


Европейская экономическая комиссия
Комитет по внутреннему транспорту
Рабочая группа по перевозкам опасных грузов
103-я сессия

Женева, 6–10 ноября 2017 года

Доклад Рабочей группы о работе ее 103-й сессии,

состоявшейся в Женеве 6–10 ноября 2017 года

Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники	1–5	4
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	6	4
III. Семьдесят девятая сессия Комитета по внутреннему транспорту (пункт 2 повестки дня)	7–10	4
IV. Состояние Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) и связанные с этим вопросы (пункт 3 повестки дня)	12–17	5
A. Состояние Соглашения и Протокола о внесении поправок 1993 года	11–12	5
B. Исправления к изданию ДОПОГ 2017 года	13–17	5
V. Работа Совместного совещания МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ (пункт 4 повестки дня)	18–30	6
A. Общие вопросы	18	6
B. Конкретные вопросы	19–30	6
1. Пункт 2.1.3.5.5	19	6
2. Специальное положение 660	20	6
3. Размещение больших знаков опасности на грузовых транспортных единицах, в которых установлены батареи (№ ООН 3536)	21	6
4. Свиные туши, инфицированные вирусом африканской чумы свиней	22–23	7
5. Обозначение подпунктов в пункте 4.3.3.5	24	7
6. Ссылки на стандарты	25	7



7.	Пункт 5.3.2.1.6	26–27	7
8.	Тексты, оставленные в квадратных скобках Совместным совещанием	28	7
9.	Раздел 7.1.7	29	8
10.	Примечание в разделе 2.1.5	30	8
VI.	Предложения о внесении поправок в приложения А и В к ДОПОГ (пункт 5 повестки дня)	31–58	8
A.	Конструкция и допущение к перевозке транспортных средств	31–45	8
1.	Освобождение от требования в отношении первого осмотра транспортных средств EX/II, EX/III, FL и AT и MEMU, тип которых официально утвержден согласно подразделу 9.1.2.2 и на которые выдана декларация о соответствии требованиям главы 9.2	31	8
2.	Транспортные средства, отвечающие требованию пункта 9.2.2.2.2 в отношении дополнительной защиты	32–34	8
3.	Дополнение применимых положений, указанных в таблице, приведенной в пункте 9.2.1.1	35–38	8
4.	Пункт 9.2.2.2.1 – Кабели	39	9
5.	Условия для использования транспортных средств с электродвигателями, предназначенных для перевозки опасных грузов	40–41	9
6.	Уточнение требований пункта 9.3.4.2, предъявляемых к транспортным средствам EX/III	42–45	9
B.	Различные предложения	46–58	10
1.	Изменение дополнительного положения CV36 раздела 7.5.11	46–47	10
2.	Онлайновая переподготовка водителей, осуществляющих перевозку опасных грузов	48–51	10
3.	Ссылка на Кодекс практики ИМО/МОТ/ЕЭК ООН по укладке грузов в грузовые транспортные единицы (Кодекс ГТЕ)	52–53	11
4.	Свидетельство о допущении к перевозке транспортных средств	54	11
5.	Переходные меры	55–57	11
6.	Положения, касающиеся перевозки отработавших емкостей малых, содержащих газ (№ ООН 2037)	58	11
VII.	Толкование ДОПОГ (пункт 6 повестки дня)	59–65	12
A.	Требования, касающиеся мер предосторожности против электростатических зарядов, разделы 7.5.10, 9.7.4 и 9.8.3	59–60	12
B.	Обеспечение безопасности и наблюдение за транспортными средствами	61–65	12
VIII.	Программа работы (пункт 7 повестки дня)	66–72	12
A.	Поправки 2019 года	66–67	12
B.	104-я сессия	68	13
C.	Двухгодичные оценки	69–72	13
IX.	Шестидесятая годовщина ДОПОГ (пункт 8 повестки дня)	73–77	14

X.	Прочие вопросы (пункт 9 повестки дня)	78–87	14
A.	Указание гражданства в свидетельстве ДОПОГ о подготовке водителя	78–79	14
B.	Дорожно-транспортные происшествия при перевозке опасных грузов	80–83	15
C.	Выражение признательности	84–87	15
1.	Выражение признательности Марианне Чухаи	84	15
2.	Выражение признательности Жаку Марми	85	15
3.	Выражение признательности Оливье Кервелл	86	15
4.	Соболезнования	87	16
XI.	Выборы должностных лиц на 2018 год (пункт 10 повестки дня)	88	16
XII.	Утверждение доклада (пункт 11 повестки дня)	89	16
Приложения			
I	Проекты поправок к приложениям А и В к ДОПОГ для вступления в силу 1 января 2018 года.....		17
II	Оценка результативности программы за 2016–2017 годы		20
III	План двухгодичной оценки		25

I. Участники

1. Рабочая группа по перевозкам опасных грузов провела свою 103-ю сессию 6–10 ноября 2017 года под руководством Председателя г-на Ж. А. Франку (Португалия) и заместителя Председателя г-жи А. Румье (Франция).
2. В работе сессии приняли участие представители следующих стран: Австрии, Бельгии, Германии, Дании, Ирландии, Испании, Италии, Латвии, Люксембурга, Мальты, Нидерландов, Польши, Португалии, Российской Федерации, Румынии, Соединенного Королевства, Турции, Финляндии, Франции, Чехии, Швейцарии и Швеции.
3. На сессии был представлен Европейский союз.
4. Была представлена следующая межправительственная организация: Межправительственная организация по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ).
5. Были представлены следующие неправительственные организации: Европейская ассоциация по промышленным газам (ЕАПГ), Европейская конференция поставщиков топлива (ЕКПТ), Международная ассоциация изготовителей автомобильных кузовов и прицепов (МАИАКП), Международная организация предприятий автомобильной промышленности (МОПАП) и Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ).

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

Документы: ECE/TRANS/WP.15/238 и Add.1 (секретариат)

Неофициальные документы: INF.1, INF.2/Rev.1 и INF.17 (секретариат)

6. Рабочая группа утвердила повестку дня, предложенную секретариатом в документах ECE/TRANS/WP.15/238 и Add.1, обновленную в неофициальном документе INF.2/Rev.1, а также предварительный график работы, приведенный в неофициальном документе INF.17.

III. Семьдесят девятая сессия Комитета по внутреннему транспорту (пункт 2 повестки дня)

Документы: ECE/TRANS/270 и Add.1, ECE/TRANS/2010/2 (секретариат)

7. В соответствии с просьбой Комитета по внутреннему транспорту Рабочая группа вновь рассмотрела предложение об исключении слова «Европейское» из названия ДОПОГ.
8. Участникам напомнили, что ДОПОГ открыто для участия других стран, помимо стран – членов ЕЭК ООН, и что его географическая область применения постепенно расширилась в результате присоединения стран Центральной Азии и Кавказа, являющихся членами ЕЭК ООН, и стран Северной Африки, таких как Марокко и Тунис. Было также отмечено, что по просьбе Комитета по внутреннему транспорту секретариат подготовил документ, касающийся надлежащей процедуры изменения ДОПОГ с целью исключения слова «Европейское» из его названия (см. ECE/TRANS/2010/2).
9. Это предложение не встретило возражений. Рабочая группа просила секретариат провести консультации с Управлением ООН по правовым вопросам в отношении процедуры, которую следует применять, и представить обновленный вариант документа ECE/TRANS/2010/2 на следующей сессии.

10. Представитель Германии заявила, что ее страна не имеет возражений, однако в случае проведения голосования по данному вопросу она воздержится. Она считает, что проблема состоит не в том, может ли та или иная неевропейская страна присоединиться к Соглашению или нет, поскольку это уже допускается, а в том, в какой мере некоторые страны – Договаривающиеся стороны в состоянии эффективно применять требования ДОПОГ.

IV. Состояние Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) и связанные с этим вопросы (пункт 3 повестки дня)

A. Состояние Соглашения и Протокола о внесении поправок 1993 года

11. Рабочая группа отметила, что к ДОПОГ не присоединились новые договаривающиеся стороны.

12. Рабочая группа отметила, что 13 стран (Азербайджан, Беларусь, Босния и Герцеговина, бывшая югославская Республика Македония, Грузия, Исландия, Казахстан, Мальта, Марокко, Таджикистан, Тунис, Хорватия и Черногория) все еще не сдали на хранение соответствующий юридический документ, необходимый для вступления Протокола в силу, и призвала эти страны принять необходимые меры с целью ратификации Протокола или присоединения к нему, с тем чтобы он мог вступить в силу.

B. Исправления к изданию ДОПОГ 2017 года

Документы: ECE/TRANS/WP.15/237, приложение III (секретариат)
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/148 (Доклад Совместного совещания о работе его сессии в сентябре 2017 года) (секретариат)

13. Рабочая группа отметила, что Договорная секция Управления ООН по правовым вопросам пришла к заключению, что некоторые исправления к ДОПОГ, принятые на 102-й сессии, не отвечают критериям исправления, определенным Генеральным секретарем ООН для договоров, депозитарием которых он является.

14. В соответствии с установившейся практикой и во исполнение просьбы Рабочей группы на случай такого рода возможной ситуации Председатель Рабочей группы после консультаций с секретариатом принял решение представить от имени правительства своей страны как мандатария Рабочей группы предложение о поправках, с тем чтобы как можно скорее ввести в действие данные изменения; указанное предложение отражено в уведомлении депозитария C.N.345.2017-TREATIES-XI.B.14 от 3 июля 2017 года.

15. Рабочая группа отметила, что данные поправки были сочтены принятыми (уведомление депозитария C.N.626.2017-TREATIES-XI.B.14 от 3 октября 2017 года). Они вступят в силу 3 января 2018 года.

16. Рабочая группа отметила, что преобразование статуса этих изменений из «исправлений» в «поправки» создало юридическую проблему для Европейского союза (см. ECE/TRANS/WP.15/AC.1/148, пункты 101–109) и что Совместное совещание рекомендовало, в частности, обеспечить, чтобы в ходе подготовки проектов решений и их рассмотрения в Совете Европейского союза этим решениям придавалась необходимая гибкость, с тем чтобы можно было вносить возможные исправления или, когда это уместно, изменения в течение двухгодичного периода без необходимости принимать новое решение.

17. Рабочая группа будет и впредь по возможности ограничивать принятие поправок вне рамок двухгодичных сроков. Круг предлагаемых исправлений должен по-прежнему ограничиваться изменениями, отвечающими критериям исправления, которые были определены Генеральным секретарем ООН для договоров, депозитарием которых он является.

V. Работа Совместного совещания МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ (пункт 4 повестки дня)

Документы: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/146, приложение II (Поправки, принятые Совместным совещанием на его сессии в марте 2017 года)
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/26/Add.1
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/148/Add.1 (Поправки, принятые Совместным совещанием на его сессии в сентябре 2017 года)

Неофициальные документы: INF.3 (секретариат), INF.10 (Швеция), INF.13 (Латвия), INF.14 (Европейский союз), INF.16 (Соединенное Королевство), INF.20 (Германия), INF.23 (Швейцария), INF.25 (Соединенное Королевство, Швейцария и Швеция)

A. Общие вопросы

18. Рабочая группа одобрила поправки, принятые Совместным совещанием, с некоторыми изменениями (см. приложение I).

B. Конкретные вопросы

1. Пункт 2.1.3.5.5

Неофициальный документ: INF.14 (Европейский союз)

19. Рабочая группа приняла альтернативное предложение об изменении пункта 2.1.3.5.5, представленное в неофициальном документе INF.14.

2. Специальное положение 660

Неофициальный документ: INF.20 (Германия)

20. Рабочая группа приняла предложение Германии об исключении № ООН 1070, 1072, 2073, 2451, 3156 и 3157 из перечня номеров ООН, которым было предложено назначить специальное положение 660 (см. приложение I).

3. Размещение больших знаков опасности на грузовых транспортных единицах, в которых установлены батареи (№ ООН 3536)

21. Рабочая группа отметила, что согласно пункту 5.3.1.1.4 большие знаки опасности, размещаемые на грузовой транспортной единице, должны соответствовать образцу № 9, приведенному в пункте 5.2.2.2.2, и что последний абзац специального положения 389 освобождает батареи, находящиеся внутри грузовой транспортной единицы, от действия требований в отношении маркировки и знаков опасности. В результате Рабочая группа приняла устное предложение представителя Соединенного Королевства заменить «9А» на «9» в колонке 5 таблицы А для № ООН 3536 (см. приложение I).

4. Свиные туши, инфицированные вирусом африканской чумы свиней

Неофициальный документ: INF.13 (Латвия)

22. Выступившие делегации выразили мнение, что до 31 декабря 2018 года туши диких кабанов и домашних свиней, инфицированные вирусом африканской чумы свиней, должны относиться к № ООН 2900, независимо от того, присутствует ли вирус в культуре или нет.

23. Эти делегации подтвердили, что поправки, принятые для издания ДОПОГ 2019 года, изменят данную классификацию. Туши будут классифицироваться в зависимости от присутствующих патогенных организмов. Таким образом, туши диких кабанов и домашних свиней, инфицированные вирусом африканской чумы свиней естественным путем, будут классифицированы по категории В (№ ООН 3373).

5. Обозначение подпунктов в пункте 4.3.3.5

Неофициальный документ: INF.10 (Швеция)

24. Рабочая группа отметила, что обозначение подпунктов в пункте 4.3.3.5 может создать проблемы в случае перекрестных ссылок. Представитель Ирландии предложила разбить пункт 4.3.3.5 на два отдельных пункта для облегчения последующих ссылок на данные требования. Это предложение было принято (см. приложение I).

6. Ссылки на стандарты

25. Ссылки на неопубликованные стандарты и неопубликованные добавления к стандартам (EN ISO 17871:2015 + A1:[2018], EN 1440:2016 + A1 [2018], EN 16728:2016 + A1:[2018] и EN 13317:[2018]) будут исключены в том случае, если соответствующие стандарты не будут опубликованы до следующей сессии Рабочей группы (14–18 мая 2018 года).

7. Пункт 5.3.2.1.6

Неофициальный документ: INF.16 (Соединенное Королевство)

26. Представитель Австрия подтвердил, что второй подпункт пункта 5.3.2.1.6 с поправками, содержащимися в неофициальном документе INF.3, касается только неопасных грузов. Представитель Соединенного Королевства заявила, что в таком случае оговорки, изложенные в неофициальном документе INF.16, снимаются.

27. Ряд делегаций высказали мнение о том, что текст ДОПОГ 2017 года является достаточно ясным, и заявили, что хотели бы иметь больше времени для рассмотрения предлагаемой поправки к пункту 5.3.2.1.6. Данная поправка остается заключенной в квадратные скобки в ожидании принятия решения на следующей сессии Рабочей группы.

8. Тексты, оставленные в квадратных скобках Совместным совещанием

28. Рабочая группа приняла предложенные поправки к примечанию в специальном положении 301 и к пунктам 5.2.2.2.1.1.2, 6.8.2.2.10 и 6.8.5.1.2, отметив при этом, что Совместное совещание сможет еще внести в них изменения на своей следующей сессии (см. приложение I). Путем голосования Рабочая группа решила сохранить текст пункта 6.8.2.1.18 в квадратных скобках. Этот текст будет вновь рассмотрен на следующей сессии после того, как Совместное совещание сочтет, что его целесообразно принять для вступления в силу 1 января 2019 года.

9. Раздел 7.1.7

29. Рабочая группа утвердила новый раздел 7.1.7, включая большинство формулировок в квадратных скобках, взятых из нынешнего варианта специальных положений S4 и V8 ДОПОГ. Она отметила, что меры, предложенные в подпунктах с), d) и e) пункта 7.1.7.4.5, не имеют смысла без теплоизоляции. Рабочая группа предложила представителю Нидерландов довести этот вопрос до сведения Подкомитета экспертов по перевозке опасных грузов, с тем чтобы в случае необходимости внести исправления в Типовые правила.

10. Примечание в разделе 2.1.5

Неофициальные документы: INF.23 (Швейцария), INF.25 (Соединенное Королевство, Швейцария и Швеция)

30. Рабочая группа приняла предложение изменить текст примечания 1 и исключить примечание 2 (см. приложение I).

VI. Предложения о внесении поправок в приложения А и В к ДОПОГ (пункт 5 повестки дня)

A. Конструкция и допущение к перевозке транспортных средств

1. Освобождение от требования в отношении первого осмотра транспортных средств EX/II, EX/III, FL и AT и MEMU, тип которых официально утвержден согласно подразделу 9.1.2.2 и на которые выдана декларация о соответствии требованиям главы 9.2

Документ: ECE/TRANS/WP.15/2017/11 (Соединенное Королевство)

Неофициальный документ: INF.24 (Соединенное Королевство)

31. Рабочая группа отметила, что Соединенное Королевство представит на следующей сессии пересмотренное предложение с учетом накопленного опыта и полученных замечаний. Делегациям, желающим передать свои замечания, было предложено передать их в письменном виде представителю Соединенного Королевства.

2. Транспортные средства, отвечающие требованию пункта 9.2.2.2 в отношении дополнительной защиты

Документ: ECE/TRANS/WP.15/2017/14 (Швейцария)

32. Несколько делегаций высказали мнение, что термин «автофургон», используемый в последнем абзаце пункта 9.2.2.2, также охватывает транспортные средства массой более 3,5 т и что в поправке, предложенной представителем Швейцарии, нет необходимости.

33. Ряд делегаций сочли, однако, что имеет смысл более четко определить тип транспортного средства, которого касается данный пункт, используя в нем, по возможности, те термины, которые уже определены в ДОПОГ либо в других правилах или стандартах.

34. Представитель Швейцарии передаст дополнительную информацию о предлагаемой терминологии на следующей сессии.

3. Дополнение применимых положений, указанных в таблице, приведенной в пункте 9.2.1.1

Документ: ECE/TRANS/WP.15/2017/15 (Швейцария)

35. Рабочая группа с интересом восприняла идею подготовки сводной таблицы применимых положений части 9, которая позволила бы быстро проверять,

каким требованиям должно отвечать транспортное средство, чтобы его можно было использовать для перевозки опасных грузов.

36. Вместе с тем Рабочая группа отметила, что положения главы 9.2, приведенные в таблице в пункте 9.2.1.1, применяются к базовому транспортному средству и затрагивают главным образом изготовителей транспортных средств, в то время как главы 9.3–9.8 применяются только к некоторым типам транспортных средств и касаются также укомплектования транспортных средств. Объединение этих положений в рамках единой таблицы в ДОПОГ потребует реструктуризации части 9.

37. Рабочая группа согласилась с тем, что всеобъемлющая сводная таблица может быть подготовлена на одной из будущих сессий и представлена в форме руководящих принципов на веб-сайте ЕЭК ООН, а не в рамках ДОПОГ.

38. Представитель Румынии указал, что в его стране для целей технического осмотра транспортных средств уже используется контрольный перечень, содержащий применимые положения части 9, и что он представит этот перечень на следующей сессии Рабочей группы.

4. Пункт 9.2.2.2.1 – Кабели

Документ: ECE/TRANS/WP.15/2017/19 (Германия)

39. Рабочая группа высказалась за то, чтобы сохранить второй абзац пункта 9.2.2.2.1, но при этом приняла предложение Германии исключить ссылку на стандарты ISO 16750-4:2010 и ISO 16750-5:2010 в данном пункте (см. приложение I).

5. Условия для использования транспортных средств с электродвигателями, предназначенных для перевозки опасных грузов

Документ: ECE/TRANS/WP.15/2017/16 (Швейцария)

Неофициальный документ: INF.6 (Нидерланды)

40. Рабочая группа приветствовала инициативу представителей Швейцарии и Нидерландов обсудить условия использования транспортных средств с электродвигателями, предназначенных для перевозки опасных грузов.

41. Рабочая группа согласилась с тем, что нынешние положения раздела 9.2.2 не были разработаны с учетом использования электрических транспортных средств и что, возможно, их потребуется изменить. Рабочая группа высказалась за то, чтобы продолжить изучение вопросов, сформулированных в документе, представленном Швейцарией, и предложений Нидерландов на следующей сессии. Документ Швейцарии будет сохранен в повестке дня, и представителя Нидерландов попросили представить свое предложение в качестве официального документа.

6. Уточнение требований пункта 9.3.4.2, предъявляемых к транспортным средствам ЕХ/III

Документ: ECE/TRANS/WP.15/2017/20 (Германия)

Неофициальные документы: INF.5 (Германия), INF.21 (Финляндия), INF.26 (МАИАКП), INF.27 (Германия)

42. Выступившие делегации согласились с тем, что необходимо уточнить требования пункта 9.3.4.2, но большинство высказались за использование более общего и менее описательного подхода. Ряд делегаций также сочли, что следует уточнить первый абзац пункта 9.3.4.2 и что любое предложение о поправке должно предусматривать возможность дальнейшего использования транспортных средств, отвечающих нынешним требованиям.

43. В итоге было решено создать неофициальную рабочую группу под руководством Германии, которой будет предоставлен следующий мандат:

- изучить опасности, которым подвергаются взрывчатые вещества и изделия во время перевозки, определить надлежащие меры для уменьшения этих опасностей и прояснить вопросы, поднятые в ходе 103-й сессии Рабочей группы, а именно:
 - минимальная толщина материала, если необходимо;
 - определение материалов, отвечающих требованиям стандарта EN 13501;
 - требования безопасности, касающиеся источников тепла снаружи транспортного средства;
 - материалы, которые разрешается использовать внутри грузового отделения;
 - разработать или изменить формулировку требований с целью уточнения пункта 9.3.4.2 в виде эксплуатационных требований.

44. Неофициальная рабочая группа проведет свое совещание в первой половине января 2018 года.

45. Представитель Германии пожелал узнать мнение Рабочей группы относительно возможности использования многослойных панелей, описываемых в неофициальном документе INF.6, представленном на 102-й сессии. Участники не высказали каких-либо возражений против утверждения о том, что использование многослойных панелей, если они характеризуются такой же тепло- и огнестойкостью, как и материалы класса B-s3-d2 в соответствии со стандартом EN 13501-1:2007 + A1:2009, уже разрешено.

В. Различные предложения

1. Изменение дополнительного положения CV36 раздела 7.5.11

Документ: ECE/TRANS/WP.15/2017/13 (Швейцария)

46. Предложение 1, внесенное Швейцарией, было поддержано большинством выступивших делегаций. Рабочая группа согласилась с тем, что данное предложение имеет мультимодальный охват и должно обсуждаться в рамках Совместного совещания МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ.

47. Что касается предложения 2, то Рабочая группа подтвердила, что формулировки, использованные в первом абзаце дополнительного положения CV36 раздела 7.5.11 в тексте на французском языке, следует привести в соответствие с английским вариантом. Рабочая группа приняла измененную формулировку, предложенную устно представителем Франции в ходе сессии (см. приложение I).

2. Онлайн-овая переподготовка водителей, осуществляющих перевозку опасных грузов

Документ: ECE/TRANS/WP.15/2017/17 (Швейцария)

48. Ряд делегаций согласились с тем, что было бы целесообразно внести изменения в ДОПОГ, с тем чтобы в будущем можно было применять новые методы обучения, такие как онлайн-курсы и курсы в режиме видеоконференции.

49. Мнения разделились по вопросу о том, запрещает ли ДОПОГ в его нынешнем виде использование онлайн-курсов или дистанционного обучения в рамках переподготовки. Большинство выступивших делегаций сочли, однако, что очное участие в соответствующей части курсов должно оставаться обяза-

тельными. Очные курсы по-прежнему являются наилучшим вариантом, поскольку они обеспечивают полезное взаимодействие между участниками и инструкторами.

50. Рабочая группа отметила, что Нидерланды и Российская Федерация уже реализуют возможность прохождения онлайн-курса по теоретической части программы переподготовки. Было также отмечено, что такая подготовка, осуществлявшаяся в Австрии, была прекращена в связи с большим числом неудач на экзаменах. Рабочая группа предложила представителям указанных трех стран сообщить о своем опыте в письменном виде на одной из будущих сессий.

51. Рабочая группа отметила, что этот вопрос касается также подготовки экспертов, предусмотренной в главе 8.2 ВОПОГ, и что его необходимо представить на рассмотрение Совместного совещания с учетом замечаний, высказанных в ходе сессии.

3. Ссылка на Кодекс практики ИМО/МОТ/ЕЭК ООН по укладке грузов в грузовые транспортные единицы (Кодекс ГТЕ)

Документ: ECE/TRANS/WP.15/2017/21 (Германия)

52. Предложение об изменении формулировки сноски 1 к пункту 7.5.7.1 было принято (см. приложение I).

53. Ввиду внесения поправок в пункт 7.5.7.1 Рабочая группа согласилась с тем, что ссылка на Кодекс ГТЕ в примечании к пункту 7.5.7.6.1 становится излишней. Рабочая группа приняла устное предложение Соединенного Королевства исключить данную ссылку (см. приложение I).

4. Свидетельство о допущении к перевозке транспортных средств

Неофициальный документ: INF.11 (Германия)

54. Предложение Германии получило незначительную поддержку. Несколько делегаций выразили, в частности, мнение о том, что информация, требуемая для маркировки цистерн, является достаточной и что предложение Германии может усложнить административные процедуры. У делегаций не было достаточного времени для рассмотрения указанного неофициального документа, представленного с запозданием. Представитель Германии внесет официальное предложение на следующей сессии.

5. Переходные меры

Неофициальный документ: INF.15 (секретариат)

55. Рабочая группа подтвердила, что переходные меры 1.6.1.21 и 1.6.1.35 могут быть исключены (см. приложение I).

56. В соответствии с пунктом 8.2.2.8.2 а) могут еще существовать свидетельства, выданные до 1 января 2014 года, которые будут по-прежнему действительны в течение 2019 года. Вследствие этого переходная мера 1.6.1.36 будет сохранена в ДОПОГ 2019 года.

57. На основе устного предложения Франции Рабочая группа также приняла поправки к переходной мере 1.6.5.4 (см. приложение I).

6. Положения, касающиеся перевозки отработавших емкостей малых, содержащих газ (№ ООН 2037)

Неофициальный документ: INF.18 (Ирландия)

58. Поскольку дискуссии по этому вопросу имеют мультимодальный охват, Рабочая группа предложила представителю Ирландии передать свое предложение в Подкомитет экспертов по перевозке опасных грузов.

VII. Толкование ДОПОГ (пункт 6 повестки дня)

A. Требования, касающиеся мер предосторожности против электростатических зарядов, разделы 7.5.10, 9.7.4 и 9.8.3

Неофициальный документ: INF.4 (Швеция)

59. Касаясь первого случая, представленного в неофициальном документе INF.4, Рабочая группа подтвердила толкование Швеции, а именно то, что для выполнения требований раздела 7.5.10 заземление шасси транспортного средства должно быть обеспечено до наполнения или опорожнения цистерн либо путем непосредственного заземления транспортного средства или цистерны, либо путем соединения транспортного средства или цистерны с резервуаром-хранилищем, который сам заземлен.

60. Что касается второго случая, то Рабочая группа подтвердила, что положения, содержащиеся в разделах 9.7.4 и 9.8.3, предписывают эквипотенциальное соединение, в то время как в названиях этих разделов говорится о заземлении. В целях уточнения текста представитель Швеции может предложить изменения к используемым терминам на следующей сессии.

B. Обеспечение безопасности и наблюдение за транспортными средствами

Неофициальный документ: INF.7 (Швеция)

61. Мнения разделились по вопросу о том, должно ли транспортное средство, поставленное на стоянку в соответствии с вариантами, предусмотренными в подпункте b) или c) пункта 8.4.1, находиться под наблюдением.

62. Кроме того, мнения разделились по вопросу о том, как выполнить обязательство осуществлять постоянное наблюдение за транспортными средствами и грузами, предусмотренное требованиями S1 и S16 главы 8.5.

63. Участникам напомнили, что требования глав 8.4 и 8.5 были разработаны задолго до введения в ДОПОГ главы 1.10 и понятия обеспечения безопасности.

64. Рабочая группа согласилась с тем, что эти главы можно было бы пересмотреть не только с целью уточнения, но и с целью учета достижений технического прогресса, таких как применение телематики для наблюдения за транспортными средствами и местами стоянки.

65. Представитель Швеции заявила, что в ее стране проводятся межотраслевые консультации по вопросу о транспортных средствах, используемых в преступных целях. Она приняла к сведению различные варианты, которые были упомянуты в ходе обсуждения, и сможет вернуться к данному вопросу в дальнейшем в зависимости от прогресса в этой работе.

VIII. Программа работы (пункт 7 повестки дня)

A. Поправки 2019 года

66. Рабочая группа просила секретариат подготовить сводный перечень всех принятых ею поправок, которые вступят в силу 1 января 2019 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. Соответствующее уведомление должно быть направлено не позднее 1 июля 2018 года с упоминанием предусмотренной даты вступления в силу –

1 января 2019 года. Этот документ будет распространен под условным обозначением ECE/TRANS/WP.15/240.

67. Кроме того, Рабочая группа просила секретариат опубликовать сводный текст ДОПОГ с поправками, действующими с 1 января 2019 года, достаточно заблаговременно, с тем чтобы подготовиться к его эффективному применению до вступления в силу указанных поправок.

В. 104-я сессия

68. В повестку дня следующей сессии (14–18 мая 2018 года) будут включены следующие пункты:

- утверждение повестки дня;
- восьмидесятая сессия Комитета по внутреннему транспорту;
- состояние Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) и связанные с этим вопросы;
- работа Совместного совещания МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ;
- предложения о внесении поправок в приложения А и В к ДОПОГ;
- толкование ДОПОГ;
- программа работы;
- прочие вопросы;
- утверждение доклада.

С. Двухгодичные оценки

Документы: ECE/TRANS/WP.15/2017/18 (Германия)
ECE/TRANS/WP.15/2017/22 (секретариат)

69. Рабочая группа подтвердила оценку результативности за 2016–2017 годы и обновила цели и показатели достижения результатов на 2018–2019 годы, подготовленные секретариатом (см. приложения II и III).

70. Рабочая группа предложила странам, которые еще не сделали этого, сообщить секретариату ЕЭК ООН сведения о компетентных органах в соответствии с требованиями раздела 1.8.4. Рабочая группа отметила, что для облегчения связи между Договаривающимися сторонами было бы полезно указывать по крайней мере адрес электронной почты.

71. Рабочая группа также предложила странам, которые еще не сделали этого, прислать официальные переводы письменных инструкций согласно образцу, приведенному в разделе 5.4.3, и образцы выдаваемых ими свидетельств ДОПОГ о подготовке водителя или, в соответствующих случаях, подтвердить, что такие свидетельства в этих странах не выдаются.

72. По предложению представителя Германии Рабочая группа поручила секретариату передать письменный запрос представителям стран, по которым отсутствует информация.

IX. Шестидесятая годовщина ДОПОГ (пункт 8 повестки дня)

Неофициальные документы: INF.8 (секретариат), INF.9 (МСАТ/секретариат), INF.19 (Нидерланды)

73. По случаю шестидесятой годовщины ДОПОГ участники Рабочей группы приняли участие в обсуждении возможных изменений в ДОПОГ и деятельности Группы в последующие десятилетия, а также в обсуждении того, как она может помочь странам в достижении целей в области устойчивого развития (ЦУР) Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года, принятой Организацией Объединенных Наций.

74. Напомнив о важности ДОПОГ для улучшения охраны, безопасности и защиты окружающей среды, а также о его роли в облегчении перевозок, Рабочая группа подтвердила, что ее работа и требования ДОПОГ по сути направлены на достижение ЦУР, перечисленных в неофициальном документе INF.8 секретариата. Например, ведущаяся в рамках Рабочей группы работа, направленная на то, чтобы разрешить использование гибридных и электрических транспортных средств для перевозки опасных грузов, способствует реализации ЦУР 9, 11 и 12.

75. Несколько делегаций представили предложения, направленные на расширение охвата и улучшение осуществления ДОПОГ и деятельности Рабочей группы. Эти предложения вписываются в усилия, предпринимаемые в интересах поддержания высокого уровня надежности и безопасности на основе технического прогресса и адаптации к изменениям, касающимся проблем, практики и имеющихся технических решений.

76. Рабочая группа согласилась с тем, что обсуждение может быть продолжено на следующей сессии с учетом различных выступлений. В этой связи Рабочая группа просила секретариат подготовить резюме обсуждения в виде неофициального документа для следующей сессии.

77. Рабочая группа может также принять во внимание доклад об оценке, подготовленный консультантом в рамках оценки глобального и регионального влияния правил ЕЭК ООН и Рекомендаций Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов, и ответ секретариата на данный доклад. С этими документами можно ознакомиться на веб-сайте ЕЭК ООН по следующему адресу: www.unecce.org/info/open-unece/evaluation.html.

X. Прочие вопросы (пункт 9 повестки дня)

A. Указание гражданства в свидетельстве ДОПОГ о подготовке водителя

78. В связи с устной просьбой представителя Бельгии встал вопрос о том, как заполнять пункт 5 (Гражданство) свидетельства ДОПОГ о подготовке водителя в случае водителей, которые не имеют гражданства или имеют гражданство нескольких стран.

79. Было отмечено, что этот вопрос может касаться других официальных документов, и было предложено обратиться к другим органам за информацией о применимой практике. Секретариат свяжется с Договорной секцией Управления ООН по правовым вопросам, Управлением Верховного комиссара Организации Объединенных Наций по делам беженцев (УВКБ) и Управлением Верховного комиссара Организации Объединенных Наций по правам человека (УВКПЧ). Представителю Бельгии было предложено параллельно связаться с представителем Европейского союза, чтобы выяснить, предусмотрены ли по-

добные случаи, например при выдаче водительских удостоверений в странах-членах.

В. Дорожно-транспортные происшествия при перевозке опасных грузов

Неофициальные документы: INF.12/Rev.1 (Румыния), INF.22 (Франция)

80. Представитель Франции и представитель Румынии проинформировали Рабочую группу об обстоятельствах и последствиях произошедших в их странах дорожно-транспортных происшествий при перевозке газовых баллонов.

81. В обоих случаях причиной ДТП являлась техническая проблема на транспортном средстве.

82. Рабочая группа отметила предложенные способы избежать повторения подобных происшествий и решила продолжить рассмотрение данного вопроса. Возможность предписать средства активной защиты для транспортных средств, перевозящих опасные грузы, с тем чтобы, например, избежать перегрева осей или тормозов или обеспечить контроль давления в шинах, может быть изучена совместно с WP.29. Рабочая группа просила секретариат проинформировать об этом секретариат WP.29.

83. Представитель Франции сообщила, что она представит на одной из последующих сессий соответствующее предложение, с тем чтобы предписать автоматические системы пожаротушения для моторных отсеков транспортных средств, используемых для перевозки газов в баллонах, как это уже сделано в случае MEMU и автоцистерн EX/III.

С. Выражение признательности

1. Выражение признательности Марианне Чухай

84. Рабочая группа была проинформирована о том, что г-жа Чухай (Венгрия) вышла в отставку 30 октября текущего года. Совместное совещание поблагодарило ее за длительный вклад в обеспечение безопасности перевозки опасных грузов и пожелало ей долгой и счастливой жизни после выхода в отставку.

2. Выражение признательности Жаку Марми

85. Рабочая группа была проинформирована о том, что г-н Жак Марми покинул МСАТ и в силу этого более не будет представлять указанную организацию на ее сессиях. Рабочая группа искренне поблагодарила его за внесенный им вклад в ее работу и пожелало ему всяческих успехов в новой работе.

3. Выражение признательности Оливье Кервелле

86. Рабочая группа была проинформирована о том, что начальник Секции опасных и специальных грузов Отдела устойчивого транспорта г-н Оливье Кервелле достигнет возраста обязательного выхода на пенсию в 62 года в текущем месяце. Г-н Кервелле посвятил всю свою карьеру работе над вопросами, связанными с перевозкой грузов, в частности опасных грузов, в системе Организации Объединенных Наций. Он начал работать в упомянутой секции в октябре 1982 года и после перехода в Международную морскую организацию вернулся в ту же секцию в 1992 году. Он желал бы продолжать работать в течение еще трех лет с учетом резолюции 70/244 Генеральной Ассамблеи, но в этом ему было отказано, поскольку внутренние правила применения данной резолюции вступают в силу лишь 1 января 2018 года. Председатель выразил глубокое сожаление по поводу этой ситуации и надежду на то, что данное решение не является окончательным. Рабочая группа выразила искреннюю признательность г-ну Кервелле за всю работу, сделанную им в течение 35 лет, в частности

успешное изменение структуры ДОПОГ и согласование правил между различными видами транспорта. Она пожелала ему всяческих успехов в его будущей деятельности.

4. Соболезнования

87. Рабочая группа с глубоким прискорбием узнала о кончине г-на Жана-Даниэля Денерво, который, являясь секретарем Межправительственной организации по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ), активно участвовал в течение нескольких десятилетий в плодотворной работе Совместного совещания МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ и Рабочей группы. Председатель просил представителя ОТИФ передать семье г-на Денерво искренние соболезнования Рабочей группы.

XI. Выборы должностных лиц на 2018 год (пункт 10 повестки дня)

88. По предложению представителя Германии, которого поддержали представители Ирландии, Италии, Люксембурга, Нидерландов, Польши, Румынии, Соединенного Королевства, Турции и Швеции, Рабочая группа вновь избрала г-на Ж. А. Франку (Португалия) и г-жу А. Румье (Франция) соответственно Председателем и заместителем Председателя на 2018 год.

XII. Утверждение доклада (пункт 11 повестки дня)

89. Рабочая группа утвердила доклад о работе своей 103-й сессии и приложения к нему на основе проекта, подготовленного секретариатом.

Приложение I

Проекты поправок к приложениям А и В к ДОПОГ для вступления в силу 1 января 2019 года

Глава 1.6

Исключить переходные меры 1.6.1.21 и 1.6.1.35 и включить «*(Исключено)*».

(Справочный документ: неофициальный документ INF.15)

1.6.5.4 В первом предложении после «FL» исключить «, ОХ». Заменить «31 декабря 2016 года» на «31 декабря 2018 года». Заменить «31 марта 2018 года» на «31 марта 2020 года».

Глава 3.2, таблица А

Сопутствующая поправка:

Для № ООН 1043, 3166 и 3171: в колонку 15 добавить:

«-

(-)».

Глава 4.3

4.3.3.5 Второй абзац, начинающийся со слов «Контейнеры-цистерны не должны предъявляться к перевозке:», пронумеровать как 4.3.3.6.

(Справочный документ: неофициальный документ INF.10 с поправками)

Глава 7.5

7.5.7.6.1 В примечании после «упомянутым в пункте 7.5.7.1,» исключить «и Кодексу практики ИМО/МОТ/ЕЭК ООН по укладке грузов в грузовые транспортные единицы (Кодекс ГТЕ)».

7.5.11, CV36 Первый абзац читать следующим образом:

«Упаковки должны загружаться предпочтительно в открытые или вентилируемые транспортные средства или в открытые или вентилируемые контейнеры. Если такой возможности нет и упаковки перевозятся в других закрытых транспортных средствах или контейнерах, то на загрузочные двери этих транспортных средств или контейнеров наносится следующая надпись, состоящая из букв высотой не менее 25 мм: *(далее без изменений)*...».

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/2017/13 с поправками)

Глава 9.2

9.2.2.2.1 Во втором абзаце исключить «согласно стандартам ISO 16750-4:2010 и ISO 16750-5:2010,».

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/2017/19 с поправками)

Поправки в соответствии с документами ECE/TRANS/WP.15/235, ECE/TRANS/WP.15/237, ECE/TRANS/WP.15/AC.1/146, приложение II, и ECE/TRANS/WP.15/AC.1/148/Add.1, сведенные в неофициальный документ INF.3, приняты со следующими изменениями:

Снять квадратные скобки, за исключением квадратных скобок в пунктах 5.3.2.1.6 и 6.8.2.1.18.

Глава 1.6

1.6.1.46 Данное изменение не касается теста на русском языке.

1.6.5 Заменить «Существующие сноски 1–3 пронумеровать как 2–5» на «Существующие сноски 1–3 пронумеровать как 2–4».

Глава 1.10

1.10.3, примечание Данное изменение не касается теста на русском языке.

Глава 2.1

2.1.3.5.5 Данную поправку читать следующим образом:

«2.1.3.5.5 В сноске 2 после "(Official Journal of the European Communities No. L 226 of 6 September 2000, page 3)" и после "(Official Journal of the European Union No. L 312 of 22 November 2008, pages 3–30)" добавить "с поправками".».

(Справочный документ: неофициальный документ INF.14)

2.1.5 В примечании 1 после «В отношении изделий, не имеющих» исключить «существующего». После «надлежащего отгрузочного наименования» добавить «, за исключением № ООН 3537–3548,». Исключить примечание 2.

(Справочный документ: неофициальный документ INF.25)

Глава 3.2, таблица А

Третью поправку читать следующим образом:

«Для № ООН 1002, 1006, 1013, 1046, 1056, 1058, 1065, 1066, 1080, 1952, 1956, 2036, 3070, 3163, 3297, 3298 и 3299: включить "660" в колонку 6.».

(Справочный документ: неофициальный документ INF.20)

В новых позициях для № ООН 3536 заменить «9А» на «9» в колонке 5.

Глава 3.3

Специальное положение 392 Данное изменение не касается теста на русском языке.

Глава 7.1

7.1.7.4.5 b) i) Исключить «возможной» после «достаточный резерв на случай».

7.1.7.4.5 e) Данное изменение не касается теста на русском языке.

Глава 7.5

7.5.7.1 В сноске 1 после «Руководящие указания в отношении укладки опасных грузов содержатся в» исключить «главах 9 и 10» и добавить «(см., например, главу 9 "Укладка грузов в ГТЕ" и главу 10 "Дополнительные рекомендации по укладке опасных грузов)».

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/2017/21 с поправками)

Приложение II

Оценка результативности программы за 2016–2017 годы

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/2017/22)

I. Направление деятельности 9.а Перевозка опасных грузов (ЕЭК ООН)

A. Ожидаемое достижение (ОД 9.а)

1. Принятие поправок к ДОПОГ¹ и – на основе деятельности, проводимой совместно с Межправительственной организацией по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) и Центральной комиссией судоходства по Рейну (ЦКСР), – поправок к МПОГ² и ВОПОГ³, направленных на поддержание необходимого уровня безопасности, защиты и охраны окружающей среды в рамках единообразной, согласованной и последовательной системы правил перевозки опасных грузов, основанной на Рекомендациях Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов, и их эффективное применение в рамках международного и национального законодательства.

B. Показатели достижения

1. *Принятие в 2015 и 2016 годах поправок к ДОПОГ, МПОГ и ВОПОГ, которые отражают, в частности, Рекомендации Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов – Типовые правила 2015 года (девятнадцатое пересмотренное издание), их вступление в силу с 1 января 2017 года для международных перевозок и введение в действие для внутренних перевозок во всех странах – членах Европейского союза и в Европейском экономическом пространстве с 1 июля 2017 года (ПД 9.а а)*

Показатели результативности:

Исходные показатели за 2014–2015 годы: 1 набор поправок к ДОПОГ, МПОГ и ВОПОГ

Целевые показатели на 2016–2017 годы: 1 набор поправок к каждому правовому документу

¹ Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов.

² Правила международной перевозки опасных грузов по железным дорогам.

³ Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям.

Фактические показатели за 2016–2017 годы: 1 набор поправок к каждому правовому документу (уведомления депозитария ООН C.N.443.2016.TREATIES.XI.B.14 и C.N.744.2016.TREATIES.XI.B.14; C.N.444.2016.TREATIES-XI.D.6/C.N.743.2016.TREATIES-XI.D.6 и C.N.607.2016.TREATIES-XI.D.6/C.N.897.2016.TREATIES-XI.D.6; уведомления ОТИФ RID-16003-CE54, OTIF/RID/NOT/2017 и RID-16009-CE54)

2. *Опубликование до конца 2016 года сводных пересмотренных изданий ДОПОГ и ВОПОГ 2017 года (ПД 9.a b))*

Показатели результативности:

Исходные показатели за 2014–2015 годы: 1 ДОПОГ, 1 ВОПОГ

Целевые показатели на 2016–2017 годы: 1 ДОПОГ, 1 ВОПОГ

Фактические показатели за 2016–2017 годы: 1 ДОПОГ (ECE/TRANS/257, тома I и II, в продаже под номером R.16.VIII.1), 1 ВОПОГ (ECE/TRANS/258, тома I и II, в продаже под номером R.16.VIII.3)

С. Оценка результативности

2. Сознвая необходимость облегчения международных грузовых перевозок, а также повышения безопасности и защищенности транспорта, Договаривающиеся стороны продолжили работу по обновлению ДОПОГ, МПОГ и ВОПОГ с учетом новых технических достижений, требований и потребностей транспортного сектора. В целях согласования условий перевозок различными видами транспорта Договаривающиеся стороны приняли поправки для транспонирования девятнадцатого пересмотренного издания Типовых правил Организации Объединенных Наций (2015 года) без возобновления технических дискуссий (например, в отношении перевозки вязких жидкостей; газов; полимеризующихся веществ; двигателей внутреннего сгорания, работающих на легковоспламеняющихся жидкостях или газах, или машин с такими двигателями; электромобилей; литиевых батарей; и систем выдачи аммиака). Они сосредоточили свои усилия на проблемах конкретных видов транспорта.

3. В области автомобильного транспорта Рабочая группа по перевозкам опасных грузов приняла новые и пересмотренные требования в отношении конструкции транспортных средств; экзаменов для консультантов по вопросам безопасности и водителей транспортных средств, перевозящих опасные грузы; и содержания письменных инструкций, которые должны находиться на борту транспортных средств. Поправки к ДОПОГ и МПОГ вступили в силу 1 января 2017 года.

4. Соответствующие поправки к ВОПОГ были разработаны Комитетом по безопасности ВОПОГ и приняты Административным комитетом ВОПОГ вместе с дополнительными поправками, непосредственно касающимися судоходства по внутренним водным путям; они вступили в силу одновременно 1 января 2017 года.

5. В директиву 2008/68/ЕС, обязывающую государства – члены Европейского союза и Европейского экономического пространства применять приложения ДОПОГ, МПОГ и ВОПОГ к внутренним перевозкам, были внесены соответствующие поправки во исполнение директивы 2016/2309 Комиссии от 16 ноября 2016 года, согласно которой эти положения с поправками должны быть введены в действие не позднее 30 июня 2017 года.

6. Секретариатом был подготовлен сводный текст ДОПОГ и ВОПОГ на английском и французском языках, опубликованный в июне 2016 года в случае ДОПОГ (ECE/TRANS/257, тома I и II) и в октябре 2016 года в случае ВОПОГ

(ECE/TRANS/258). Тексты ДОПОГ и ВОПОГ на русском языке были опубликованы в декабре 2016 года.

D. Извлеченные уроки/области, в которых необходимы улучшения

7. Созданные в регионе ЕЭК механизмы регулирования внутренних перевозок опасных грузов продолжают успешно функционировать. Сотрудничество ЕЭК с ОТИФ и ЦКСР и их курс на включение положений, рекомендуемых Организацией Объединенных Наций, в три основных правовых документа (МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ), регулирующих международные перевозки опасных грузов железнодорожным, автомобильным и внутренним водным транспортом в регионе, позволили привести эти документы в полное соответствие друг с другом и с аналогичными документами, регламентирующими морские и воздушные перевозки. Такое согласование крайне важно для облегчения международной торговли и интермодальных перевозок. Стремление ЕС применять положения МПОГ, ДОПОГ и ВОПОГ к внутреннему транспорту в значительной мере способствует подобному согласованию на глобальном уровне. Применение, МПОГ, ДОПОГ и ВОПОГ на уровне стран также свидетельствует о том, что государства – члены ЕС придают все большее значение соответствию положений МПОГ, ДОПОГ и ВОПОГ, отражающих специфику отдельных видов транспорта, европейским стандартам, разработанным Европейским комитетом по стандартизации (ЕКС), многие из которых на сегодняшний день приобрели обязательную силу как часть МПОГ, ДОПОГ и ВОПОГ, хотя многие из сторон этих соглашений и не участвовали в их разработке (см. также пункты 73–77 доклада).

8. Участие в совещаниях было, как обычно, весьма активным со стороны стран ЕС, Норвегии, Швейцарии, Российской Федерации, Турции, Украины и НПО. В то же время, вероятно из-за финансовых ограничений, на них по-прежнему не был представлен ряд стран с переходной экономикой, включая Азербайджан, Албанию, Беларусь, Грузию, Казахстан, бывшую югославскую Республику Македония, Марокко, Молдову и Тунис. Расширение участия этих стран отвечало бы их собственным интересам, так как позволило бы им не только активнее включиться в процесс обновления соответствующих положений, но и обсудить проблемы их осуществления со странами, имеющими более обширный опыт. К сожалению, финансовые и кадровые ресурсы для оказания технической помощи остаются скудными, хотя в 2016 году Отдел устойчивого транспорта смог принять участие в подготовке ЕЭК обзора состояния безопасности дорожного движения в Грузии, часть которого была посвящена ДОПОГ и вопросам перевозки опасных грузов. Отдел устойчивого транспорта также участвовал в ряде семинаров, организованных Европейским союзом в контексте проекта ЕвроМед, осуществляемого в странах Северной Африки и Ближнего Востока и призванного обеспечить более широкое внедрение правовых документов ЕЭК, касающихся автомобильного транспорта, включая ДОПОГ, и в мероприятиях, организованных Международным союзом автомобильного транспорта (МСАТ) с целью продвижения ДОПОГ в странах – членах Лиги арабских государств и в Китае. В 2016 году в рамках проекта ЕвроМед также оказывалось содействие участию в совещаниях представителей Алжира, Израиля, Иордании и Туниса. В 2017 году Отдел устойчивого транспорта также принял участие в мероприятии по презентации новых поправок к ДОПОГ, проводившемся в Российской Федерации, и в конференциях и рабочих совещаниях в Китае и Монголии, где обсуждается возможность присоединения к ДОПОГ.

II. Направление деятельности 9.b Перевозка опасных грузов (ЕЭК ООН)

A. Ожидаемое достижение (ОД 9.b)

9. Принятие «дорожной карты» по созданию административных структур, необходимых для применения ДОПОГ. Разработка на основе этой дорожной карты рекомендаций и/или руководящих принципов.

B. Показатели достижения

Принятие дорожной карты и разработка рекомендаций/руководящих принципов (ПД 9.b)

Показатели результативности:

Целевые показатели на 2016–2017 годы: не применимо

III. Направление деятельности 9.c Перевозка опасных грузов (ЕЭК ООН)

A. Ожидаемое достижение (ОД 9.c)

10. Последующая деятельность в контексте реализации дорожной карты по вопросам присоединения к ДОПОГ и его применения (ECE/TRANS/238) для новых и существующих Договаривающихся сторон ДОПОГ.

B. Показатели достижения

Завершение подготовки и размещение на веб-сайте ЕЭК информации, касающейся стран, являющихся Договаривающимися сторонами ДОПОГ, и информации, подлежащей обязательному представлению (информация о свидетельствах о подготовке водителей и информация, указанная в приложении I к дорожной карте) (ПД 9.c)

Показатели результативности:

Целевые показатели на 2016–2017 годы: наличие и обновление информации по 75% Договаривающихся сторон ДОПОГ

Фактические показатели за 2016–2017 годы: наличие информации по 75% Договаривающихся сторон ДОПОГ

C. Оценка результативности

11. С присоединением Грузии 19 сентября 2016 года число Договаривающихся сторон ДОПОГ составляет 49.

12. На странице «Информация по странам»⁴ веб-сайта ЕЭК указаны адреса органов и назначенных ими организаций, обладающих компетенцией согласно внутригосударственному законодательству в вопросах применения ДОПОГ. Секретариат обновляет содержание этой страницы в соответствии с информацией, поступающей от Договаривающихся сторон. Информация по 35 странам является подробной и обновляется. В случае еще 11 стран (Азербайджана, Албании, Андорры, Беларуси, Исландии, Казахстана, Кипра, Лихтенштейна, Марокко, Черногории и Эстонии) указаны контактные данные основного компетентного органа. По двум из стран (Грузия и Таджикистан) информация отсутствует.

⁴ http://www.unece.org/trans/danger/publi/adr/country-info_e.html.

13. На странице «Свидетельства ДОПОГ о подготовке водителей»⁵ содержатся образцы свидетельств ДОПОГ о подготовке водителей, выдаваемых в соответствии с пунктом 8.2.2.8.5 ДОПОГ. Образцы своих свидетельств представили 35 стран. Информация о том, выдаются ли эти свидетельства в остальных странах, отсутствует.

14. На странице «Языковые версии (ДОПОГ, инструкции в письменной форме)»⁶ приведены официальные переводы письменных инструкций – в соответствии с пунктом 5.4.3.4 ДОПОГ, – направляемых компетентными органами. На случай чрезвычайной ситуации, которая может возникнуть в результате аварии во время перевозки, эти инструкции должны быть предоставлены членам экипажа транспортного средства на языке(ах), на котором(ых) каждый член экипажа может читать и который(е) он понимает. В случае 12 стран (Албании, Азербайджана, Андорры, бывшей югославской Республики Македония, Грузии, Исландии, Мальты, Марокко, Таджикистана, Туниса, Хорватии и Черногории) переводы на официальный(ые) язык(и) этих стран на веб-сайте отсутствуют. Доступны могут быть также варианты на других основных неофициальных языках, используемых в той или иной стране. В случае остальных стран с текстами соответствующих документов можно ознакомиться не менее чем на одном официальном языке.

15. Страница «Многосторонние соглашения»⁷ содержит перечень действующих двусторонних и многосторонних соглашений, заключенных в соответствии с разделом 1.5.1 ДОПОГ. Секретариат еженедельно обновляет содержание этой страницы в соответствии с информацией, поступающей от компетентных органов ДОПОГ. Информация, приведенная на этой странице, считается полной.

16. На странице «Отчеты о происшествиях»⁸ размещены отчеты о серьезных авариях или инцидентах, переданные Договаривающимися сторонами в соответствии с пунктом 1.8.5.2 ДОПОГ. С 2004 года отчеты, поступающие от Договаривающихся сторон, публикуются на веб-сайте ЕЭК, но только с согласия направивших их компетентных органов, поскольку некоторые отчеты могут содержать конфиденциальную информацию.

D. Извлеченные уроки/области, в которых необходимы улучшения

17. На своей 103-й сессии Рабочая группа сделала вывод о том, что она располагает более 75% информации. Страны, которые указали только контактные данные основного компетентного органа, могли бы представить более подробные сведения. Рабочая группа отметила, что для облегчения взаимодействия между Договаривающимися сторонами было бы полезно указать, по крайней мере, адрес электронной почты. Странам, не указавшим эти данные, предлагается сообщить секретариату ЕЭК адреса органов и назначенных ими организаций, обладающих компетенцией, согласно внутригосударственному законодательству, в вопросах применения ДОПОГ, со ссылкой в каждом случае на соответствующее положение ДОПОГ, а также адреса, по которым следует направлять соответствующие заявки. В надлежащих случаях странам предлагается подтвердить, что компетенцией в отношении всех требований ДОПОГ обладает только основной компетентный орган.

18. Рабочая группа также предложила странам, не предоставившим образцы выдаваемых ими свидетельств ДОПОГ о подготовке водителей, сделать это или, в соответствующих случаях, подтвердить, что они не осуществляют выдачу таких свидетельств. Рабочая группа просила секретариат направить указанным странам официальный запрос на этот счет.

⁵ http://www.unece.org/trans/danger/publi/adr/adr_certificates.html.

⁶ http://www.unece.org/trans/danger/publi/adr/adr_linguistic_e.html.

⁷ <http://www.unece.org/trans/danger/multi/multi.html>.

⁸ <http://www.unece.org/trans/danger/publi/adr/accidents.html>.

Приложение III

План двухгодичной оценки

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/2017/22)

Цель Организации: содействие развитию устойчивой системы внутренних перевозок, включая грузовые и пассажирские перевозки, в целях обеспечения ее безопасности, чистоты и конкурентоспособности

<i>Ожидаемые достижения секретариата</i>	<i>Показатели достижения</i>	<i>Ожидаемые достижения и показатели достижения для двухгодичной оценки за 2018–2019 годы</i>
<p>а) Укрепление нормативно-правовой базы для международных наземных перевозок (автомобильным, железнодорожным и внутренним водным транспортом и интермодальных перевозок), транспортной инфраструктуры, облегчения пересечения границ, перевозки опасных грузов, определения конструкции транспортных средств и оказания других транспортных услуг</p>	<p>i) Увеличение числа действующих правовых документов Организации Объединенных Наций по вопросам транспорта, находящихся в ведении ЕЭК</p> <p>ii) Число принятых новых нормативных положений, касающихся транспортных средств, и поправок к ним</p> <p>iii) Число международных правовых документов, в которые были внесены поправки с учетом последнего пересмотренного издания Рекомендаций Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов</p>	<p>ОД 9.а Принятие поправок к ДОПОГ и – посредством работы, проводимой совместно с Межправительственной организацией по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) и Центральной комиссией судоходства по Рейну (ЦКСР), – поправок соответственно к МПОГ и ВОПОГ, направленных на поддержание необходимого уровня безопасности, защиты и охраны окружающей среды в рамках единообразной, согласованной и последовательной системы правил перевозки опасных грузов, основанной на Рекомендациях Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов, и их эффективное применение на основе международного и национального законодательства</p> <p>ПД 9.а а) Поправки к ДОПОГ, МПОГ и ВОПОГ, принятые в 2017 и 2018 годах, которые вступили в силу для международных перевозок 1 января 2019 года и введены в действие для внутренних перевозок с 1 июля 2019 года во всех странах – членах ЕС и Европейского экономического пространства (ЕЭП), с учетом, в частности, Рекомендаций Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов – Типовые правила 2017 года (двадцатое пересмотренное издание)</p>

Цель Организации: содействие развитию устойчивой системы внутренних перевозок, включая грузовые и пассажирские перевозки, в целях обеспечения ее безопасности, чистоты и конкурентоспособности

<i>Ожидаемые достижения секретариата</i>	<i>Показатели достижения</i>	<i>Ожидаемые достижения и показатели достижения для двухгодичной оценки за 2018–2019 годы</i>
b) Расширение географического охвата и более эффективный контроль за выполнением положений правовых документов и рекомендаций Организации Объединенных Наций по вопросам транспорта, находящихся в ведении ЕЭК	i) Увеличение числа государств, в том числе из других регионов, которые присоединились к правовым документам и рекомендациям Организации Объединенных Наций по вопросам транспорта, находящимся в ведении ЕЭК ii) Увеличение числа согласованных Договаривающимися сторонами механизмов контроля за выполнением положений правовых документов и рекомендаций Организации Объединенных Наций, находящихся в ведении ЕЭК	<p><i>Показатели результативности:</i> Базовый показатель на 2016–2017 годы: 1 набор поправок к каждому правовому документу Целевой показатель на 2018–2019 годы: 1 набор поправок к каждому правовому документу</p> <p>ПД 9.a b) Опубликование до конца 2018 года сводных пересмотренных изданий ДОПОГ и ВОПОГ 2019 года</p> <p><i>Показатели результативности:</i> Базовый показатель на 2016–2017 годы: 1 ДОПОГ, 1 ВОПОГ Целевой показатель на 2018–2019 годы: 1 ДОПОГ, 1 ВОПОГ</p> <p>Од 9.b Последующая деятельность по реализации «дорожной карты» по вопросам присоединения к ДОПОГ и его применения (ECE/TRANS/238) для новых и существующих Договаривающихся сторон ДОПОГ</p> <p>ПД 9.b Дополнение и размещение на веб-сайте ЕЭК ООН информации, касающейся стран, являющихся Договаривающимися сторонами ДОПОГ, и информации, подлежащей обязательному представлению (информация, касающаяся свидетельств о подготовке водителя, и информация, указанная в приложении I к «дорожной карте»)</p> <p><i>Показатели результативности:</i> Базовый показатель на 2016–2017 годы: наличие информации по 75% Договаривающихся сторон ДОПОГ Целевой показатель: наличие и обновление информации по 75% Договаривающихся сторон ДОПОГ</p>

Цель Организации: содействие развитию устойчивой системы внутренних перевозок, включая грузовые и пассажирские перевозки, в целях обеспечения ее безопасности, чистоты и конкурентоспособности

<i>Ожидаемые достижения секретариата</i>	<i>Показатели достижения</i>	<i>Ожидаемые достижения и показатели достижения для двухгодичной оценки за 2018–2019 годы</i>
<p>c) Укрепление потенциала государств – членов ЕЭК, в частности развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, для создания панъевропейской и трансконтинентальной транспортной инфраструктуры и принятия мер по содействию развитию транспорта</p>	<p>i) Увеличение числа договаривающихся сторон четырех основных соглашений, касающихся транспортной инфраструктуры</p> <p>ii) Увеличение числа государств-членов, использующих общую рамочную основу ЕЭК для развития субрегиональной транспортной инфраструктуры (Проект по евроазиатским транспортным связям, проект создания трансъевропейской автомагистрали и проект создания трансъевропейской железнодорожной магистрали)</p>	
<p>d) Расширение возможностей осуществления соответствующих правовых документов, норм и правил Организации Объединенных Наций по вопросам транспорта, в частности в странах Восточной и Юго-Восточной Европы, Закавказья и Центральной Азии</p>	<p>i) Увеличение числа стран Восточной и Юго-Восточной Европы, Закавказья и Центральной Азии, сообщивших о принятии мер, направленных на применение правовых документов, норм и правил Организации Объединенных Наций в области транспорта, находящихся в ведении ЕЭК</p> <p>ii) Увеличение числа государств – членов ЕЭК, установивших целевые показатели в области повышения безопасности дорожного движения</p>	