



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.  
GENERAL

ECE/TRANS/WP.15/190  
14 November 2006

RUSSIAN  
Original: FRENCH

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

Рабочая группа по перевозкам опасных грузов

**ДОКЛАД РАБОЧЕЙ ГРУППЫ О РАБОТЕ ЕЕ ВОСЕМЬДЕСЯТ ПЕРВОЙ СЕССИИ  
(25-27 октября 2006 года)**

**СОДЕРЖАНИЕ**

	<u>Пункты</u>
Участники.....	1
Утверждение повестки дня .....	2 - 6
Состояние Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) и связанные с этим вопросы .....	7 - 9
Толкование ДОПОГ .....	10 - 16
Предложения о внесении поправок в приложения А и В к ДОПОГ .....	17 - 42
Положение о круге ведения и правила процедуры Рабочей группы .....	43 - 52
Программа работы .....	53
Прочие вопросы .....	54 - 71
Утверждение доклада .....	72

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

- Приложение 1: Проекты поправок к приложениям А и В к ДОПОГ, принятые  
Рабочей группой (для вступления в силу 1 января 2009 года)
- Приложение 2: Исправления к изданию ДОПОГ 2007 года
- Приложение 3: Положение о круге ведения и правила процедуры  
Рабочей группы ..... ECE/TRANS/WP.15/190/Add.1

\* \* \*

## **УЧАСТНИКИ**

1. Рабочая группа по перевозкам опасных грузов провела свою восемьдесят первую сессию 25-27 октября 2006 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, Греции, Дании, Ирландии, Испании, Италии, Латвии, Литвы, Нидерландов, Норвегии, Польши, Португалии, Российской Федерации, Румынии, Сербии, Словакии, Словении, Соединенного Королевства, Финляндии, Франции, Чешской Республики, Швейцарии, Швеции и Эстонии. На сессии была представлена Европейская комиссия. Была представлена следующая межправительственная организация: Межправительственная организация по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ). Были представлены следующие неправительственные организации: Европейская ассоциация по сжиженным нефтяным газам (ЕАСНГ), Координационный комитет по производству автомобильных кузовов и прицепов (ККПКП), Европейский совет химической промышленности (ЕСФХП), Европейский совет производителей красителей, типографских и художественных красок (ЕКАК), Всемирная экспрессная ассоциация (ГЕА), Международная организация предприятий автомобильной промышленности (МОПАП) и Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ).

## **УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ**

Документы: TRANS/WP.15/189 и -/189/Add.1

Неофициальные документы: INF.1 и INF.2 (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.24.
3. Ряд делегаций выразили сожаление по поводу того, что документация для сессии была распространена с большим запозданием, вследствие чего они не смогли надлежащим образом подготовиться к совещанию. Кроме того, два документа на французском языке все еще не были получены к открытию сессии. Отмечая, что вся официальная документация была представлена и передана в Отдел конференционного обслуживания Организации Объединенных Наций в Женеве до истечения официально установленного крайнего срока, и, более того, констатируя, что, несмотря на значительное сокращение документации, представляемой к ее сессиям, положение дел с документацией постепенно ухудшается от сессии к сессии без каких бы то ни было объяснений на этот счет, Рабочая

группа просила Отдел транспорта обратить внимание соответствующих служб на негативные последствия подобной ситуации для эффективности ее работы.

4. Представитель Российской Федерации указал, что ему не удалось получить доступ к некоторым документам на русском языке, размещенным на вебсайте Отдела транспорта, вследствие недействующих гипертекстовых ссылок. Группа попросила его в будущем сообщать секретариату о такого рода проблемах, как только они будут возникать, с тем чтобы секретариат мог незамедлительно исправить ситуацию.

5. Отмечая, что продолжительность нынешней сессии была уменьшена до трех дней, представитель Бельгии задал вопрос о том, будет ли продолжительность совещаний сокращаться систематически.

6. Председатель заявил, что продолжительность совещаний должна устанавливаться с учетом объема предстоящей работы, который не всегда легко определить заранее. Как правило, нельзя превышать число дней, выделенных Комитетом по внутреннему транспорту на проведение совещания, однако секретариат вправе, после консультаций с Бюро, сокращать продолжительность совещаний, если в ходе подготовки повестки дня оказывается возможным сделать это. Маловероятно, что это может произойти в случае осеннего совещания 2007 года, в ходе которого речь будет идти о завершении работы, запланированной на двухгодичный период 2006-2007 годов.

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

Неофициальный документ: INF.5 (секретариат)

7. Рабочая группа выразила удовлетворение в связи с присоединением Ирландии к ДОПОГ и Протоколу о внесении поправок 1993 года.

Неофициальный документ: INF.18 (секретариат)

8. Рабочая группа отметила, что Швейцария высказала возражение (уведомление депозитария C.N.804-2006-TREATIES-2 от 19 сентября 2006 года) в отношении поправок, касающихся проезда транспортных средств, перевозящих опасные грузы, через туннели, - поправок, которые были приняты Рабочей группой (ECE/TRANS/WP.15/186/Add.1 и - /186/Add.1/Corr.1) и предложены Договаривающимся сторонам правительством Португалии (уведомление депозитария C.N.482-2006-TREATIES-1 от 1 июля 2006 года).

Поскольку Швейцария является единственной Договаривающейся стороной, которая уведомила о возражении, эти поправки, а также поправки, содержащиеся в документах ECE/TRANS/WP.15/186, -/186/Corr.1 и -/186/Add.2, считаются принятыми для вступления в силу 1 января 2007 года (уведомление депозитария C.N.805-2006-TREATIES-3 от 2 октября 2006 года).

Неофициальный документ: INF.4 (Польша)

9. Рабочая группа приняла к сведению перечень компетентных органов, переданный правительством Польши.

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

### **Консультанты по вопросам безопасности**

Документ: ECE/TRANS/WP.15/2006/19 (Бельгия)

10. Рабочая группа приняла к сведению меры, принятые бельгийской администрацией с целью контроля деятельности консультантов по вопросам безопасности на предприятиях.

11. Дискуссия показала, что меры, принимаемые в этой области компетентными органами различных стран, являются неодинаковыми. Было отмечено, что ДОПОГ предусматривает проведение выборочных проверок применения ДОПОГ, однако систематический контроль деятельности консультантов по вопросам безопасности не предусмотрен. Тем не менее компетентный орган вправе проверять личность консультантов, работающих на каждом предприятии, и проверять составляемые ими ежегодные отчеты.

12. Представитель МСАТ предложил гармонизировать практику как в области составления отчетов консультантов, так и в области контроля их деятельности.

### **Толкование раздела 7.5.1**

Документ: ECE/TRANS/WP.15/2006/20 (Бельгия)

13. По вопросу, поднятому правительством Бельгии, мнения участников разделились. Хотя пункт 7.5.1.1 предусматривает, что транспортные средства и водители должны удовлетворять установленным требованиям, он не предписывает проведение обязательной

проверки соответствия перед погрузкой или разгрузкой. Только в пунктах 7.5.1.2 и 7.5.1.3 указывается, что транспортная операция должна быть прервана, если в результате проверки документов или осмотра транспортных средств участниками перевозки сочтено, что имеет место невыполнение правил. Большинство делегаций выразили мнение, что раздел 7.5.1 должен истолковываться исходя из здравого смысла с учетом соответствующей ситуации, т.е. что нет необходимости три раза в день проверять свидетельство ДОПОГ о подготовке водителя при его появлении в одном и том же месте погрузки, но при этом следует проявлять необходимую минимальную бдительность, проверять транспортное средство перед каждой погрузкой и, по крайней мере, соблюдать положения, предусмотренные в главе 1.4 для каждого участника перевозки.

14. Было отмечено, что применение положений раздела 7.5.1 подразумевает ответственность конкретных участников перевозки, которые должны при необходимости отвечать за свои упущения.

#### **Требование в отношении огнестойкости креплений табличек оранжевого цвета**

Неофициальный документ: INF.14 (Дунайская комиссия)

15. Рабочая группа признала, что в настоящий момент еще не существует четких критериев для определения огнестойкости креплений табличек оранжевого цвета, и заинтересованным в этом вопросе правительством было предложено глубже изучить его. Вместе с тем было указано, что новое положение пункта 5.3.2.2.1, вступающее в силу 1 января 2007 года, позволяет избежать использования непригодных устройств для прикрепления указанных табличек, например устройств из пластмассы, веревок и т.п. Предложения по уточнению этого вопроса следует представить Совместному совещанию МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ.

#### **Изъятия, связанные с характером транспортной операции**

Неофициальный документ: INF.16 (Португалия)

16. Что касается вопроса о толковании пункта 1.1.3.1 с), то мнения участников разделились. По мнению делегаций некоторых стран, как и правительства Португалии, не следует использовать тару номинальной вместимостью свыше 450 литров. Другие делегации отметили, что на практике используются КСГМГ вместимостью 1 000 или 1 500 л, которые заполняются лишь частично. В этом случае, даже при ограничении номинальной вместимости величиной в 450 л, нелегко проверить, не превышено ли максимальное количество, предусмотренное в подразделе 1.1.3.6. Некоторые делегации

высказались за увеличение вместимости, чтобы учесть преобладающую практику использования КСГМГ и избежать проблем с толкованием. Было решено передать этот вопрос на рассмотрение Совместного совещания МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ.

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

### **Предельные значения количеств для органических пероксидов и самореактивных веществ**

Документ: ECE/TRANS/WP.15/2006/12 (ЕСФХП)

17. В результате проведенного голосования Рабочая группа не согласилась исключить подраздел 7.5.5.3, однако приняла предложение увеличить предельные значения на одну транспортную единицу до 20 т (см. приложение 1).

### **Маркировка в виде табличек оранжевого цвета при перевозке в транспортной цепи, включающей железнодорожную перевозку**

Документ: ECE/TRANS/WP.15/2006/13 (Бельгия)

18. Ряд делегаций отметили, что освобождения, предусмотренные в пунктах 5.3.2.1.3 и 5.3.2.1.6, относятся к автомобильному транспорту и что соответствующие участники перевозки обязаны размещать надлежащие информационные табло и таблички оранжевого цвета, когда речь идет о комбинированной перевозке. Предложение Бельгии, поставленное на голосование, не было принято.

### **Размещение информационных табло на транспортных единицах, перевозящих упаковки**

Документ: ECE/TRANS/WP.15/2006/14 (Бельгия)

19. Было отмечено, что ДОПОГ, хотя и не предписывает, но и не запрещает размещение информационных табло на транспортных единицах, перевозящих упаковки, если эти информационные табло соответствуют видам опасности, указанным на перевозимых упаковках. После состоявшегося обсуждения представитель Бельгии снял с рассмотрения свое предложение.

## **Маркировка в виде табличек оранжевого цвета**

Документ: ECE/TRANS/WP.15/2006/15 (Франция)

Неофициальный документ: INF.22 (Франция)

20. Рабочая группа приняла предложение об изменении формулировки пункта 5.3.2.2.1, с тем чтобы в нем предусматривалось требование об указании только номера ООН на табличках оранжевого цвета уменьшенных размеров, когда такие таблички используются при перевозке радиоактивных материалов в условиях исключительного использования; в данное предложение были внесены некоторые изменения (см. приложение 1).

## **Наблюдение за транспортными средствами**

Документ: ECE/TRANS/WP.15/2006/16 (Норвегия)

Неофициальный документ: INF.19 (Швейцария)

21. Предложение, касающееся пересмотра специальных положений "S", содержащихся в главе 8.5, и их назначения различным номерам ООН, было подготовлено с учетом обсуждений, состоявшихся на последней сессии (см. ECE/TRANS/WP.15/188, пункты 27 и 28), и в ходе нынешней сессии вызвало продолжительную дискуссию.

22. Ряд делегаций поддержали предложения, сформулированные Норвегией, однако, по мнению других делегаций, следует в большей степени заботиться о согласованности с положениями по обеспечению безопасности, содержащимися в главе 1.10, учитывая при этом изъятия, предусмотренные в подразделе 1.1.3.6.

23. Некоторые делегации отметили также, что пересмотр главы 8.5 должен сопровождаться пересмотром главы 8.4.

24. С учетом принципиальной поддержки предложения Норвегии было решено оставить этот документ в повестке дня следующей сессии. Группа согласилась с замечаниями ЕСФХП, согласно которым положение S20 должно по-прежнему применяться к веществам класса 8, не характеризующимся дополнительной опасностью. Любые другие замечания должны быть представлены в письменном виде к следующей сессии. К делегациям, выступающим за пересмотр главы 8.4, была обращена просьба внести конкретные предложения.



## **Карманные фонари**

Документ: ECE/TRANS/WP.15/2006/21 (Бельгия)

25. Предложения об изменении пунктов 8.1.5 а), 8.3.4 и специального положения S2, содержащегося в главе 8.5, были приняты большинством голосов с некоторыми поправками, направленными, в частности, на то, чтобы использовать термин "переносные осветительные приборы" вместо термина "карманные фонари" (см. приложение 1).

26. Было отмечено, что это предложение влечет за собой исключение запрещения использования осветительных приборов с открытым пламенем, таких, как газовые лампы, в кабинах и грузовых отделениях транспортных средств.

### **Пункт 5.3.2.1.4**

Документ: ECE/TRANS/WP.15/2006/22 (Бельгия)

27. Предложение об изменении пункта 5.3.2.1.4 было принято с некоторыми поправками (см. приложение 1).

## **Прочее оборудование (раздел 8.1.5)**

Документ: ECE/TRANS/WP.15/2006/18 (Соединенное Королевство)

28. Поскольку большинство делегаций сочли, что противооткатные упоры являются практичным, эффективным и недорогостоящим средством обеспечения безопасности, в частности в случае стоянки на дорогах или в местах стоянки с сильным уклоном или в условиях гололедицы либо в случае неисправности стояночного тормоза, представитель Соединенного Королевства заявила, что она вновь изучит этот вопрос и сняла с рассмотрения свое предложение о том, чтобы не требовать наличия противооткатных упоров для транспортных средств, оснащенных стояночным тормозом.

## **Исправления к ДОПОГ**

Неофициальные документы: INF.6 (секретариат)  
INF.23 (секретариат)

29. Рабочая группа отметила, что Совместное совещание МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ обнаружило ошибки в МПОГ и ДОПОГ, явившиеся в основном результатом упущений в

процессе работы по изменению структуры (варианты МПОГ и ДОПОГ 2001 года) или невнесения дополнительных изменений, вытекающих из поправок, вступающих в силу 1 января 2007 года. Рабочая группа сочла, что эти ошибки должны быть исправлены, и просила секретариат представить исправления Договаривающимся сторонам в соответствии с юридической процедурой (см. приложение 2).

30. По поводу исправления, касающегося генетически измененных организмов (исключение пункта 2.2.9.1.12), Рабочая группа, основываясь на неофициальном документе INF.23, отметила и согласилась, что во избежание непоследовательностей необходимо внести в ДОПОГ и другие исправления (см. приложение 2) и попросила представителя ОТИФ также довести эти исправления до сведения государств - участников КОТИФ с целью их принятия.

### **Языки, используемые в транспортном документе в соответствии с международными тарифами**

Неофициальный документ: INF.7 (секретариат)

31. Рабочая группа приняла к сведению просьбу Совместного совещания МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ проверить, можно ли будет, согласно предложению Международного союза железных дорог (МСЖД), исключить из пункта 5.4.1.4.1 ДОПОГ возможность использования в транспортном документе языков, допускаемых действующими международными тарифами.

32. Ряд делегаций выразили мнение, что изначально это положение было включено с целью согласования с положениями МПОГ и что его можно исключить, поскольку, с одной стороны, соглашений о международных тарифах не существует в секторе автомобильных перевозок, а с другой стороны, поскольку им представляется неприемлемым соглашаться с условиями договоренностей, достигнутых между частными компаниями.

33. Было решено вернуться к рассмотрению этого вопроса на следующей сессии, на которой документ МСЖД может быть представлен в качестве официального документа.

## **Руководящие принципы оценки рисков**

Неофициальный документ: INF.8 (секретариат)

34. Рабочая группа отметила, что Совместное совещание МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ предложило ей применять в контексте автомобильных перевозок - на добровольной основе - руководящие принципы, принятые Комиссией экспертов МПОГ для оценки рисков при железнодорожной перевозке опасных грузов, с тем чтобы обеспечить единообразный подход к оценке рисков, когда компетентным органам разрешается применять на территории их стран дополнительные положения в соответствии с главой 1.9 МПОГ.

35. Участникам напомнили о том, что Рабочая группа не согласилась привести главу 1.9 ДОПОГ в соответствие с аналогичной главой МПОГ. По мнению некоторых делегаций, руководящие принципы, принятые Комиссией экспертов МПОГ, могут оказаться полезными для компетентных органов, отвечающих за автомобильные перевозки, однако большинство делегаций сочли, что решения об ограничении перевозок, которые разрешается принимать согласно разделу 1.9.3 ДОПОГ, носят в значительной степени политический характер и относятся к исключительной компетенции государств. Вместе с тем к обсуждению этого вопроса можно было бы вернуться на следующей сессии.

## **Переходные меры для крышек люков**

Неофициальные документы: INF.10 и INF.24 (Соединенное Королевство)

36. Рабочая группа согласилась, что переходное положение для встроенных и съемных цистерн, у которых крышки люков соответствуют стандарту EN 13317 (см. подраздел 6.8.2.6), но не отвечают требованиям, включенным в ДОПОГ 2007 года в отношении запорных устройств и используемых материалов, следовало бы предусмотреть в поправках 2007 года.

37. Вместе с тем Рабочая группа решила, что это переходное положение можно будет включить в поправки, предусмотренные для издания 2009 года (см. приложение 1), а тем временем, учитывая, что число цистерн, о которых идет речь, весьма невелико, этот вопрос можно будет урегулировать посредством заключения многостороннего соглашения.

## **Коды ограничений проезда через туннели для изделий класса 2**

Неофициальный документ: INF.12 (Польша)

38. Большинство делегаций, как и представитель Польши, сочли неуместным указывать коды B1D или C1D для изделий класса 2, поскольку эти изделия не перевозятся в цистернах. Более подходящим был бы код "D".

39. Тем не менее было решено, что указание кодов B1D и C1D означает применение кода "D" для перевозок упакованных грузов и что поэтому необязательно вносить исправление. Предложение о поправке можно было бы рассмотреть на следующей сессии, когда будут обсуждаться поправки 2009 года.

## **Устройства ограничения скорости**

Неофициальные документы: INF.21 и INF.21/Rev.1 (Румыния)

40. Рабочая группа отметила, что, учитывая изменения, внесенные в Правила № 89 ЕЭК, и сферу применения директив 92/6/СЕЕ и 92/24/СЕЕ, возможно, необходимо пересмотреть ссылки, содержащиеся в разделах 9.2.1 и 9.2.5.

41. С другой стороны, было отмечено, что в сноске к разделу 9.2.5, касающейся этих устройств, содержатся ссылки на эти правила и директивы в их последних измененных вариантах, действовавших на момент официального утверждения нового транспортного средства, и что поэтому предлагаемые изменения не являются вполне подходящими, если принять во внимание уже эксплуатируемые транспортные средства, которые были официально утверждены до принятия последних поправок. Кроме того, в разделе 9.2.1 следовало бы проверить, не будет ли замена ссылки на директиву 92/6/СЕЕ ссылкой на директиву 92/24/СЕЕ иметь последствий для находящихся в эксплуатации транспортных средств, зарегистрированных в период между 1 января 1988 года и датой начала фактического применения директивы 92/24/СЕЕ.

42. Секретариату было поручено проверить изменения, которые необходимо внести, и было решено вернуться к обсуждению этого вопроса на следующей сессии.

## **ПОЛОЖЕНИЕ О КРУГЕ ВЕДЕНИЯ И ПРАВИЛА ПРОЦЕДУРЫ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ**

Документ: ECE/TRANS/WP.15/2006/11 (секретариат)

43. Рабочая группа рассмотрела текст, подготовленный секретариатом на основе результатов обсуждений, состоявшихся в ходе последней сессии, и принятых на последней сессии решений.

44. Рабочая группа приняла Положение о круге ведения в том виде, в котором оно изложено в указанном документе (см. приложение 3).

45. В отношении правил процедуры Рабочая группа с удовлетворением отметила, что Исполнительный комитет согласился с тем, что страны, не являющиеся членами ЕЭК, могут иметь право голоса при условии принятия соответствующего решения Комитетом по внутреннему транспорту (см. ECE/EX/2006/L.2, раздел 2). По этой причине скобки, в которые было заключено последнее предложение правила 1 b), были опущены (см. приложение 3).

46. Что касается правила 1 c), то Рабочая группа отметила, что пункт 13 принятого нового Положения о круге ведения ЕЭК (E/ECE/1437) содержит, вероятно, ошибку в том смысле, что консультативный статус, предоставляемый неправительственным организациям, отныне регулируется резолюцией 1996/31 Экономического и Социального Совета, а не резолюцией 1296 (XLIV).

47. Касаясь правила 4 a), сотрудник секретариата уточнил, что вся документация, относящаяся к соответствующей сессии, должна в обязательном порядке передаваться Отделом транспорта ЕЭК в Отдел конференционного обслуживания за 10 недель, а повестка дня - за 12 недель до начала сессии. Для подготовки документов в соответствии с правилами, установленными Отделом конференционного обслуживания, включая подготовку справочной документации для выполнения переводов, требуется примерно две недели, а для подготовки повестки дня необходимо, чтобы вся документация была представлена за 12 недель до начала сессии. Поэтому к делегациям обращается просьба представлять документацию за 12 недель до начала сессии.

48. Касаясь правила 4 c), представитель Российской Федерации попросил указать крайний срок размещения документации на вебсайте ЕЭК ООН, например за две недели до открытия сессии. Сотрудник секретариата ответил, что согласно действующему правилу документация должна распространяться на всех языках за шесть недель до

открытия сессии. К сожалению, это правило не соблюдается Отделом конференционного обслуживания Организации Объединенных Наций в Женеве, который, кроме того, отдает предпочтение правилу одновременного распространения документов, предполагающему, что документы распространяются только тогда, когда они имеются на всех языках; иными словами, на практике при существующих условиях это означает, что в лучшем случае они распространяются лишь за несколько дней до открытия сессии. Отдел транспорта ЕЭК, который размещает документацию на своем вебсайте, полностью зависит от Отдела конференционного обслуживания, и по этой причине не может брать на себя обязательство в отношении размещения на своем вебсайте переводов, которые не выпущены этим Отделом конференционного обслуживания.

49. В ходе этой дискуссии Рабочая группа вновь выразила свое недовольство по поводу ухудшения переводческого обслуживания и распространения документации.

50. В правиле 11 а) было уточнено, что сведения о составе делегаций должны сообщаться в секретариат не позднее чем за одну неделю до начала совещания.

51. Рабочая группа приняла значительным большинством голосов второе предложение правила 35, согласно которому решения, касающиеся какого-либо правового документа, могут приниматься только в присутствии не менее одной трети Договаривающихся сторон и при условии, что за их принятие проголосовало не менее одной трети полноправных участников, представленных в ходе голосования.

52. Рабочая группа приняла некоторые поправки редакционного характера к добавлению (см. приложение 3).

## **ПРОГРАММА РАБОТЫ**

Документ: ECE/TRANS/166/Add.1

53. Рабочая группа подтвердила, что программа работы на период 2006-2010 годов в том виде, в котором она изложена в пункте 02.7 программы работы Комитета, не требует внесения каких-либо изменений.

## **ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ**

### **Формулировка положений многосторонних соглашений**

Неофициальный документ: INF.3 (Польша)

54. Рабочая группа согласилась с предложением Польши, предусматривающим изменение стандартного положения, касающегося применения многосторонних соглашений, с целью облегчения их применения при осуществлении внутренних перевозок по территории стран-участниц в рамках директивы о ДОПОГ, действующей для стран - членов Европейского союза.

55. Вместе с тем было решено, что эта формулировка не должна побуждать Договаривающиеся стороны к заключению многосторонних соглашений, единственная цель которых заключалась бы в допущении отступлений от директивы о ДОПОГ применительно к внутренним перевозкам по их территории. Любое многостороннее соглашение в рамках ДОПОГ может считаться действительным только в том случае, если оно подписано по меньшей мере двумя Договаривающимися сторонами.

### **Применение пункта 1.8.5.2 (Отчеты об авариях)**

Документ: ECE/TRANS/WP.15/2006/17 (Бельгия)

56. Рабочая группа приняла к сведению представленный Бельгией в соответствии с пунктом 1.8.5.2 отчет об аварии с опрокидыванием контейнера-цистерны, в котором перевозился бром; эта авария привела к утечке 6 000 л продукта, эвакуации большого числа людей, закрытию дорожной сети и полному блокированию движения в порту Антверпен.

57. Представитель МСАТ сообщил, что одной из причин аварии, которая не была указана в данном отчете, явилась неисправность самого контейнера-цистерны, в частности с точки зрения крепления цистерны на раме.

58. Рабочая группа отметила предложенные меры по повышению уровня безопасности, а именно использование более устойчивых полуприцепов для перевозки контейнеров (максимальный дорожный просвет - 1,10 м и три оси, а также специальная подготовка водителей в случае перевозки жидкостей с высокой плотностью).

59. Было указано, что во избежание такого рода аварии транспортные средства могут оборудоваться устройствами электронного контроля за устойчивостью ("Система электронного контроля за устойчивостью транспортного средства (ЕСП)"), однако представитель МСАТ поставил под сомнение эффективность таких устройств в случае прицепов или полуприцепов. Рабочей группе сообщили о том, что Рабочая группа по вопросам торможения и ходовой части "GRRF" Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) занимается разработкой более эффективных систем (электронные системы контроля за устойчивостью транспортных средств (ЭКУТС)) и она будет проинформирована об итогах состоявшихся обсуждений в ходе следующей сессии (см. также ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/34 и ECE/TRANS/WP.29/GRRF/100, пункты 32-40).

60. Представитель Испании сообщил о ведущейся работе в области защиты крышек люков дорожных цистерн и выразил мнение, что использование крышек с болтовыми соединениями на цистернах, перевозящих столь опасные вещества, должно позволить избежать утечек в случае опрокидывания.

61. Секретариату было поручено предусмотреть на своем вебсайте специальную рубрику для отчетов об авариях, представляемых в соответствии с пунктом 1.8.5.2.

### **Опасные грузы, содержащиеся во встроенных сосудах, используемых для добавления присадок в цистерны с нефтепродуктами или в устройства для очистки цистерн**

Неофициальный документ: INF.9 (Австрия)

62. Ряд делегаций заявили о своей заинтересованности в установлении единообразных требований к такого рода встроенным сосудам, являющимся частью оборудования цистерн. Им было предложено передать свои замечания представителю Австрии, который смог бы подготовить соответствующее предложение.

### **Доклад неофициальной рабочей группы по письменным инструкциям**

Неофициальный документ: INF.11 (МСАТ и ФИАТА)

63. Рабочая группа отметила, что неофициальная рабочая группа по этому вопросу провела два совещания 28-29 марта 2006 года и 10-11 октября 2006 года под председательством г-на А. Йохансена (Норвегия) с целью рассмотрения предложений МСАТ и ФИАТА, которые организовали эти совещания.



64. Обсуждение этого доклада показало, однако, что делегации придерживаются разных, а иногда и неопределенных мнений по ряду принципиальных вопросов, а именно по следующим вопросам:

- следует ли предусмотреть единую систему письменных инструкций, как это предлагается в указанном документе, или же следует предусмотреть две системы: одну для перевозок грузов в упаковках, а другую - для перевозок грузов в цистернах;
- следует ли предусмотреть таблицу предписываемого оборудования;
- следует ли определить опасные зоны в том или ином радиусе, которые должны быть покинуты посторонними лицами по требованию водителя.

65. Представитель МСАТ заявил, что на следующей сессии он выступит с сообщением о проблемах, которые возникают на практике. Делегациям было предложено тщательно изучить доклад, представленный МСАТ и ФИАТА, с тем чтобы высказать свое мнение по принципиальным вопросам на следующей сессии.

#### **Защита от взрыва легковоспламеняющихся паров**

Неофициальный документ: INF.13 (Германия)

66. Рабочая группа отметила, что европейские директивы 94/СЕ и 1999/92/СЕ, касающиеся защиты от взрыва и отражающие так называемую концепцию "ATEX", могут касаться транспортных средств ДОПОГ, когда эти транспортные средства находятся в определенных зонах погрузки или разгрузки. В этой связи она обратилась с просьбой к представителю Германии продолжить свои исследования, с тем чтобы выяснить, должны ли эти директивы привести к внесению изменений в ДОПОГ.

#### **Смесительно-зарядные машины для взрывчатых веществ**

Неофициальный документ: INF.15 (Германия)

67. Рабочая группа приняла к сведению промежуточный доклад о работе неофициальной рабочей группы по смесительно-зарядным машинам для взрывчатых веществ и подтвердила, что эта работа должна быть продолжена. Представитель

Германии заявил, что его правительство намерено организовать вторую сессию в феврале 2007 года.

### **Безопасность в автодорожных туннелях**

Неофициальный документ: INF.17 (Франция)  
INF.20 (Швейцария)

68. Рабочая группа решила, что следует глубже изучить некоторые проблемы, связанные с применением новых положений, касающихся движения в автодорожных туннелях, в частности вопросы подготовки водителей и определения водителем или для водителя перед перевозкой кода ограничения проезда через туннели. Правительство Франции намерено подготовить соответствующее предложение.

### **Выражение признательности**

69. Рабочая группа, узнав о том, что г-жа Джудит Кричли (Соединенное Королевство) в ближайшее время уходит в отставку, выразила ей признательность за вклад, который она внесла в работу Группы, и искренне пожелала ей долгих лет счастливой жизни после отставки.

70. Рабочая группа отметила, что остававшаяся в течение двух лет вакантной должность С2 в Секции опасных и специальных грузов Отдела транспорта будет наконец заполнена после завершения процедуры набора по итогам национального конкурсного экзамена. Она выразила глубокую признательность правительству Финляндии за то, что оно любезно согласилось откомандировать на время своего сотрудника г-жу Ану Хаккинен, и поблагодарила г-жу Хаккинен за ее эффективный и ценный вклад в работу секретариата.

### **Выборы должностных лиц**

71. По предложению представителя Бельгии Рабочая группа вновь избрала г-на Ж. А. Франку (Португалия) и г-жу А. Румье (Франция) соответственно Председателем и заместителем Председателя на 2007 год.

### **УТВЕРЖДЕНИЕ ДОКЛАДА**

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

---

## Приложение 1

### Проекты поправок к приложениям А и В к ДОПОГ (для вступления в силу 1 января 2009 года)

1.6.3.32 Добавить новое переходное положение следующего содержания:

"1.6.3.32 Встроенные цистерны (автоцистерны) и съемные цистерны, изготовленные до 1 июля 2007 года в соответствии с требованиями, действующими до 31 декабря 2006 года, оборудованные крышками люков в сборе в соответствии с положениями стандарта EN 13317:2002, указанного в таблице пункта 6.8.2.6, применяемого до 31 декабря 2006 года (включая рисунок и таблицу В.2, содержащуюся в приложении В к указанному стандарту), которые более не допускаются с 1 января 2007 года или материал которых не отвечает требованиям стандарта EN 13094:2004, пункт 5.2, могут по-прежнему эксплуатироваться".

5.3.2.1.4 В первом предложении заменить "навалом/насыпью опасные твердые вещества" на "неупакованные твердые вещества или изделия".

*(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/2006/22 с поправками)*

5.3.2.2.1 Последнее предложение первого абзаца ("Если размеры... до 10 мм".) становятся новым вторым абзацем. В конце этого нового абзаца включить новое предложение следующего содержания: "В этом случае для упакованного радиоактивного материала, перевозимого в условиях исключительного использования, необходимо указать только номер ООН, и высота цифр, предписанная в пункте 5.3.2.2.2, может быть уменьшена до 65 мм, а толщина - до 10 мм".

*(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/2006/15 с поправками, внесенными на основании INF.22)*

7.5.5.3 Изменить следующим образом:

"7.5.5.3 Максимальное количество органических пероксидов класса 5.2 и самореактивных веществ класса 4.1 типов В, С, D, Е или F ограничивается 20 000 кг на транспортную единицу".

*(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/2006/12)*

- 8.1.5 а) В четвертом подпункте заменить "одним карманным фонарем (см. также раздел 8.3.4)" на "одним переносным осветительным прибором, соответствующим требованиям раздела 8.3.4".

*(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/2006/21 с поправками)*

- 8.3.4 Исключить первое предложение и во втором предложении заменить "Кроме того, используемые осветительные приборы" на "Используемые переносные осветительные приборы".

*(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/2006/21 с поправками)*

- 8.5 S2 (1) Изменить заголовок следующим образом: **"Переносные осветительные приборы"**.

Заменить "в закрытые транспортные средства, перевозящие" на "в грузовое отделение закрытых транспортных средств, перевозящих", а также заменить "с осветительными приборами, кроме переносных ламп" на "с переносными осветительными приборами, кроме приборов".

*(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/2006/21 с поправками)*

-----

## Приложение 2

### Исправления к изданию ДОПОГ 2007 года

- 1.2.1 Изменить определение термина "Легковоспламеняющийся компонент" следующим образом:

«"Легковоспламеняющийся компонент" (для аэрозолей) означает легковоспламеняющиеся жидкости, легковоспламеняющиеся твердые вещества или легковоспламеняющиеся газы и смеси газов, которые определяются в примечаниях 1-3 подраздела 31.1.3 части III Руководства по испытаниям и критериям. Это название не охватывает пирофорные вещества, самонагревающиеся вещества или вещества, реагирующие с водой. Теплота сгорания определяется по одному из следующих методов: ASTM D 240, ISO/FDIS 13943: 1999 (E/F) 86.1-86.3 или NFPA 30B».  
[Текст примечания к пункту 2.2.2.1.6 с)].

*Обоснование:* Противоречие между определением термина "легковоспламеняющийся компонент", содержащимся в разделе 1.2.1, и определением этого термина, содержащимся в примечании к пункту 2.2.2.1.6 с). Определение, содержащееся в разделе 1.2.1, должно быть приведено в соответствие с определением, содержащимся в примечании к пункту 2.2.2.1.6 с), с тем чтобы соответствовать также определению, изложенному в Рекомендациях ООН по перевозке опасных грузов, Типовые правила (глава 3.3, специальное положение 63).

(Справочный документ: INF.6)

- 2.2.61.1.14 и 2.2.8.1.9 Заменить "88/379/ЕЕС" на "1999/45/ЕС" и изменить соответствующую сноску следующим образом:

"Директива 1999/45/ЕС Европейского парламента и Совета от 31 мая 1999 года о сближении законов, правил и административных положений государств-членов, касающихся классификации, упаковки и маркировки опасных препаратов (Official Journal of the European Communities No. L 200 of 30 July 1999, pages 1 to 68)".

*Обоснование:* Директива 88/379/ЕЕС была аннулирована и заменена Директивой 1999/45/ЕС.

(Справочный документ: INF.6)

- 2.2.62.1.11.1 В сноске 5 добавить "(замененной Директивой 2006/12/ЕС Европейского парламента и Совета (Official Journal of the European Communities No. L 114 of 27 April 2006, page 9))" после "75/442/ЕЕС Совета, касающейся отходов".

*Обоснование:* Статья 20 Директивы 2006/12/ЕС гласит, что "Директива 75/442/ЕЕС отменяется без ущерба для обязательств государств-членов в отношении сроков инкорпорации норм во внутреннее право, указанных в приложении III, часть В. Ссылки на отмененную директиву рассматриваются в качестве ссылок на настоящую Директиву и должны читаться согласно таблице соответствия, содержащейся в приложении IV".

(Справочный документ: INF.6)

- 2.2.9.1.11 ПРИМЕЧАНИЕ 1. Включить "и ГИО" после "ГИМО" и заменить "и № ООН 2900" на ", 2900 или 3373".

*Обоснование:* Согласование со специальным положением 216, содержащимся в главе 3.3.

(Справочный документ: INF.23)

- 2.2.9.1.12 Исключить.

*Обоснование:* Следствие изменения названия позиции под № ООН 3245, которая отныне охватывает также генетически измененные организмы.

(Справочный документ: INF.6)

- 3.3.1 СП637 В первом предложении включить "и генетически измененные организмы" после "Генетически измененные микроорганизмы".

Изменить второе предложение следующим образом: "ГИМО или ГИО не подпадают под действие положений ДОПОГ, если их использование разрешено компетентными органами стран происхождения, транзита и назначения<sup>1</sup>".

*Обоснование:* Следствие изменения названия позиции под № ООН 3245, которая отныне охватывает такие генетически измененные организмы, и согласование с примечанием 2 к пункту 2.2.9.1.11.

*(Справочный документ: INF.23)*

4.1.6.14 В пятой позиции в таблице заменить "Приложение В к ISO 10297:1999" на "Приложение А к EN ISO 10297:2006".

Исключить шестую позицию в таблице (Приложение А к EN 849:1996/A2:2001).

*Обоснование:* Следствия замены в разделе 6.2.2 ссылки на стандарт EN849:1996/A2:2001 ссылкой на стандарт EN ISO 10297:2006 и замены стандарта ISO 10297:1999 стандартом EN ISO 10297:2006.

*(Справочный документ: INF.6)*

5.4.1.2.2 а) В конце добавить предложение следующего содержания: "Указывать состав смеси не требуется, когда в дополнение к надлежащему отгрузочному наименованию используются технические названия, разрешенные специальными положениями 581, 583 или 583;".

*Обоснование:* Соответствующее положение было предусмотрено в маргинальном номере 2226 приложения А к ДОПОГ, действовавшему до 30 июня 2001 года, однако в процессе изменения структуры оно было по недосмотру пропущено в поправках, вступивших в силу 1 июля 2001 года.

*(Справочный документ: INF.6)*

---

**Приложение 3**

**Положение о круге ведения и правила процедуры Рабочей группы**  
(см. ECE/TRANS/WP.15/190/Add.1)