



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.15/181
17 November 2004

RUSSIAN
Original: FRENCH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по перевозкам опасных грузов

ДОКЛАД РАБОЧЕЙ ГРУППЫ О РАБОТЕ ЕЕ СЕМЬДЕСЯТ СЕДЬМОЙ СЕССИИ
(25 — 28 октября 2004 года)

СОДЕРЖАНИЕ

	<u>Пункты</u>
УЧАСТНИКИ	1
УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ.....	2
СОСТОЯНИЕ ЕВРОПЕЙСКОГО СОГЛАШЕНИЯ О МЕЖДУНАРОДНОЙ ДОРОЖНОЙ ПЕРЕВОЗКЕ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ (ДОПОГ) И СВЯЗАННЫЕ С ЭТИМ ВОПРОСЫ	3 - 11
ТОЛКОВАНИЕ ДОПОГ	12 - 43
ПРЕДЛОЖЕНИЯ О ВНЕСЕНИИ ПОПРАВОК В ПРИЛОЖЕНИЯ А И В К ДОПОГ	44 - 68
БЕЗОПАСНОСТЬ В АВТОДОРОЖНЫХ ТУННЕЛЯХ	69 - 74
ПРОГРАММА РАБОТЫ.....	75 - 85
ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ	86
УТВЕРЖДЕНИЕ ДОКЛАДА	87

* * *

Приложение: Проекты поправок к приложениям А и В к ДОПОГ, принятые Рабочей группой.

УЧАСТНИКИ

1. Рабочая группа по перевозкам опасных грузов провела свою семьдесят седьмую сессию 25 — 28 октября 2004 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, Нидерландов, Норвегии, Польши, Португалии, Российской Федерации, Румынии, Сербии и Черногории, Словакии, Соединенного Королевства, Соединенных Штатов Америки, Финляндии, Франции, Чешской Республики, Швейцарии, Швеции и Эстонии. Была также представлена Европейская комиссия. Были также представлены следующие межправительственные организации: Европейская ассоциация по промышленным газам (ЕАПГ), Межправительственная организация по международному железнодорожному сообщению (ОТИФ) и Дунайская комиссия (ДК). Были представлены следующие неправительственные организации: Европейская ассоциация по сжиженным нефтяным газам (ЕАСНГ), Европейская парфюмерно-косметическая ассоциация (КОЛИПА), Международная ассоциация производителей мыла, детергентов и средств бытовой химии (МАПМ), Координационный комитет по производству автомобильных кузовов и прицепов (ККПАКП), Комитет связи по вопросам автомобильного оборудования и автомобильных деталей (КСАОД), Международная конференция служб экспресс-перевозок (МКСЭП), Европейский совет химической промышленности (ЕСФХП), Федерация европейских ассоциаций производителей аэрозолей (ФЕА), Международная федерация транспортно-экспедиторских ассоциаций (ФИАТА), Международная организация предприятий автомобильной промышленности (МОПАП) и Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ).

УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ

Документы: TRANS/WP.15/180 и -/180/Add.1

2. Рабочая группа утвердила подготовленную секретариатом предварительную повестку дня, измененную в соответствии с неофициальным документом INF.2, с тем чтобы учесть неофициальные документы INF.1 - INF.30.

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

Состояние Соглашения, Протокол о внесении поправок 1993 года

3. Рабочая группа отметила, что состояние ДОПОГ и Протокола о внесении поправок 1993 года со времени проведения последней сессии не изменилось (см. TRANS/WP.15/179, пункты 5 — 7).

4. Рабочая группа также отметила, что поправки, принятые в течение двух последних лет (TRANS/WP.15/178, -/178/Add.1 и -/178/Corr.1), были предложены правительством Португалии договаривающимся сторонам и считаются принятыми для вступления в силу 1 января 2005 года (уведомления депозитария C.N.597.2004.TREATIES-2 от 1 июля 2004 года и C.N.1051.2004.TREATIES-3 от 4 октября 2004 года).

Исправления

Неофициальные документы: INF.8 и Add.1 — 3 (секретариат)

5. Рабочая группа одобрила подготовленные секретариатом исправления, касающиеся сводного варианта ДОПОГ, подготовленного с учетом поправок, вступающих в силу 1 января 2005 года (ECE/TRANS/175, Vol. I и II). Были одобрены дополнительные исправления (см. ECE/TRANS/175/Corr.1).

Неофициальный документ: INF.26 (Финляндия)

6. Рабочая группа приняла предложение об исправлении, предусматривающее замену ссылки на директиву 90/220/ЕЕС в специальном положении 637 ссылкой на директиву 2001/18/ЕС (см. ECE/TRANS/175/Corr.1).

7. Однако предложение о замене ссылки на стандарты EN 61:1977 и EN 63:1977 должно быть передано рабочей группе по стандартам Совместного совещания МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ, прежде чем будет принято какое-либо решение.

8. Участникам напомнили, что в соответствии с разделом 1.8.4 приложения А к ДОПОГ договаривающиеся стороны должны передать в секретариат адреса назначенных ими органов и организаций, обладающих компетенцией, согласно внутригосударственному законодательству, в вопросах применения ДОПОГ.

9. На настоящий момент это обязательство выполнили лишь шесть договаривающихся сторон (Австрия, Бельгия, Латвия, Нидерланды, Польша и Португалия). Поэтому договаривающимся сторонам, которые еще не сделали этого, предлагается как можно скорее сообщить секретариату такие адреса, с тем чтобы их можно было разместить на вебсайте Отдела транспорта ЕЭК ООН. Эти перечни адресов должны быть составлены в форме, максимально понятной для пользователей, которые будут с ними консультироваться.

Специальные соглашения

Неофициальный документ: INF.19 (секретариат)

10. Рабочая группа приняла к сведению сводный перечень многосторонних соглашений, размещенный на вебсайте Отдела транспорта. Ряд делегаций объявили, что в ближайшем будущем будут предложены новые многосторонние соглашения.

Уведомления в соответствии с пунктом 1.9.4 приложения А к ДОПОГ

Неофициальный документ: INF.20 (уведомления Франции и Словении)

11. Председатель напомнил, что в соответствии со своими обязательствами согласно пункту 1.9.4 15 договаривающихся сторон уведомили секретариат об ограничениях в отношении перевозок, установленных в их странах на основании подпунктов а) или d) пункта 1.9.3. Другим странам, которые также будут устанавливать ограничения на основании подпунктов а) или d) пункта 1.9.3, было предложено уведомлять о них.

ТОЛКОВАНИЕ ДОПОГ

Перевозка в транспортной цепи, включающей морскую или воздушную перевозку

Неофициальный документ: INF.9 (секретариат)

12. Участникам напомнили о том, что подраздел 1.1.4.2 первоначально был предусмотрен для того, чтобы облегчить мультимодальную перевозку, разрешив перевозить опасные грузы в транспортной цепи, включающей морскую или воздушную перевозку, с соблюдением условий в отношении упаковки, маркировки, знаков опасности и информационных табло, применяемых в соответствии с МКМПОГ или Техническими инструкциями ИКАО, когда эти условия отличаются от требований МПОГ и ДОПОГ.

Условия морской или воздушной перевозки, приведенные в соответствии с условиями Типовых правил ООН, считались более жесткими, и данное отступление не сказывалось на уровне безопасности, который рассматривался по крайней мере как эквивалентный.

13. Однако нынешние расхождения между правилами различных видов транспорта, в частности воздушного транспорта, создают проблемы с толкованием этих правил на практике, особенно тогда, когда речь идет о классификации и когда условия морской или воздушной перевозки не соответствуют требованиям безопасности МПОГ и ДОПОГ.

14. Ряд делегаций предпочли бы обсудить этот документ в рамках Совместного совещания МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ. Однако данный документ уже был представлен Совместному совещанию в сентябре 2004 года, но из-за отсутствия времени не был рассмотрен. С другой стороны, затронутые проблемы в основном касаются стыковки между автомобильными перевозками и морскими или воздушными перевозками в портах и аэропортах. Поэтому Рабочая группа решила рассмотреть предложения, касающиеся толкования, и пришла к следующим выводам.

Транспортный документ

15. В случае применения пункта 1.1.4.2.2 (только ДОПОГ), если ДОПОГ предусматривает внесение в транспортный документ указаний, которых нет в МКМПОГ или Технических инструкциях ИКАО (например, в соответствии со специальными положениями 617 или 623, пунктами 5.4.1.1.6.3, 5.4.1.1.7, 5.4.1.1.10.1, 5.4.1.1.11, 5.4.1.1.14, 5.4.1.2.1, 5.4.1.2.2, 5.4.1.2.3.3, 5.4.1.2.3.4 или специальным положением 274, касающимся технического названия), эти указания должны быть добавлены в документ морской или воздушной перевозки, если такой документ используется.

16. В отношении специального положения 274 некоторые делегации отметили, что МПОГ и ДОПОГ излишне строго предписывают его применение и что следовало бы привести МПОГ и ДОПОГ в соответствие с Типовыми правилами ООН. Их просили подготовить предложение для Совместного совещания (или для Подкомитета экспертов ООН в случае тех делегаций, которые, напротив, считают, что Типовые правила ООН являются недостаточно жесткими).

Дополнительная маркировка согласно ДОПОГ

17. Дополнительная маркировка, требуемая МПОГ или ДОПОГ (например, в соответствии со специальным положением 633), не требуется, если упаковка маркирована в соответствии с МКМПОГ или Техническими инструкциями ИКАО.

Ограниченные количества

18. Маркировка согласно ДОПОГ на упаковках, содержащих опасные грузы в ограниченных количествах, не требуется, если на эти упаковки нанесена маркировка, предусмотренная МКМПОГ или Техническими инструкциями ИКАО для ограниченных количеств.

19. Однако возникает проблема, когда эти ограниченные количества в соответствии с МКМПОГ или Техническими инструкциями ИКАО полностью освобождаются от применения требований в отношении маркировки и транспортного документа, поскольку такие изъятия не предусмотрены в ДОПОГ. Кроме того, отступление, предусмотренное в пункте 1.1.4.2.1, не применяется к веществам классов 1 — 8, которые рассматриваются как неопасные в МКМПОГ или Технических инструкциях ИКАО.

20. Представитель МАПМ указал, что при морской перевозке контейнер в любом случае должен быть снабжен маркировкой "ОГРАНИЧЕННЫЕ КОЛИЧЕСТВА". Поэтому он предложил, чтобы эти немаркированные упаковки допускались к автомобильной перевозке согласно ДОПОГ, когда такая маркировка нанесена на контейнеры или транспортные средства.

21. Рабочая группа не пришла к единому мнению по этому вопросу, который можно будет решить только на основе письменного предложения.

Освобожденные количества и предметы потребления (ИКАО)

22. Маркировка/знаки, размещаемые на упаковках в соответствии с положениями Технических инструкций ИКАО при перевозке освобожденных количеств или предметов потребления, могут заменять собой маркировку/знаки, предусмотренные ДОПОГ, однако это отступление не применимо к классификации, и транспортный документ должен содержать информацию, предписанную ДОПОГ для соответствующих веществ.

23. Представители Норвегии и Дании высказали оговорку в отношении принятия к автомобильной перевозке в их странах упаковок со знаком опасности образца № 9 в соответствии с положениями Технических инструкций ИКАО, применимыми к предметам потребления, так как в случае аварии этот знак сообщает аварийно-спасательным службам ошибочную информацию о действительных свойствах перевозимого груза.

24. Представитель Нидерландов высказала оговорку в отношении принятия какого-либо толкования, касающегося освобожденных количеств и предметов потребления, так как обсуждение этого вопроса ведется в Подкомитете экспертов по перевозке опасных грузов ООН. Было, однако, отмечено, что эта работа продолжится в 2005 и 2006 годах и что, следовательно, ни одно положение, отражающее выводы Подкомитета, невозможно будет включить в ДОПОГ до 1 января 2009 года.

Загрязнители водной среды

25. Вещества, о которых известно, что они отвечают критериям раздела 2.3.5, должны перевозиться согласно условиям, применимым к веществам под номерами ООН 3077 или 3082, до или после воздушной перевозки. Это не противоречит Техническим инструкциям ИКАО, которые предусматривают такую ситуацию.

26. Упаковки, контейнеры и контейнеры-цистерны, на которых до или после морской перевозки имеется маркировка "загрязнители морской среды" в соответствии с МКМПОГ, к автомобильной перевозке принимаются.

27. Сотрудник секретариата указал, что вещества, о которых известно, что они отвечают критериям загрязнителей водной среды согласно разделу 2.3.5, должны до или после морской перевозки перевозиться либо в соответствии с условиями ДОПОГ для веществ под номерами ООН 3077 или 3082, либо в соответствии с требованиями МКМПОГ для этих же позиций. По его мнению, вещество, отвечающее нынешним критериям раздела 2.3.5, по существу отвечает также критериям приложения III к Конвенции МАРПОЛ и МКМПОГ для загрязнителей морской среды, даже если это вещество не указано в МКМПОГ по наименованию как загрязнитель морской среды, и пункт 2.10.2.6 МКМПОГ позволяет в этом случае идентифицировать данное вещество как загрязнитель морской среды.

28. Секретариат отметил, что последнее предложение пункта 1.1.4.2.1 должно быть упрощено, с тем чтобы оно применялось ко всем веществам классов 1 — 9, так как, по его мнению, не существует примера веществ класса 9, которые считались бы опасными согласно ДОПОГ и не считались бы опасными для воздушной или морской перевозки. Тем не менее консенсуса по этому вопросу не было достигнуто.

29. Учитывая большое число проблем, связанных с толкованием, представитель Германии рекомендовал вновь учредить неофициальную рабочую группу, которая в прошлом, по поручению Совместного совещания МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ, занималась рассмотрением проблем документации в цепи мультимодальной перевозки. Эту рекомендацию поддержали представители промышленности.

Обработка контейнеров и контейнеров-цистерн

Неофициальный документ: INF.12 (Бельгия)

30. Представитель Бельгии предложил подтвердить, что положения раздела 7.5.1 применяются на контейнерных терминалах, которые должны рассматриваться в качестве мест погрузки и разгрузки.

31. Ряд делегаций выразили мнение, что весь текст раздела 7.5.1 должен быть пересмотрен таким образом, чтобы он охватывал не только погрузку и разгрузку, но и обработку контейнеров. Было также отмечено, что эти операции могут производиться за пределами контейнерных терминалов.

32. Рабочая группа единодушно решила, что вопрос об обработке контейнеров должен рассматриваться в рамках главы 7.5. Представитель Бельгии внесет новое предложение для майской сессии 2005 года с учетом полученных замечаний.

Предотвращение угона

Неофициальный документ: INF.13 (Германия)

33. Рабочая группа сочла, что цель положений подраздела 1.10.3.3 состоит в предотвращении угона автотранспортного средства и хищения его груза и в обеспечении безопасности и того, и другого. Текст пункта 1.10.3.3 следует исправить, чтобы избежать всякой неясности (см. ECE/TRANS/175/Согг.1).

Закрытые транспортные средства

Неофициальный документ: INF.15 (Финляндия)

34. В связи с существующим определением термина "закрытое транспортное средство" (по-французски "véhicule couvert", по-английски "closed vehicle") возникает проблема, заключающаяся в том, должно ли транспортное средство с нежесткими боковыми стенками (с раздвижным тентом) рассматриваться в качестве закрытого транспортного средства или крытого брезентом транспортного средства. Мнения по этому вопросу разделились, тем более что параллельно с этим определение закрытого контейнера предусматривает наличие сплошных и жестких боковых стенок.

35. Представителю Финляндии было предложено подготовить новый документ, с тем чтобы уточнить данное определение.

36. Сотрудник секретариата отметил, что, прежде чем изменять определения, следует рассмотреть все случаи, когда предписывается использование закрытого транспортного средства, будь то для перевозки навалом/насыпью или в упаковках, с тем чтобы в точности определить, какой тип кузова является приемлемым.

Применение ДОПОГ

Неофициальный документ: INF.18 (Финляндия)

37. Представитель Финляндии указала, что проблемы, на которые она обращала внимание несколько лет назад в связи с толкованием и применением ДОПОГ на территории Российской Федерации, до сих пор не решены. Для перевозки определенных веществ по-прежнему требуются специальные разрешения, а свидетельства о допуске требуются для транспортных средств, которые согласно ДОПОГ в таких свидетельствах не нуждаются.

38. Было отмечено, что аналогичные проблемы возникают на территории Украины, Беларуси и Литвы.

39. Рабочая группа напомнила, что согласно ДОПОГ такого рода свидетельства или специальные разрешения не требуются и что эти требования, предъявляемые некоторыми государствами, не соответствуют их статусу договаривающейся стороны и вытекающему из него обязательству применять положения ДОПОГ на своей территории. Подобная практика создает серьезные препятствия на пути развития международного транспорта и торговли. Она влечет за собой административные формальности, которые не являются оправданными с точки зрения безопасности, создают логистические проблемы для перевозчиков и значительно увеличивают стоимость международных перевозок, поскольку за выдачу рассматриваемых разрешений или свидетельств взимаются сборы, что равносильно произвольному обложению налогом перевозок опасных грузов.

40. Председатель напомнил, что:

- a) свидетельства транспортных средств ДОПОГ требуются только для транспортных средств FL, AT, OX, EX/II и EX/III;
- b) разрешения на осуществление перевозки требуются только в тех случаях, когда они конкретно предписаны в приложениях А или В к ДОПОГ;

- с) свидетельство о подготовке водителя требуется не во всех случаях, в частности оно не требуется, когда перевозимые количества не превышают предельных значений, предусмотренных в подразделе 1.1.3.6.

41. Рабочая группа отметила, что для международных перевозок особенно важно урегулировать эти недоразумения, от которых напрасно страдают все заинтересованные перевозчики.

42. Представитель Российской Федерации указал, что в настоящее время в его стране осуществляются серьезные административные реформы и что будут предприняты все усилия с целью скорейшего решения этих проблем.

Определение термина "член экипажа"

Неофициальный документ: INF.22 (Польша)

43. После общего обсуждения, в ходе которого некоторые делегации высказались за пересмотр положений, касающихся присутствия на транспортном средстве других лиц помимо водителя, представитель Польши сообщил, что на следующей сессии он внесет официальное предложение.

ПРЕДЛОЖЕНИЯ О ВНЕСЕНИИ ПОПРАВК В ПРИЛОЖЕНИЯ А И В К ДОПОГ

Конструкция транспортных средств и их допущение к перевозке

Устройства ограничения скорости

Документ: TRANS/WP.15/2004/43 (Франция)

44. Предложение об оборудовании устройствами ограничения скорости всех автотранспортных средств максимальной массой более 3,5 т, впервые зарегистрированных после 31 декабря 2007 года, было принято (см. приложение).

Технический осмотр транспортных средств официально утвержденного типа

Документ: TRANS/WP.15/2004/44 (Франция)

45. Большинство делегаций высказались в поддержку предложения Франции об упрощении административных процедур, касающихся допущения тягачей полуприцепов официально утвержденного типа, укомплектованных и считающихся готовыми к эксплуатации. Представителю Франции было предложено подготовить новое предложение с учетом замечаний делегаций.

Электрооборудование, постоянно находящееся под напряжением

Документ: TRANS/WP.15/2004/45 (Франция)

46. Предложение Франции об изменении текста пункта 9.2.2.5.1 b), с тем чтобы адаптировать классификацию электрооборудования, постоянно находящегося под напряжением, не было сочтено необходимым, поскольку затронутая проблема фактически решается положениями подраздела 9.7.8.1.

Поправки к Правилам № 105 ЕЭК

Неофициальный документ: INF.3 (секретариат)

47. Рабочая группа отметила, что Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) должен принять на своей сессии в ноябре 2004 года поправки к Правилам № 105, направленные на адаптацию этих Правил с учетом поправок к ДОПОГ, вступающих в силу 1 января 2005 года.

48. Представители Франции и Португалии выразили сожаление по поводу того, что они не были проинформированы об этой работе их коллегами, участвующими в деятельности Всемирного форума (WP.29).

Поправки к Правилам № 111 ЕЭК

Неофициальный документ: INF.10 (секретариат)

49. Рабочая группа отметила, что поправки к Правилам № 111, касающимся устойчивости автоцистерн, вступят в силу в 2006 году.

50. Ряд делегаций выразили сожаление в связи с отсутствием согласованности в этой области. Некоторые правительства не применяют Правила № 111, и вследствие этого производители транспортных средств не подвергают свои транспортные средства испытаниям, предусмотренным в указанных Правилах.

Различные предложения

Поправки к подразделу 1.1.4.2

Документ: TRANS/WP.15/2004/38 (ФИАТА)

51. Предложение ФИАТА о включении нового пункта 1.1.4.2.2, касающегося размещения маркировки и информационных табло на транспортных единицах в случае перевозки, включающей морскую перевозку, было принято с некоторыми изменениями (см. приложение).

Ограничения перевозимых количеств в отношении органических пероксидов и самореактивных веществ, предусмотренные в подразделе 7.5.5.3

Документ: TRANS/WP.15/2004/40 (ЕСФХП)

52. Ряд делегаций высказали оговорки в отношении предложения об исключении предельных значений количества, предусмотренных в подразделе 7.5.5.3, и представитель ЕСФХП снял это предложение.

Вид перевозки "продажа с доставкой" (Sale on delivery)

Документ: TRANS/WP.15/2004/41 (Испания)

Неофициальные документы: INF.14 (ЕАПГ), INF.23 (Австрия), INF.28 (ЕАСНГ)

53. Эти документы развивают предложение Испании (TRANS/WP.15/2004/28), которое обсуждалось на предыдущей сессии (TRANS/WP.15/179, пункты 26-28). Участникам напомнили, что перевозки "продажа с доставкой" могут войти в практику международных перевозок между странами Европейского союза и что поэтому включение в приложения А и В положений, регулирующих эту практику, с юридической точки зрения является оправданным. Дополнительным обоснованием являются применение этих приложений к внутренним перевозкам в 25 государствах - членах Европейского союза на основании директивы 94/55/ЕС, а также стремление Европейской комиссии согласовать законодательство государств - членов Европейского союза и избежать отступлений на национальном уровне.

54. После рассмотрения этих документов было проведено совещание редакционной группы для подготовки измененного текста пункта 5.4.1.1.1 h), согласно которому в тех случаях, когда до начала перевозки невозможно идентифицировать грузополучателя, как, например, в случае местного распределения, вместо названия и адреса грузополучателя могут указываться название и адрес перевозчика.

55. Некоторые делегации были не вполне удовлетворены этим предложением ввиду юридических последствий, которые они желали бы проанализировать. Это связано с тем, что в таком случае перевозчик будет рассматриваться в качестве грузополучателя и будет брать на себя обязанности, предусмотренные в главе 1.4 для грузополучателя. По мнению МСАТ, когда имеется договор перевозки, могут возникнуть противоречия с Конвенцией о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ). Согласно определениям

ДОПОГ, в тех случаях, когда договора перевозки не имеется, грузополучателем является предприятие, принимающее грузы по прибытии.

56. Некоторые делегации также отметили, что этот вопрос должен быть урегулирован в комплексе. Необходимо учитывать не только доставку газовых баллонов, но и доставку нефтепродуктов, снабжение фермеров удобрениями, пестицидами и т.д.

57. Хотя это предложение получило поддержку ряда делегаций, большинство членов Рабочей группы высказались за то, чтобы дополнительно продумать эти вопросы, и было принято решение вернуться к обсуждению данного предложения на следующей сессии.

Определение термина "баузер" в рамках ДОПОГ

Документ: TRANS/WP.15/2004/42 (Соединенное Королевство)

58. Этот документ был подготовлен по итогам обсуждений, состоявшихся на предыдущей сессии (см. TRANS/WP.15/179, пункты 29-31).

59. Некоторые делегации отметили, что предложение Соединенного Королевства о том, чтобы разрешить перевозку КСГМГ, установленных на прицепах (но при этом съёмных), соответствует практике, существующей в ряде стран. Однако, по их мнению, отнюдь не очевидно, что эта практика в настоящее время не разрешается согласно ДОПОГ.

60. Вместе с тем было отмечено, что согласно пункту 7.5.7.3 КСГМГ не должны открываться в ходе перевозки водителем или членами экипажа. Поэтому их не следовало бы использовать в качестве цистерн во время перевозки.

61. Некоторые делегации сочли, что, для того чтобы разрешить такое использование КСГМГ, необходимо предусмотреть надлежащие условия перевозки для обеспечения безопасности, например в отношении торможения, электрооборудования, устойчивости прицепа, запорных устройств и их защиты, подготовки водителей, заземления и т.д.

62. Представитель Соединенного Королевства сообщила, что она представит новое предложение на следующей сессии.

Многосторонние специальные соглашения

Документ: TRANS/WP.15/2004/39 (ЕКАК/МАПМ/МКСЭП)

Неофициальный документ: INF.29 (МАПМ/МКСЭП)

63. Было отмечено, что в случае перевозки в соответствии с многосторонними или двусторонними специальными соглашениями в самих этих соглашениях определяются условия перевозки, включая те записи, которые должны быть сделаны в транспортном документе. Согласно пункту 1.4.2.1.1 b), грузоотправитель обязан передать перевозчику информацию, необходимую для осуществления перевозки. Перевозчик должен сам проверить, в каких странах действует соответствующее соглашение.

64. Для осуществления проверок контролирующим органам должны быть известны применимые требования ДОПОГ, включая специальные соглашения, подписанные компетентными органами их страны. Кроме того, тексты соглашений и сведения об их статусе размещены на вебсайте секретариата, что позволяет осуществлять быструю проверку. Таким образом, было решено не требовать наличия на транспортных средствах экземпляров специальных соглашений и исключить пункт 8.1.2.1 c) (см. приложение).

Надписи на автоцистернах для газов (6.8.3.5.6 b) и c))

Неофициальный документ: INF.4 (Нидерланды)

65. Рабочая группа отметила, что после изменения структуры ДОПОГ требования, касающиеся указания на цистерне максимально допустимой массы загрузки, применительно к автоцистернам были изменены. Если в результате этих изменений возникнут практические трудности, представителю Нидерландов было предложено представить предложение о поправках.

Терминология на французском языке (véhicules couverts/véhicules fermés)

Неофициальный документ: INF.17 (Бельгия)

66. С учетом обсуждения определения термина "véhicules couverts/véhicules fermés" (закрытые транспортные средства) (см. пункты 34 — 36, выше) было решено вернуться к рассмотрению предложения Бельгии в общем контексте определений этих транспортных средств.

Подразделы 5.4.3.1 и 5.4.3.7

Неофициальный документ: INF.25 (Италия)

67. Ряд делегаций сочли, что предложение Италии может вызвать проблемы, например вследствие того, что надлежащее отгрузочное наименование не может быть присвоено группе веществ, или вследствие того, что назначение той или иной карточки с общими письменными инструкциями конкретному классификационному коду, а не классу обеспечит меньшую гибкость и не всегда будет оправданным.

68. Представителю Италии было предложено представить официальное предложение, если он сочтет это необходимым, с учетом высказанных замечаний.

БЕЗОПАСНОСТЬ ПЕРЕВОЗОК ОПАСНЫХ ГРУЗОВ В АВТОДОРОЖНЫХ ТУННЕЛЯХ

Документ: TRANS/WP.15/179/Add.1 (доклад рабочей группы)

Неофициальные документы: INF.11 (секретариат), INF.27 (Швеция)

69. Рабочая группа рассмотрела доклад неофициальной рабочей группы и приняла предложенные в добавлении поправки, внося в них некоторые изменения (см. приложение).

70. Было решено, в частности, что нет необходимости изменять определение группы С, с тем чтобы включить в него опасность облучения и радиоактивного загрязнения, и что инфекционные вещества относятся к группе Е.

71. Представитель Швейцарии высказал оговорку в отношении включения в ДОПОГ этих новых текстов, касающихся туннелей.

72. Представитель Нидерландов сообщила, что позиция ее правительства по докладу рабочей группы в целом еще не определена и что она, возможно, вернется к обсуждению предлагаемых текстов на одной из следующих сессий.

73. Рабочая группа приняла к сведению просьбу Рабочей группы по безопасности дорожного движения (WP.1) информировать ее об этих новых текстах, представлять ей при необходимости конкретные предложения об изменении Сводной резолюции СР.2 и консультироваться с ней по поводу положений, касающихся дорожных знаков и сигналов.

74. Представитель Соединенного Королевства вызвался представить конкретные предложения WP.1, а секретариату было поручено информировать эту Группу. Пункт 8.6.2 был оставлен в квадратных скобках.

ПРОГРАММА РАБОТЫ

Стандартизация анализа рисков

Неофициальные документы: INF.5 (секретариат)
INF.30 (Председатель)

75. Рабочая группа приняла к сведению доклад Совместного совещания о работе его сессии в сентябре 2004 года (TRANS/WP.15/AC.1/96, пункты 67 — 74), согласно которому Комиссия экспертов МПОГ высказала желание осуществлять свою работу по стандартизации анализа рисков совместно с Рабочей группой в рамках Совместного совещания.

76. Участникам напомнили о том, что на настоящий момент мандат Совместного совещания заключается в согласовании общих технических требований МПОГ, ДОПОГ и ВОПОГ. Работа Комиссии экспертов МПОГ связана с пунктом 1.9.3 МПОГ, которого нет в ДОПОГ и который касается ограничений в отношении перевозок, т.е. скорее политического, чем технического вопроса. Ряд делегаций сочли неуместным включать анализ рисков в программу работы.

77. Было также отмечено, что работа, проводимая Комиссией экспертов МПОГ, как представляется, зависит от значительных финансовых взносов на цели исследований в области анализа рисков и что в настоящее время необходимых ресурсов не имеется.

78. Председатель заявил, что, если Комиссия экспертов МПОГ желает, чтобы эта работа велась в рамках Совместного совещания, ОТИФ должна обратиться к ЕЭК ООН с официальной просьбой на этот счет, пояснив цели, предполагаемый интерес к этой работе в рамках ДОПОГ, формы работы, график работы и ожидаемые результаты.

79. Что касается согласования главы 1.9 ДОПОГ с соответствующей главой МПОГ, то Председатель представил в неофициальном документе INF.30 текст в ответ на предложение, сформулированное ЦБМЖП в документе TRANS/WP.15/AC.1/2003/71, как он объявил об этом на последней сессии Совместного совещания (TRANS/WP.15/AC.1/96, пункт 73.)

80. Рабочая группа, однако, сочла, что, если можно предусмотреть согласование с точки зрения изложения материала, то в разделах 1.9.1 и 1.9.2, а также в дополнительном разделе 1.9.5 главы 1.9 МПОГ содержится ряд принципиально отличающихся положений, которые нельзя включать в МПОГ без должным образом обоснованного официального предложения. Поэтому было решено не продолжать на нынешней сессии эту работу по согласованию.

Стратегические цели Комитета по внутреннему транспорту

Неофициальный документ: INF.6 (секретариат)
(TRANS/2004/18 и TRANS/2004/19)

81. Рабочая группа приняла к сведению документы TRANS/2004/18 и TRANS/2004/19, касающиеся стратегических целей Комитета, в частности просьбу о том, чтобы определить вопросы, которые могли бы быть добавлены к его программе работы на основе таблицы, приведенной в документе TRANS/2004/19.

82. Рабочая группа подчеркнула, что приоритетом в ее работе всегда было и остается обеспечение безопасности перевозок опасных грузов. Рассматривая вопросы эксплуатационной безопасности, Рабочая группа всегда была вынуждена обсуждать также и вопросы общей безопасности, причем интересы общей безопасности были порой неразрывно связаны с интересами эксплуатационной безопасности, а иногда шли вразрез с ними. Работа Рабочей группы непосредственно влияет также на облегчение перевозок благодаря стандартизации правил, относящихся к трем видам внутренних перевозок опасных грузов, на пространстве, которое выходит за границы региона ЕЭК ООН, и в соответствии с правилами, регулирующими воздушные и морские перевозки.

83. Рассматривая таблицу, содержащуюся в документе TRANS/2004/19, Рабочая группа сочла, что некоторые из упомянутых тем уже включены в ее программу работы:

- a) Развитие транспортных связей Европа-Азия: ДОПОГ облегчает международную перевозку опасных грузов, и некоторые страны Центральной Азии (Казахстан, Азербайджан) или страны, имеющие общие границы со странами Азии (Российская Федерация), уже являются договаривающимися сторонами. Кроме того, азиатские страны — члены Ассоциации государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН) уже проявили интерес к ДОПОГ или уже включили его положения в свое национальное законодательство (например, Таиланд).
- b) Использование телематики и саморегулирующихся транспортных систем: использование этих средств должно позволить в будущем повысить эксплуатационную безопасность (безопасность транспортных средств, обнаружение утечек) и общую безопасность (наблюдение за транспортными средствами и контейнерами).
- c) Европейская интеграция: поскольку Европейский союз решил применять приложения А и В к ДОПОГ к национальным перевозкам и ДОПОГ регулирует международные перевозки с соседними странами, работа в области ДОПОГ имеет важное значение для европейской интеграции и должна быть усилена в целях согласования местных условий перевозки.
- d) Безопасность на транспорте: в главу 1.10 ДОПОГ уже были включены соответствующие положения, которые будут должным образом обновляться.
- e) Глобализация мировой экономики: положения ДОПОГ регулярно обновляются на основе Типовых правил перевозки опасных грузов ООН, с тем чтобы сделать возможным согласование с правилами, применяемыми к различным видам транспорта во всемирном масштабе.

84. Рабочая группа сочла, что таблицу, содержащуюся в документе TRANS/2004/19, необходимо соответственно дополнить путем включения букв "а), b), с)" в колонки 2, 4, 7 и 9 и букв "а)" и "с)" в колонку 1.

85. Рабочая группа сочла, что нет необходимости изменять формулировку пунктов а), b) и с) элемента 02.7 программы работы, а следует лишь исключить слова "во всей Европе" из пунктов а) и с), так как среди договаривающихся сторон ДОПОГ и МПОГ уже насчитывается несколько неевропейских стран (Центральной Азии, Северной Африки, Ближнего Востока).

ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ

Неофициальный документ: INF.7/Rev.1 (КОЛИПА)

86. Рабочая группа согласилась с тем, чтобы КОЛИПА участвовала в работе ее сессий с консультативным статусом.

УТВЕРЖДЕНИЕ ДОКЛАДА

87. Рабочая группа утвердила доклад о работе своей семьдесят седьмой сессии (пункты 1 — 78) и приложение к нему на основе проекта, подготовленного секретариатом. Секретариату было предложено дополнить этот доклад по окончании обсуждения программы работы и прочих вопросов (пункты 79 — 87).

Приложение 1

Проекты поправок к приложениям А и В к ДОПОГ, принятые для вступления в силу 1 января 2007 года

ЧАСТЬ 1

Глава 1.1

Включить новый пункт 1.1.4.2.2 следующего содержания:

"1.1.4.2.2 Транспортные единицы, состоящие из одного или нескольких транспортных средств, за исключением транспортных единиц, перевозящих контейнеры, переносные цистерны или контейнеры-цистерны в соответствии с положениями, предусмотренными в пункте 1.1.4.2.1 с), которые снабжены информационными табло, не соответствующим положениям раздела 5.3.1 ДОПОГ, но маркированы и снабжены информационными табло в соответствии с главой 5.3 МКМПОГ, должны приниматься к перевозке в транспортной цепи, включающей морскую перевозку, при условии соблюдения положений раздела 5.3.2 ДОПОГ, касающихся маркировки в виде табличек оранжевого цвета."

Поправки, вытекающие из данной поправки:

Перенумеровать существующий пункт 1.1.4.2.2 в 1.1.4.2.3.

Исключить примечание к пункту 5.3.1.5.2.

(Справочный документ: TRANS/WP.15/2004/38 с внесенными в него изменениями).

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

толкованию, 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 некоторых отдельных групп, определенных в главе 2.4, должны быть установлены знаки, которые могут быть, в зависимости от конкретного случая, снабжены или не снабжены дополнительными табличками, на которых указаны буквы В, С или D, в соответствии с положениями пункта 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".

(Справочный документ: TRANS/WP.15/179/Add.1, добавление, с внесенными в него изменениями).

ЧАСТЬ 2

Добавить новую главу 2.4 следующего содержания:

"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, 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: Другие опасные грузы, кроме опасных грузов групп A, B, C и D и кроме № ООН 2919, 3291, 3331 и 3373.

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)
A	-
B	A
C	A, B
D	A, B, C
E	A, B, C, 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 определять 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 A

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

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 и 3379)
Класс 4.1: классификационные коды D или DT;
самореактивные вещества типа В (№ ООН 3221, 3222, 3231 и 3232);
Класс 5.2: органические пероксиды типа В (№ ООН 3101, 3102, 3111 и 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.
- В1 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 С

- С Следующие опасные грузы:
- Класс 1: подклассы 1.1, 1.2, 1.5 (за исключением групп совместимости А и L);
Класс 1: группы совместимости Н и J;
Класс 7: № ООН 2977, 2978;
- С5000 Опасные грузы подкласса 1.3 (группы совместимости С 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 Т, ТС, ТО и 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: классификационные коды F, FC, Т, ТС, TF, ТО, TFC и ТОС;

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

Класс 5.2: органические пероксиды типов C, D, E и 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

2.4.9 Все опасные грузы, кроме опасных грузов групп A-D, относятся к группе E, за исключением № ООН 2919, 3291, 3331 и 3373.

Опасные грузы, не отнесенные к какой-либо группе

2.4.10 № ООН 3291 (ОТХОДЫ БОЛЬНИЧНОГО ПРОИСХОЖДЕНИЯ, РАЗНЫЕ, Н.У.К., или (БИО)МЕДИЦИНСКИЕ ОТХОДЫ, Н.У.К., или МЕДИЦИНСКИЕ ОТХОДЫ, ПОДПАДАЮЩИЕ ПОД ДЕЙСТВИЕ СООТВЕТСТВУЮЩИХ ПРАВИЛ, Н.У.К.) и № ООН 3373 (ДИАГНОСТИЧЕСКИЕ ОБРАЗЦЫ) не подпадают под действие каких-либо

ограничений, касающихся движения в туннелях, и не относятся к какой-либо группе. Перевозка веществ под № ООН 2919 и 3331 регулируется специальными условиями, утвержденными компетентным органом".

(Справочный документ: TRANS/WP.15/179/Add.1, добавление, с внесенными в него изменениями).

ЧАСТЬ 3

Глава 3.2

3.2.1 Пояснения к колонке 15:

Изменить следующим образом:

«"Транспортная категория/Код туннеля"

В этой колонке в верхней части клетки указана цифра, обозначающая транспортную категорию, к которой отнесено вещество или изделие 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 код (B1000, C) указывает на то, что груз принадлежит к группе B, если общая масса нетто взрывчатого вещества в транспортной единице превышает 1 000 кг; в противном случае груз принадлежит к группе C. Указание (C1, D) означает, что груз принадлежит к группе C, если опасные грузы перевозятся в цистернах, а в противном случае — к группе D».

Таблица А, колонка 15

Изменить название следующим образом:

"Транспортная категория
(Код туннеля)
1.1.3.6
(2.4, 8.6)".

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 FC T, TC, TO и TOS A, O	(B1, D) (D) (C1, D) (E)
Класс 3:	классификационный код D группа упаковки I, классификационные коды FC и FTC группы упаковки I и II, классификационный код F2 прочие	(B) (C1, E) (D1, E) (E)

Класс 4.1:	классификационные коды D и DT	(B)
	№ ООН 3221, 3222, 3231 и 3232	(B)
	самореактивные вещества типов C, D, E и F	(D)
	№ ООН 2956, 3241, 3242 и 3251	(D)
	прочие	(E)
Класс 4.2:	группа упаковки I	(B1, E)
	группа упаковки II	(D1, E)
	прочие	(E)
Класс 4.3:	группа упаковки I	(B1, E)
	группа упаковки II	(D1, E)
	прочие	(E)
Класс 5.1:	группа упаковки I	(B1, E)
	прочие	(E)
Класс 5.2:	тип B	(B)
	типы C, D, E и F	(D)
Класс 6.1:	группа упаковки I, классификационные коды TF1 и TFC	(C1, D)
	группа упаковки I, классификационные коды TF2 и TW1	(D1, E)
	группа упаковки II, классификационные коды TF1, TF2, TFC и TW1	(D1, E)
	прочие	(E)
Класс 6.2:	№ ООН 2814 и 2900	(E)
Класс 7:	№ ООН 2977 и 2978	(C)
	прочие, за исключением № ООН 2919 и 3331	(E)
Класс 8:	группа упаковки I, классификационный код CTI	(C1, D)
	группа упаковки I, классификационные коды CF1, CFT и CW1	(D1, E)
	прочие	(E)

Класс 9:	классификационные коды М2 и М3	(D1, E)
	М10	(D)
	прочие	(E)

(Справочный документ: TRANS/WP.15/179/Add.1 добавление с внесенными в него изменениями).

ЧАСТЬ 8

Глава 8.1

8.1.2.1 с) Заменить существующий текст на "Зарезервирован".

(Справочные документы: TRANS/WP.15/2004/39 и INF.29 с внесенными в него изменениями).

Глава 8.6

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 "B"	групп А и В
С дополнительной табличкой, на которой указана буква "С"	групп А, В и С
С дополнительной табличкой, на которой указана буква "D"	групп А, В, С и D
Без дополнительной таблички	групп А, В, С, D и E

(Справочный документ: TRANS/WP.15/179/Add.1, добавление, с внесенными в него изменениями).

ЧАСТЬ 9

Глава 9.2

9.2.1 Второй подпункт, начинающийся с тире:

После "31 декабря 1987 года" включить следующее: ", и ко всем автотранспортным средствам максимальной массой более 3,5 тонн, но не более 12 тонн, впервые зарегистрированным после 31 декабря 2007 года".

Таблица 9.2.1. колонка "Замечания":

В графу 9.2.5 "Устройство ограничения скорости" включить:

", и всем автотранспортным средствам максимальной массой более 3,5 т, но не более 12 т, впервые зарегистрированным после 31 декабря 2007 года" в конце замечания f.

9.2.5 Заменить "максимальной массой более 12 тонн" на "максимальной массой более 3,5 тонн".

(Справочный документ: TRANS/WP.15/2004/43 с внесенными в него изменениями).