



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.15/185
17 November 2005

RUSSIAN
Original: FRENCH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по перевозкам опасных грузов

**ДОКЛАД РАБОЧЕЙ ГРУППЫ О РАБОТЕ ЕЕ СЕМЬДЕСЯТ
ДЕВЯТОЙ СЕССИИ
(7-11 ноября 2005 года)**

СОДЕРЖАНИЕ

	<u>Пункты</u>
Участники.....	1
Утверждение повестки дня	2 - 3
Состояние Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) и связанные с этим вопросы	4
Толкование ДОПОГ	5 - 11
Предложения о внесении поправок в приложения А и В к ДОПОГ.....	12 - 50
Безопасность перевозки опасных грузов в автодорожных туннелях.....	51 - 76
Программа работы.....	77 - 86
Прочие вопросы.....	87 - 90
Утверждение доклада.....	91

* * *

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	<u>Стр.</u>
Приложение 1: Проект поправок к приложениям А и В к ДОПОГ	20
Приложение 2: Принятые или еще не рассмотренные тексты, касающиеся безопасности перевозки опасных грузов в автодорожных туннелях TRANS/WP.15/185/Add.1	
Приложение 3: Проект программы работы на 2006-2010 годы	28

УЧАСТНИКИ

1. Рабочая группа по перевозкам опасных грузов провела семьдесят девятую сессию 7-11 ноября 2005 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, Литвы, Нидерландов, Норвегии, Польши, Португалии, Российской Федерации, Румынии, Сербии и Черногории, Словакии, Соединенного Королевства, Финляндии, Франции, Чешской Республики, Швейцарии, Швеции и Эстонии. В работе сессии участвовал также представитель Европейской комиссии. Была представлена следующая межправительственная организация: Межправительственная организация по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ). Были представлены также следующие неправительственные организации: Европейская ассоциация по промышленным газам (ЕАПГ), Европейская ассоциация по сжиженным нефтяным газам (ЕАСНГ), Координационный комитет по производству автомобильных кузовов и прицепов (ККПКП), Комитет связи по вопросам автомобильного оборудования и автомобильных деталей (КСАОД), Международный технический комитет по предупреждению и тушению пожаров (МТКП), Европейский совет химической промышленности (ЕСФХП), Международная федерация транспортно-экспедиторских ассоциаций (ФИАТА), Международная организация предприятий автомобильной промышленности (МОПАП) и Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ).

УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ

Документы: TRANS/WP.15/184 и -/184/Add.1

Неофициальные документы: INF.1, INF.2, INF.10 (секретариат)

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.28.

3. Представитель Соединенного Королевства заявила, что документ TRANS/WP.1/2005/10/Rev.1 должен быть снят с обсуждения в рамках пункта 7 повестки дня, так как предложение о толковании знака C, 3ⁿ в Европейском соглашении 1971 года, дополняющем Конвенцию о дорожных знаках и сигналах 1968 года (Движение транспортных средств, перевозящих некоторые количества веществ, способных вызвать

загрязнение водной среды, запрещено), несовместимо с ДОПОГ, которое не позволяет идентифицировать загрязнители водной среды.

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

4. Рабочая группа отметила, что Кипр присоединился к Протоколу о внесении поправок 1993 года и что число Договаривающихся сторон этого Протокола увеличилось, таким образом, до 27.

ТОЛКОВАНИЕ ЕВРОПЕЙСКОГО СОГЛАШЕНИЯ О МЕЖДУНАРОДНОЙ ДОРОЖНОЙ ПЕРЕВОЗКЕ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ (ДОПОГ)

Запрещение курения во время перевозки взрывчатых веществ и изделий

Документ: TRANS/WP.15/2005/22 (Соединенное Королевство)

5. Рабочая группа констатировала, что ни положение S1 (3) раздела 8.1.4, ни раздел 8.3.5 не запрещают водителю курить во время движения транспортного средства.

6. Некоторые делегации сочли, что следовало бы запретить курение во время перевозки, независимо от перевозимого опасного груза, и предложили урегулировать эту проблему, используя раздел 8.3.5.

7. Представитель Соединенного Королевства сообщила, что она представит соответствующее предложение в течение следующего двухгодичного периода.

Опасные грузы в машинах и механизмах

Документ: TRANS/WP.15/2005/23 (Соединенное Королевство)

8. Рабочая группа отметила, что пункты 1.1.3.1 b) и 1.1.3.2 c) по-разному истолковываются различными странами. Ряд делегаций сочли нецелесообразным полностью освобождать от действия правил оборудование, в котором содержится 19 000 литров топлива. Вместе с тем, как представляется, отнесение к № ООН 3363 класса 9 также не решит эту проблему, так как данный номер не позволяет точно идентифицировать опасность, представляемую этим оборудованием.

9. Представитель Соединенного Королевства заявила, что она вернется к этому вопросу в рамках конкретных предложений, которые будут подготовлены в течение следующего двухгодичного периода.

Перевозка бризантных взрывчатых веществ (№ ООН 0331 и 0332) в цистернах

Неофициальный документ: INF.23 (Швеция)

10. Представитель Швеции отметила, что бризантные взрывчатые вещества под № ООН 0331 и 0332 могут перевозиться в переносных цистернах ООН, однако не предусмотрено положений, касающихся транспортных средств (например, требований об использовании транспортных средств типа "АТ", как в случае № ООН 3375, или, как предлагалось рядом делегаций, транспортных средств типа FL или EX/III).

11. Рабочая группа согласилась с тем, что существует пробел, однако решение следует принимать на основе письменного предложения. Следует также систематически пересмотреть перечень опасных грузов, поскольку такая же проблема возникает и в других случаях.

ПРЕДЛОЖЕНИЯ О ВНЕСЕНИИ ПОПРАВОК В ПРИЛОЖЕНИЯ А И В К ДОПОГ

Работа Совместного совещания МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ

Документы: TRANS/WP.15/2005/21 (Поправки, принятые Совместным совещанием на его сессиях в сентябре 2004 года и в марте 2005 года)
TRANS/WP.15/AC.1/2005/42/Add.1 и TRANS/WP.15/AC.1/100/Add.2
(на русском языке: неофициальный документ INF.9) (Поправки, принятые Совместным совещанием на его сессии в сентябре 2005 года)

12. Рабочая группа утвердила поправки, принятые Совместным совещанием, внося в них некоторые изменения (см. приложение 1).

13. Пункт 5.4.1.1.6.2.3, касающийся документации, требуемой при возврате порожних неочищенных автоцистерн, который был заключен в квадратные скобки Совместным совещанием, был принят.

14. Ссылки на неопубликованные стандарты остаются в квадратных скобках и будут опущены в том случае, если соответствующие стандарты не будут опубликованы до следующей сессии Рабочей группы (8-12 мая 2006 года).

Неофициальный документ: INF.12 (ЕАПГ)

15. Была включена новая переходная мера 1.6.2.5 для сосудов под давлением, спроектированных и изготовленных в соответствии со стандартами, которые уже не упоминаются в разделах 6.2.2 или 6.2.5 (см. приложение 1).

16. Вместе с тем следует предложить Рабочей группе по стандартам Совместного совещания предусмотреть систему, которая позволяла бы легко проверять, исходя из года изготовления сосуда, является ли приемлемым стандарт, в соответствии с которым был изготовлен сосуд.

17. Было уточнено, что применительно к поправкам, вступающим в силу 1 января 2007 года, замененные или исключенные стандарты остаются приемлемыми для сосудов, изготовленных до 1 июля 2007 года.

Переходные меры для переносных цистерн и МЭГК "UN"

Неофициальный документ: INF.18 (Франция)

18. Рабочая группа приняла новое переходное положение для переносных цистерн и МЭГК "UN", изготовленных по типу конструкции, которой не подвергался новому испытанию на динамический удар в продольном направлении, предписанному в разделе 41 Руководства по испытаниям и критериям (см. приложение 1). Для целей согласования с МКМПОГ свидетельства об официальном утверждении типа смогут по-прежнему выдаваться в соответствии с действующими в настоящее время требованиями до 31 декабря 2007 года, а затем переносные цистерны и МЭГК "UN" можно будет по-прежнему изготавливать и использовать в соответствии с этими свидетельствами об официальном утверждении типа.

Разные предложения

Указание специальных положений ТЕ, ТА и ТС на цистернах

Неофициальный документ: INF.22 (Бельгия)

19. Рабочая группа приняла предложенные поправки к пунктам 6.8.2.3.1 и 6.8.2.5.2 (см. приложение 1).

Употребление терминов "(Зарезервировано)" или "(Исключено)"

20. Рабочая группа одобрила принцип, согласно которому применительно к специальным положениям термин "(Зарезервировано)" должен употребляться только в том случае, если номер специального положения никогда ранее не использовался и, таким образом, зарезервирован либо с целью сохранения согласованности с МПОГ или ВОПОГ, либо с целью возможного использования в будущем. Термин "(Исключено)" должен употребляться в том случае, если номер специального положения уже использовался и рассматриваемое положение было исключено. Этот номер не должен более использоваться для каких-либо других целей, помимо целей, для которых он был изначально предусмотрен. Секретариату было поручено проверить правильность употребления этих терминов в ДОПОГ и, при необходимости, внести необходимые исправления.

Письменные инструкции

Документы: TRANS/WP.15/2005/5 (Италия)
TRANS/WP.15/2005/17 (МСАТ и ФИАТА)

Неофициальные документы: INF.3 (МТКП)
INF.8 (ЕСФХП)

21. Участникам совещания напомнили о том, что десять лет назад положения раздела 5.4.3 были пересмотрены и было решено, что письменные инструкции предназначены только для водителей. Однако при этом было признано, что отныне водители обязаны проходить подготовку, благодаря которой они будут лучше знать виды опасности перевозимых грузов и смогут более оперативно принимать меры в случае дорожно-транспортного происшествия, представляющего для них угрозу.

22. Предложение Италии было направлено на то, чтобы применительно к смешанным грузам уточнить, что должно пониматься под опасными грузами, характеризующимися одним и тем же видом опасности, и предусмотреть единую письменную инструкцию не только для грузов, принадлежащих к одному и тому же классу, но и для грузов, имеющих один и тот же классификационный код в рамках одного и того же класса.

23. Ряд делегаций не поддержали это предложение, поскольку, как отметили некоторые делегации, классификационный код не указывается в транспортном документе, а другие делегации сочли, что это привело бы к увеличению числа инструкций; по мнению других

делегаций, нежелательно создавать новую систему, которую, возможно, пришлось бы пересматривать в случае возникновения трудностей с ее применением на практике.

24. В результате проведенного голосования предложение Италии не было принято.

25. Цель предложения ФИАТА и МСАТ заключалась в том, чтобы предусмотреть в ДОПОГ письменные инструкции, защитное снаряжение, которое обязательно должно находиться на транспортном средстве, и аварийные меры, которые должны приниматься водителем в соответствии со знаками опасности, предписанными для перевозимых грузов.

26. Некоторые делегации расценили это предложение как слишком далеко идущее. Ответственность за выбор надлежащих аварийных мер и защитного снаряжения, которое должно находиться на транспортном средстве, перекладывалась бы с грузоотправителя на перевозчика или водителя. Инструкции уже не имелись бы в распоряжении аварийных служб на всех языках стран по маршруту перевозки. Обязанность сверяться с таблицами могла бы затруднить и замедлить эффективное применение аварийных мер в случае дорожно-транспортного происшествия. Данное предложение привело бы к снижению уровня безопасности при осуществлении перевозок в цистернах или полной загрузкой.

27. С другой стороны, ряд делегаций сочли, что нынешнюю систему можно усовершенствовать и упростить, и Рабочая группа приняла предложение ФИАТА и МСАТ о создании неофициальной рабочей группы для пересмотра положений, касающихся письменных инструкций.

Неофициальный документ: INF.21 (ФИАТА/МСАТ)

28. Перед этой неофициальной группой будут стоять следующие задачи:

- a) изучить возможность нахождения на транспортном средстве единого документа с письменными инструкциями (инструкциями для водителя), независимо от характера транспортной операции;
- b) изучить возможность составления этих инструкций только на том языке, на котором водитель может читать и который он понимает;
- c) изучить возможность включения обязательного перечня индивидуального защитного снаряжения, независимо от характера транспортной операции;

- d) изучить вопрос о том, каким образом можно укрепить взаимосвязь между мерами, которые должны приниматься водителем, и подготовкой водителей.

29. Представитель Австрии высказал пожелание, чтобы группа также изучила возможность составления сборника сводных аварийных карточек по образцу североамериканского Руководства по аварийным мерам.

30. Представитель ЕАСНГ попросил обеспечить, чтобы эта работа не привела к пересмотру уже принятых письменных инструкций, используемых промышленностью в случае перевозки только одного вещества.

31. Было решено, что изучение соответствующего вопроса, предусмотренное в пункте d) круга ведения, не должно ставить под сомнение существующую программу подготовки водителей.

Подготовка водителей транспортных средств с максимально допустимым весом не более 3,5 т

Документ: TRANS/WP.15/2005/18 (ЕАСНГ и МКСЭП)

32. После предварительного обсуждения в рамках неофициальной группы представитель ЕАСНГ снял с рассмотрения данное предложение.

Перевозка "продажа с доставкой"

Документы: TRANS/WP.15/2005/19 (Португалия и МСАТ)
TRANS/WP.15/2005/29 (Австрия)

Неофициальные документы: INF.5 и INF.5/Rev.1 (Польша)
INF.6 (ЕАПГ)
INF.27 (Франция и Соединенное Королевство)

33. Эти предложения, представленные в дополнение к предложениям Испании, направленным на решение практической проблемы, связанной с требованием об указании в транспортном документе названия и адреса грузополучателя в тех случаях, когда при осуществлении операции "продажа с доставкой" грузополучатель не известен, вызвали продолжительную дискуссию.

34. После этой дискуссии представитель Австрии снял с рассмотрения свое предложение об указании названия перевозчика вместо названия грузополучателя.

35. После внесения поправок в представленные предложения остались три возможных варианта, все из которых предусматривали включение термина "продажа с доставкой" вместо названия и адреса грузополучателя; эти варианты были сформулированы следующим образом:

- общее положение, которое может использоваться для всех веществ, но которое позволяет компетентному органу устанавливать ограничения, в частности исходя из соображений безопасности (INF.5/Rev.1);
- положение, которое может использоваться только с согласия компетентных органов (вариант, предложенный Францией и Соединенным Королевством);
- положение, которое может использоваться только в случае определенных веществ, являющихся предметом такого вида перевозок (на основе предложения Португалии и МСАТ).

36. Председатель предложил провести голосование по каждому из вариантов, имея в виду, что будет принят тот вариант, который получит наибольшее число голосов. В результате было решено принять второй вариант и соответствующим образом изменить формулировку пункта 5.4.1.1.1 h) (см. приложение 1).

Документы, находящиеся на транспортной единице

Документ: TRANS/WP.15/2005/20 (Польша)

37. Предложение о внесении изменений в пункты 8.1.2.2 c), 5.4.1.2.1 c) и d) и 5.4.1.2.3.3 было принято (см. приложение 1).

Перевозка бензина в КСГМГ

Неофициальный документ: INF.15 (Соединённое Королевство)

38. Рабочая группа согласилась с тем, что перевозка бензина (№ ООН 1203) в КСГМГ должна быть запрещена, если давление паров при 50°C превышает 110 кПа.

39. Было предложено урегулировать эту проблему путём указания того, что специальное положение 534 применимо только к перевозке в цистернах. Некоторые делегации высказали опасение, что это решение может затронуть также перевозку бензина в таре. В этом случае следовало бы также предусмотреть в таблице А, содержащейся в главе 3.2, две строки - для бензина с давлением паров при 50 °С не более 110 кПа и более 110 кПа.

40. В конечном счете Рабочая группа приняла решение, рекомендованное Соединённым Королевством, а именно специальное положение ВВх инструкции по упаковке IBC02, применимое к № ООН 1203 (см. приложение 1). Это решение следовало бы довести до сведения Комиссии МПОГ по вопросам безопасности.

41. По мнению представителя Франции, следовало бы пересмотреть специальное положение 534, так как по соображениям безопасности представляется неприемлемым отступать от правил, применимых к перевозке в цистернах, в случае вещества, перевозимого в таких больших количествах.

Твердые ПХД

Неофициальный документ: INF.17 (секретариат)

42. Рабочая группа решила добавить во второй подпункт пункта 2.2.9.2 № ООН 3432 (см. приложение). Это решение следовало бы довести до сведения Комиссии МПОГ по вопросам безопасности.

Исключение позиций для группы упаковки I (№ ООН 1267, 1268, 3295)

Неофициальный документ: INF.25 (ОТИФ)

43. Рабочая группа приняла предложение секретариата ОТИФ (см. приложение 1).

Конструкция транспортных средств

Образец свидетельства о допуске (указание специальных положений ТС и ТЕ для автоцистерн)

Неофициальные документы: INF.19 и INF.19/Rev (Франция)

44. Предложение об изменении пункта 9.6 образца свидетельства о допуске, содержащегося в подразделе 9.1.3.5, было принято, однако действующие сегодня свидетельства могут по-прежнему использоваться (см. приложение 1).

Соответствие транспортных средств требованиям, предъявляемым к тормозному оборудованию

Документы: TRANS/WP.15/2005/14 и -/2005/26 (Франция)

Неофициальные документы: INF.24 (Германия);
INF.28 (Германия, Франция, Нидерланды, ККПКП,
МОПАП)

45. Рабочая группа приняла в предварительном порядке поправки к примечаниям d и g таблицы пункта 9.2.1, а также новое примечание h, применимое к строке, относящейся к пункту 9.2.3.1 (см. приложение 1). Эти поправки необходимо будет подтвердить на следующей сессии.

Предотвращение опасности возникновения пожара в результате возгорания шин

Документ: TRANS/WP.15/2005/16 (Норвегия)

46. Рабочая группа приняла к сведению предложение Норвегии о введении требования об установке системы контроля давления в шинах, предназначенной для предотвращения опасности возникновения пожара в результате возгорания шин.

47. Некоторые делегации не были убеждены в том, что недостаточное давление в шинах может быть причиной всех случаев их возгорания, которое, по их мнению, связано скорее с заклиниванием тормозов, вызывающим нагревание дисков или тормозных барабанов, или неисправностью подшипников.

48. Было отмечено, что в настоящее время не существует единых правил установки устройств для сигнализации падения давления воздуха в шинах колёс тяжелых грузовых автомобилей и что отсутствие согласованности в этих вопросах может привести к проблемам совместимости таких устройств на всех автомобилях-тягачах и их прицепах или полуприцепах.

49. Поскольку этот вопрос касается не только транспортных средств, перевозящих опасные грузы, было решено предложить Всемирному форуму для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) изучить в целом вопрос о предотвращении возгорания шин, высказать своё мнение относительно влияния недостаточного давления в шинах на опасность пожара и изучить возможности стандартизации систем,

предназначенных для сигнализации падения давления воздуха в шинах колёс тяжелых грузовых автомобилей.

Переходная мера, предусмотренная в пункте 1.6.5.8 в отношении транспортных средств EX/II и EX/III, изготовленных в соответствии с требованиями, применимыми до 1 января 2005 года

Документ: TRANS/WP.15/2005/25 (Франция)

50. Рабочая группа решила, что переходная мера, предусмотренная в пункте 1.6.5.8, может продолжать применяться после 31 декабря 2014 года (см. приложение 1).

БЕЗОПАСНОСТЬ В АВТОДОРОЖНЫХ ТУННЕЛЯХ

Документы: TRANS/WP.15/179/Add.1
TRANS/WP.15/181, пункты 69-74 и приложение
TRANS/WP.15/183, пункты 49-61 и приложение
TRANS/WP.15/2005/24 (Нидерланды)

Неофициальные документы: INF.4 (секретариат)
INF.7 (Германия)
INF.13 (Бельгия)
INF.16 (Франция)

51. Некоторые делегации выразили сожаление в связи с тем, что документ TRANS/WP.15/2005/24 не был распространен на всех рабочих языках до начала работы совещания, так как это не позволило им успешно завершить консультации, необходимые для принятия соответствующих решений на нынешней сессии.

52. После продолжительного обсуждения вопроса о том, следует ли распределить положения, касающиеся безопасности в автодорожных туннелях, между главой 1.9 и главой 8.6, как это было предложено Нидерландами, или сгруппировать их в главе 8.6 в соответствии с предложением Бельгии, Рабочая группа незначительным большинством голосов высказалась за вариант, предложенный Нидерландами.

53. Представитель Европейской комиссии сообщил, что оба предложенных варианта совместимы с директивой 2004/54 Европейского парламента и Совета от 29 апреля 2004 года, касающейся минимальных требований безопасности, применимых к туннелям трансъевропейской автодорожной сети (протяженностью более 500 метров).

54. Рабочая группа решила, что предложенные положения будут положениями, применимыми к проезду через туннели, и что таким образом пункт 1.9.3 а) не будет более применяться к туннелям.
55. Что касается распределения положений в главе 1.9, то было решено последовать подходу, предложенному секретариатом в неофициальном документе INF.4.
56. Рабочая группа решила использовать термин "ограничение", а не "запрещение", кроме случаев, когда речь идет о дорожных знаках и сигналах.
57. По мнению некоторых делегаций, ограничение перевозки опасных грузов через туннели той или иной категории необязательно означает запрещение перевозки в этих туннелях.
58. Один из сотрудников секретариата заметил, что это решение противоречит самой концепции этих новых положений, так как разрешение исключений из правил на индивидуальной основе вернет к нынешней ситуации, при которой отсутствует согласованность и исправить которую Рабочая группа как раз и пытается. Кроме того, предлагаемая система основана на системе дорожных знаков и сигналов, которая предусматривает лишь запрещающие таблички.
59. Представитель Швейцарии заявил, что этой системе не хватает гибкости. Если применять ее в предлагаемом виде, то это повлечет за собой сокращение на 50% объема перевозок опасных грузов через Сен-Готардский туннель.
60. Представитель Италии также сообщил, что, учитывая число туннелей, существующих в его стране, перевозка опасных грузов будет возможна лишь в том случае, если все туннели будут отнесены к категории А. По этой причине он высказал общую оговорку в отношении принятия предлагаемых положений.
61. Представитель Нидерландов попросил добавить к пункту 1.9.5.2.2 примечание, в котором уточнялось бы, что опасные грузы, перевозка которых через туннели ограничена, указаны в главе 8.6. Это предложение было принято.
62. Представитель Франции попросила исключить требование, согласно которому знаки, запрещающие движение транспортных средств, должны сопровождаться знаками, предписывающими обязательный альтернативный маршрут движения, поскольку в большинстве случаев водитель может выбрать маршрут из числа нескольких альтернативных маршрутов. Это предложение было принято.

63. В неофициальном документе INF.16 представитель Франции поставила под сомнение принятый до сих пор принцип, согласно которому ограничения не будут применяться к опасным грузам, освобожденным от действия предписаний в соответствии с разделом 1.1.3, и попросила внести поправку в пункт 1.9.3.5.6, направленную на то, чтобы позволить применять ограничения в отношении транспортных средств, перевозящих опасные грузы, освобожденные от действия предписаний в соответствии с разделом 1.1.3, если на въезде в туннели предусмотрена проверка на соответствие требованиям.

64. Представитель Италии сообщил, что в его стране невозможно предусмотреть проверки на въезде в каждый туннель. Он внес предложение прекратить прения, поскольку, по его мнению, на данном этапе обсуждения этого вопроса не имеется ни достаточного числа представленных делегаций, ни достаточного консенсуса для принятия положений, которые могут вступить в силу 1 января 2007 года.

65. Со своей стороны некоторые делегации разделили мнение представителя Италии о том, что было бы неразумно принимать на нынешней сессии окончательные тексты.

66. Вынесенное на голосование предложение Франции, содержащееся в неофициальном документе INF. 16, не было принято (1 голос - за, 9 - против, 7 - воздержавшихся).

67. Представитель Франции сообщила, что анализы рисков, которые были проведены в ее стране и результаты которых были предоставлены в распоряжение Рабочей группы, свидетельствуют о том, что опасные грузы, упакованные в ограниченных количествах, представляют большую опасность при перевозке в туннелях. Она просила урегулировать, по крайней мере, вопрос о проезде через туннели транспортных средств, перевозящих опасные грузы, упакованные в ограниченных количествах или перевозимые без превышения предельных значений, указанных в подразделе 1.1.3.6. Представитель Франции сообщила, что если это предложение не будет принято, то у ее правительства не будет другого выбора, кроме как прибегнуть к статье 5 ДОПОГ и систематически запрещать проезд всех тяжелых грузовых автомобилей через некоторые альпийские туннели. В этой связи она предложила предусмотреть по крайней мере ограничения в отношении опасных грузов, перевозимых в соответствии с пунктом 1.1.3.4.2 или подразделом 1.1.3.6.

68. Это предложение, вынесенное на голосование, также не было принято (3 голоса - за, 6 - против, 8 - воздержавшихся).

69. Представитель Франции высказала оговорки в отношении этого решения.

70. В связи с главой 8.6 Рабочая группа приняла общие положения раздела 8.6.1, предложенные секретариатом в неофициальном документе INF.4, за исключением подраздела 8.6.1.3, который не удалось обсудить из-за нехватки времени.
71. В связи с разделом 8.6.2 были предложены три подхода. Нидерланды предложили представить список опасных грузов в разбивке по категориям туннелей, через которые запрещается их перевозка. Секретариат предложил (INF.4) определить коды туннелей, указанные в колонке 15 таблицы А, содержащейся в главе 3.2, и перечислить опасные грузы, которым присвоен соответствующий код, с тем чтобы водитель мог быстро определить - на основе кода туннеля, - через туннели какой категории запрещается перевозка данного груза. Бельгия предложила (INF.13) более легкую для понимания систему кодов туннелей, а также указание для каждого кода, через туннели какой категории перевозка данного груза не разрешается.
72. По результатам проведенного голосования не удалось выбрать один из двух подходов, предложенных Бельгией и Нидерландами (за каждый подход было подано шесть голосов).
73. Ряд делегаций вновь выразили обеспокоенность в связи с отсутствием консенсуса по всему комплексу предложенных положений. По их мнению, этот вопрос недостаточно проработан для обсуждения, и в этих условиях нельзя вводить в действие данные положения, имеющие важное экономическое значение, начиная с 1 января 2007 года.
74. Из-за отсутствия времени Рабочей группе не удалось принять решение по этим вопросам и завершить рассмотрение остальных положений главы 8.6 или других еще не решенных вопросов, связанных с данной проблемой.
75. Секретариату было поручено изучить возможность использовать часть рабочего времени, выделенного на проведение январской сессии Совместного совещания экспертов по ВОПОГ (Группы WP.15/AC.2) (т.е. два последних дня - 26 и 27 января), чтобы возобновить нынешнюю семьдесят девятую сессию и завершить обсуждение вопроса о туннелях; при этом необходимо предварительно удостовериться в том, что будет присутствовать достаточное число делегаций и что еще не решенные проблемы можно будет урегулировать таким образом, чтобы новые положения вступили в силу 1 января 2007 года.
76. Принятые на данный момент тексты и различные еще не изученные варианты приводятся в приложении 2 к настоящему докладу, которое содержится в документе TRANS/WP.15/185/Add.1.

ПРОГРАММА РАБОТЫ

Документы: TRANS/WP.15/2005/15 (секретариат);
ECE/TRANS/162, пункты 133 и 134 (Доклад Комитета по внутреннему транспорту)

77. Рабочая группа утвердила подготовленную секретариатом программу работы на 2006-2010 годы (см. приложение 3).

78. В связи с вопросом о развитии транспортных связей Европа - Азия в соответствии с рекомендацией Комитета по внутреннему транспорту представительница Финляндии сообщила, что она участвовала недавно в совещании Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД), посвященном согласованию приложения 2 к СМГС с МПОГ, и что ОСЖД высказалась за укрепление сотрудничества с ОТИФ и ЕЭК ООН, направленного на согласование в будущем приложения 2 к СМГС с МПОГ, ДОПОГ и ВОПОГ.

79. Участникам напомнили, что железнодорожная перевозка опасных грузов в европейских странах регулируется МПОГ в том, что касается договаривающихся сторон КОТИФ, и приложением 2 в том, что касается договаривающихся сторон СМГС, причем некоторые страны являются договаривающимися сторонами обеих конвенций.

80. Представитель Венгрии подтвердила, что для этих стран согласование приложения 2 к СМГС с МПОГ и ДОПОГ имеет решающее значение с точки зрения развития не только железнодорожных, но также и мультимодальных международных перевозок.

81. Было также подчеркнуто, что некоторые страны - договаривающиеся стороны ДОПОГ являются договаривающимися сторонами СМГС, но не КОТИФ и что для этих стран согласование приложения 2 к СМГС с ДОПОГ имеет такое же значение, как и согласование МПОГ с ДОПОГ.

82. Это согласование позволило бы, кроме того, облегчить развитие международных европейско-азиатских перевозок, учитывая, что некоторые азиатские страны являются договаривающимися сторонами СМГС.

83. В соответствии с этим Рабочая группа решила, что следовало бы предусмотреть в программе работы налаживание соответствующего процесса сотрудничества, например в рамках Совместного совещания, между ЕЭК ООН, ОТИФ и ОСЖД с целью согласования общих частей МПОГ, ДОПОГ, ВОПОГ и приложения 2 к СМГС.

84. Участники обратились к секретариату с просьбой начать консультации с ОТИФ и ОСЖД для изучения возможностей такого сотрудничества при согласии Комитета по внутреннему транспорту.

Поправки 2007 года

85. Рабочая группа поручила секретариату подготовить сводный перечень всех поправок, которые она приняла для вступления в силу 1 января 2007 года, с тем чтобы в соответствии с процедурой, предусмотренной в статье 14 ДОПОГ, их можно было изложить в официальном предложении, которое, согласно установившейся практике, Председатель препроводит депозитарию через правительство своей страны. Уведомление должно быть распространено не позднее 1 июля 2006 года с упоминанием предусмотренной даты вступления в силу - 1 января 2007 года.

86. Рабочая группа также поручила секретариату опубликовать сводный текст ДОПОГ с поправками, действующими с 1 января 2007 года, достаточно заблаговременно, чтобы подготовиться к его эффективному применению до вступления в силу указанных поправок.

ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ

Толкование знака С, 3ⁿ (Движение транспортных средств, перевозящих некоторые количества веществ, способных вызвать загрязнение водной среды, запрещено)

87. Один из сотрудников секретариата заметил, что даже если представитель Соединенного Королевства сняла с обсуждения свое предложение, содержащееся в документе TRANS/WP.1/2005/10/Rev.1 (см. пункт 3), тем не менее толкование этого знака так и не согласовано. Он напомнил, что действующие положения ДОПОГ не позволяют идентифицировать эти вещества, кроме случаев, когда они относятся к классу 9, и что многие вещества классов 1-8 также способны загрязнять водную среду.

88. Представитель Нидерландов добавил, что пункт 2.0.1.2 Типовых правил ООН, в соответствии с которым многие вещества, отнесенные к классам 1-8, не снабженные дополнительными знаками опасности, считаются опасными для окружающей среды, также не способен удовлетворительным образом решить эту проблему. По его мнению, необходимо будет учесть эту проблему дорожного движения при рассмотрении Совместным совещанием вопроса о согласовании положений МПОГ и ДОПОГ, касающихся загрязнителей водной среды, с положениями Рекомендаций ООН.

Выражение признательности г-ну Крису Джаббу (ЕАПГ)

89. Рабочая группа, узнав, что г-н Крис Джабб уходит на заслуженный отдых, выразила ему признательность за выдающийся вклад в разработку положений, касающихся перевозки газов, и от всей души пожелала ему долгой и счастливой жизни.

Соболезнования

90. Рабочая группа с грустью восприняла известие о внезапной кончине председателя Рабочей группы по безопасности дорожного движения (WP.1) г-на Бернара Периссе, который на протяжении долгих лет весьма эффективно способствовал активному сотрудничеству между обеими группами в области разработки положений, касающихся дорожных знаков и сигналов, используемых при перевозке опасных грузов, и проезда через туннели. Члены Рабочей группы просили Председателя передать семье усопшего их самые искренние соболезнования.

УТВЕРЖДЕНИЕ ДОКЛАДА

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

Приложение 1

Проект поправок к приложениям А и В к ДОПОГ (для вступления в силу 1 января 2007 года)

Документ TRANS/WP.15/2005/21, принят с поправками, изложенными в документе TRANS/WP.15/AC.1/100/Add.2, со следующими изменениями:

- 6.2.2 Заменить "EN 1442:1998/prA2" на "EN 1442:1998/A2:2005".
 Заменить "EN 13769:2003/prA1" на "EN 13769:2003/A1:2005".
- 6.8.2.6 Заменить "prEN 14595" на "EN 14595:2005".

Документ TRANS/WP.15/AC.1/2005/42/Add.1 принят с поправками, изложенными в документе TRANS/WP.15/AC.1/100/Add.2, со следующими изменениями:

- 2.2.7.4.6 а) Заменить "ISO 2919:1990" на "ISO 2919:1999" (два раза).

Последующая поправка: В пункте 2.2.7.4.6 б) заменить "ISO 2919:1980" на "ISO 2919:1999".

- 3.2.1 **Таблица А** Поправка, касающаяся № ООН 2030: Включить последующую поправку следующего содержания:

"Последующая поправка: В документе TRANS/WP.15/2005/21, в резюме 3.2.1 "Таблица А", в новой позиции для № ООН 2030 заменить "T20" на "T10" в колонке 10".

- 6.5.1.5 Заменить поправки к подразделу 6.5.1.5, пункту 6.5.1.5.9 и разделу 6.5.3 поправками следующего содержания:

"Раздел 6.5.3 Существующий подраздел 6.5.1.5 становится новым разделом 6.5.3 (соответственно изменить нумерацию пунктов, подпунктов и ссылок на пункты) со следующими изменениями:

- 6.5.3 Заголовок существующего подраздела 6.5.1.5.
- 6.5.3.1 Новый заголовок следующего содержания:

"6.5.3.1 Общие требования"

6.5.3.1.1 –

6.5.3.1.8: Соответствующим образом изменить нумерацию существующих пунктов 6.5.1.5.1–6.5.1.5.8.

Исключить существующий пункт 6.5.1.5.9".

7.5.7.3 В тексте на французском языке в примечании заменить "d'engin de transport" "de véhicule ou conteneur".

Документ TRANS/WP.15/AC.1/100/Add.2 принят со следующими изменениями:

1.8.3.12.3 В тексте на английском языке в конце пункта заменить "answer to" на "answer".

5.1.2.1 а) Слова "если не видны маркировочные надписи... их достаточно нанести лишь один раз." отнести одновременно к подпунктам i) и ii).

5.1.2.3 Включить новую последующую поправку следующего содержания:

"Последующая поправка: Перенумеровать существующий пункт 5.1.2.3 как 5.1.2.4".

5.4.1.1.6 Данная поправка не касается текста на русском языке.

5.4.1.1.6.2.3 Снять квадратные скобки.

6.1.6.1 а) В конце включить "в первый раз" перед "в процессе испытаний".

6.2.2 Изменить первое предложение поправки следующим образом:

«В колонке "Ссылка" таблицы:

- включить "+A1:2006" после "EN 13322-1:2003";

- включить "+A1:2005" после "EN 14427:2004", "EN 1968:2002" и "EN 12863:2002"; и

- заменить "EN 849:1996/A2:2001" на "EN ISO 10297:2006"».

Прочие поправки:

1.1.4.3 Заменить "(поправка 30.00)" на "(поправка 33.06)".

1.6.2.5 Включить новый подраздел следующего содержания:

"1.6.2.5 Сосуды под давлением и их затворы, спроектированные и изготовленные в соответствии со стандартами, применявшимися на момент их изготовления и более не указанными в разделах 6.2.2 или 6.2.5, могут по-прежнему использоваться".

(Справочный документ: INF.12 с поправками)

1.6.4.30 Включить новый подраздел следующего содержания:

"1.6.4.30 Компетентный орган может по-прежнему выдавать до 31 декабря 2007 года свидетельства об официальном утверждении типа на новые конструкции переносных цистерн и МЭГК "UN", которые отвечают требованиям главы 6.7, применяемым до 31 декабря 2006 года. Переносные цистерны и МЭГК "UN", которые не отвечают требованиям к конструкции, применяемым с 1 января 2007 года, но которые были изготовлены в соответствии со свидетельством в официальном утверждении типа, выданным до 1 января 2008 года, могут по-прежнему использоваться".

Последующая поправка: *Изменить заголовок раздела 1.6.4 следующим образом:*

"1.6.4 *Контейнеры-цистерны, переносные цистерны и МЭГК*".

1.6.5.8 Заменить "могут по-прежнему эксплуатироваться до 31 декабря 2014 года" на "могут по-прежнему эксплуатироваться".

(Справочный документ: TRANS/WP.15/2005/25)

2.2.9.2 Изменить второй подпункт следующим образом:

- "- неочищенные порожние контейнеры для приборов, таких, как трансформаторы, конденсаторы или гидравлические приборы, содержащие вещества, отнесенные к № ООН 2315, 3151, 3152 или 3432".

(Справочный документ: INF.17)

3.2.1 Изменить таблицу А следующим образом:

№ ООН	Колонка	Изменение
1203	9 а	Включить "ВВ2" напротив указания "IBC02" в колонке 8
1267, 1268 и 3295		Исключить позиции, для которых в колонке 6 указано специальное положение 640Р
1267, 1268 и 3295	6	В каждую позицию, для которой указано специальное положение "640А", включить "649"

(Справочные документы: INF.15 и INF.25)

4.1.4.2 **IBC02** В конце включить новую графу следующего содержания:

"Специальное положение по упаковке, предусмотренное МПОГ и ДОПОГ:

ВВ2 Для № ООН 1203: независимо от специального положения 534 (см. раздел 3.3.1), контейнеры средней грузоподъемности для массовых грузов можно использовать только в тех случаях, когда фактическое давление паров при 50°C не превышает 110 кПа или когда фактическое давление паров при 55°C не превышает 130 кПа".

(Справочный документ: INF.15)

5.4.1.1.1 h) Изменить следующим образом:

«h) название и адрес грузополучателя(ей). С согласия компетентных органов стран, затрагиваемых перевозкой, в тех случаях, когда опасные грузы перевозятся с целью доставки многочисленным грузополучателям, которые не могут быть идентифицированы в

начале перевозки, вместо этого может быть сделана запись
"Продажа с доставкой"».

(Справочный документ: INF.27)

5.4.1.2.1 c) В тексте на английском языке во втором предложении включить "drafted" перед "in an official language".

5.4.1.2.1 d) Заменить "должно прилагаться свидетельство об утверждении" на "должна прилагаться копия выданного компетентным органом утверждения" и в конце включить новое предложение следующего содержания: "Этот документ должен быть составлен на официальном языке страны отправления и, кроме того, если этот язык не является английским, немецким или французским, - на английском, немецком или французском языке, если в соглашениях (когда таковые имеются), заключенных между заинтересованными в перевозке странами, не предусмотрено иное;".

5.4.1.2.3.3 Изменить последнее предложение следующим образом:

"К транспортному документу должна прилагаться копия утверждения, выданного компетентным органом, с указанием условий перевозки. Этот документ должен быть составлен на официальном языке страны отправления и, кроме того, если этот язык не является английским, немецким или французским, - на английском, немецком или французском языке, если в соглашениях (когда таковые имеются), заключенных между заинтересованными в перевозке странами, не предусмотрено иное".

6.8.4 **TE1 и TE2** Заменить "(Зарезервировано)" на "(Исключено)".

6.8.2.3.1.1 Дополнить четвертый подпункт пункта 6.8.2.3.1 следующим образом:

"- специальные положения раздела 6.8.4, касающиеся изготовления (ТС), оборудования (ТЕ) и официального утверждения типа (ТА), которые указаны в колонке 13 таблицы А главы 3.2 для тех веществ, для перевозки которых цистерна была официально утверждена;".

6.8.2.5.2 Дополнить седьмой подпункт (правая колонка) следующим образом:

"- для других веществ, кроме тех, которые предусмотрены в пункте 4.3.4.1.3, буквенно-цифровые коды всех специальных положений ТС и ТЕ, которые указаны в колонке 13 таблицы А главы 3.2 для веществ, подлежащих перевозке в цистерне".

8.1.2.2 с) Изменить следующим образом:

"с) копия утверждения, выданного компетентным органом, в соответствии с пунктами 5.4.1.2.1 с) или d) или 5.4.1.2.3.3".

(Справочный документ: TRANS/WP.15/2005/20)

9.1.3.5 В пункте 9.6 включить "ТС и ТЕ" после "Специальные положения" и в конце включить ссылку ^{"6"} на сноску. Соответствующую сноску читать следующим образом:

^{"6"} Не требуется, когда разрешенные вещества перечислены в пункте 10.2".

Последующая поправка:

Включить новую переходную меру 1.6.5.10 следующего содержания:

"1.6.5.10 Свидетельства о допуске к перевозке, соответствующие образцу, приведенному в подразделе 9.1.3.5 и применяемому до 31 декабря 2006 года, могут по-прежнему использоваться".

(Справочный документ: INF.19/Rev.1)

9.2.1 Таблица 9.2.1, графа 9.2.3 "Тормозное оборудование", колонка "Замечания":

[Изменить замечания ^d следующим образом:

"Начиная с 1 января 2010 года все транспортные средства должны соответствовать техническим требованиям Правил № 13 ЕЭК или директивы 71/320/ЕЕС с поправками, применяемым на дату их первой регистрации или их ввода в эксплуатацию, если их регистрация не является обязательной, и по крайней мере техническим требованиям

Правил № 13 ЕЭК, серия поправок 06, или директивы 71/320/ЕЕС с поправками, внесенными директивой 91/422/ЕЕС.

Прицепы (т.е. полные прицепы, полуприцепы и прицепы с центральной осью) должны быть оборудованы антиблокировочной тормозной системой категории А. Автотранспортные средства должны быть оборудованы антиблокировочной тормозной системой категории 1".]

[Изменить замечания ^g следующим образом:

"Начиная с 1 января 2010 года все автотранспортные средства должны соответствовать техническим требованиям Правил № 13 ЕЭК или директивы 71/320/ЕЕС с поправками, применяемым на дату их первой регистрации, и по крайней мере техническим требованиям Правил № 13 ЕЭК, серия поправок 06, или директивы 71/320/ЕЕС с поправками, внесенными директивой 91/422/ЕЕС.

Износостойкая тормозная система должна быть типа ПА".]

[В графе 9.2.3.1 "Общие положения" включить новое замечание ^h, применимое ко всем типам транспортных средств, следующего содержания:

"Начиная с 1 января 2010 года все транспортные средства должны быть оборудованы автоматическими регуляторами тормозов".]

(Справочный документ: INF.28)

Приложение 2

**Принятые или еще не рассмотренные тексты, касающиеся безопасности
перевозки опасных грузов в автодорожных туннелях**
(см. TRANS/WP.15/185/Add.1)

Приложение 3

Проект программы работы на 2006-2010 годы

ПОДПРОГРАММА 02.7: ПЕРЕВОЗКА ОПАСНЫХ ГРУЗОВ

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

Пояснение: Рассмотрение правил и технических вопросов, касающихся международной перевозки опасных грузов в регионе. Подготовка новых и согласование действующих международных соглашений в этой области в целях повышения уровня безопасности, а также содействия торговле - в сотрудничестве с Комитетом экспертов по перевозке опасных грузов и согласованной на глобальном уровне системе классификации и маркировки химических веществ Экономического и Социального Совета.

Планируемая работа:

Рабочая группа по перевозкам опасных грузов (WP.15)

ПОСТОЯННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

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

Ожидаемый результат: принятие серии проектов поправок к приложениям А и В к ДОПОГ к концу ~~2005~~2007 года для вступления в силу 1 января ~~2007~~2009 года и к концу ~~2007~~2009 года для вступления в силу 1 января ~~2009~~2011 года.

Опубликование пересмотренных сводных изданий ДОПОГ в ~~2004~~2006, ~~2006~~2008 и ~~2008~~2010 годах. Очередность: 1

- b) Рассмотрение предлагаемых поправок, непосредственно связанных с Правилами, прилагаемыми к Европейскому соглашению о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям, и относящихся к административным и техническим вопросам, связанным с их применением, в целях обеспечения

необходимого обновления этих предписаний и создания единообразной, согласованной и последовательной системы правил перевозки опасных грузов по внутренним водным путям во внутреннем и международном сообщении на европейском уровне. (Постоянно) (WP.15/АС.2)

Ожидаемый результат: принятие проектов поправок к Правилам, прилагаемым к ВОПОГ, в ~~2004~~2006, ~~2005~~2007, ~~2006~~2008, ~~2007~~2009 и ~~2008~~2010 годах для их скорейшего по возможности применения государствами-членами и для представления Административному комитету ВОПОГ сразу же после вступления ВОПОГ в силу.

Опубликование пересмотренных сводных изданий ВОПОГ в 2006, 2008 и 2010 годах.

Очередность: 1

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

Ожидаемый результат: принятие проектов поправок к ДОПОГ, МПОГ и ВОПОГ к концу ~~2005~~2007 года для вступления в силу 1 января ~~2007~~2009 года и к концу ~~2007~~2009 года для вступления в силу 1 января ~~2009~~2011 года.

Очередность: 1
