящим опасные грузы
С дополнительной табличкой, на которой указана буква "В"	групп А и В
С дополнительной табличкой, на которой указана буква "С"	групп А, В и С

Знак	Применяется к транспортным средствам, перевозящим опасные грузы
С дополнительной табличкой, на которой указана буква "D"	групп А, В, С и D
Без дополнительной таблички	групп А, В, С, D и E

]**

* Этот текст в принципе согласован. Он заключен в квадратные скобки, поскольку его еще необходимо согласовать с Рабочей группой по безопасности дорожного движения (WP.1).