


**Европейская экономическая комиссия**
**Комитет по внутреннему транспорту**
**Рабочая группа по перевозкам опасных грузов**

Сто десятая сессия

Женева, 8–12 ноября 2021 года

**Доклад Рабочей группы о работе ее сто десятой сессии,**

состоявшейся в Женеве 8–12 ноября 2021 года

**Содержание**

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Организационные вопросы и участники.....	1	4
A. Организационные вопросы.....	2–3	4
B. Участники.....	4–10	4
II. День памяти жертвам аварии во Фритауне (Сьерра-Леоне).....	11–13	5
III. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня).....	14	5
IV. Восемьдесят третья сессия Комитета по внутреннему транспорту (пункт 2 повестки дня).....	15–26	5
A. «Дорожная карта» по ДОПОГ.....	15–18	5
B. Перевод ДОПОГ на арабский язык.....	19–26	6
V. Состояние Соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов и связанные с этим вопросы (пункт 3 повестки дня).....	27–29	7
VI. Работа Совместного совещания МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ (пункт 4 повестки дня).....	30–38	7
A. Общие положения.....	30	7
B. Конкретные вопросы.....	31–38	7
1. Нерассмотренные вопросы.....	31–33	7
2. Упоминание сокращений в разделе 1.2.1.....	34	8
3. Проект поправок, касающихся оценки соответствия, выдачи свидетельств об официальном утверждении типа и проверок цистерн.....	35–36	8



4.	Использование слова «маркировка» в разделе 1.8.7 .....	37	8
5.	Определения, применимые к главе 6.13 .....	38	8
VII.	Предложения о внесении поправок в приложения А и В к ДОПОГ (пункт 5 повестки дня) .....	39–68	9
A.	Конструкция и допущение к перевозке транспортных средств .....	39–54	9
1.	Неофициальная рабочая группа по устойчивости транспортных средств .....	39–41	9
2.	Системы пожаротушения моторного отсека и системы защиты от загорания шин для снижения вероятности взрыва расширяющихся паров кипящей жидкости (BLEVE) или иного катастрофического разрушения цистерны в результате пожара .....	42–50	9
3.	Неофициальная рабочая группа по электромобилям .....	51–53	10
4.	Тормозное оборудование (Правила № 13 и 13–Н ООН) .....	54	10
B.	Различные предложения .....	55–68	10
1.	Требования к обеспечению безопасности при перевозке опасных грузов в соответствии с подразделом 1.1.3.6 .....	55–57	10
2.	Согласование положений по подклассам класса 1 в таблицах, содержащихся в пункте 1.10.3.1.2 и главе 8.5, S1 (6) .....	58–60	11
3.	Ссылка на веб-сайт ЕЭК ООН в ДОПОГ .....	61	11
4.	Перевозка при регулируемой температуре .....	62	11
5.	Сопутствующие поправки к пункту 6.8.2.6.2 .....	63	11
6.	Уточнение требований к применению стандартов, указанных в главах 6.2 и 6.8 .....	64–65	12
7.	Исправление таблицы в пункте 6.5.5.1.6 .....	66–68	12
VIII.	Толкование ДОПОГ (пункт 6 повестки дня) .....	69	12
	Применение требований к электрооборудованию транспортных средств в соответствии с пунктом 9.2.1.1 .....	69	12
IX.	Программа работы (пункт 7 повестки дня) .....	70–77	12
A.	Поправки 2023 года .....	70–72	12
B.	Сто одиннадцатая сессия .....	73–74	13
C.	Расписание совещаний на 2022–2023 годы .....	75–77	13
X.	Прочие вопросы (пункт 8 повестки дня) .....	78–81	13
A.	Выражение признательности г-ну Эрвину Зигристу .....	78	13
B.	Представление по теме экономики замкнутого цикла и устойчивого использования природных ресурсов .....	79–81	13
XI.	Выборы должностных лиц на 2022 год (пункт 9 повестки дня) .....	82	14
XII.	Утверждение доклада (пункт 10 повестки дня) .....	83–84	14
Приложения			
I.	«Дорожная карта» для присоединения к Соглашению о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) и его осуществления .....		15
II.	Проекты поправок к приложениям А и В к ДОПОГ для вступления в силу 1 января 2023 года .....		28

---

III.	Проекты поправок к приложениям А и В к ДОПОГ для вступления в силу 1 января 2023 года, подлежащие подтверждению на сто одиннадцатой сессии .....	35
IV.	Руководящие указания по определению даты первой регистрации дорожных транспортных средств (или даты ввода в эксплуатацию, если регистрация не является обязательной) для целей перевозки опасных грузов в связи с применением требований главы 9.2.....	36
V.	Перечень решений.....	37

## I. Организационные вопросы и участники

1. Рабочая группа по перевозкам опасных грузов провела свою сто десятую сессию 8–12 ноября 2021 года под руководством Председателя г-жи А. Румье (Франция) и заместителя Председателя г-на А. Симони (Италия).

### A. Организационные вопросы

2. Ввиду сочетания мер реагирования на COVID-19, финансовых ограничений, вызванных кризисом ликвидности, с которым столкнулась Организация Объединенных Наций, текущих работ по реновации Дворца Наций в соответствии со Стратегическим планом сохранения наследия и технических ограничений, связанных с ограниченным количеством имеющихся залов заседаний для проведения гибридных совещаний, продолжительность совещаний с устным переводом, предусмотренная для Европейской экономической комиссии, была ограничена. С учетом этих факторов и действующих карантинных ограничений и ограничений на поездки, а также количества официальных документов, представленных для сессии, и после консультаций с секретариатом и Отделом по обслуживанию конференций Отделения Организации Объединенных Наций в Женеве должностные лица Рабочей группы согласились адаптировать формат сто десятой сессии, как указано в неофициальном документе INF.8.

3. Соответственно сессия была проведена с 8 (вторая половина дня) по 12 ноября 2021 года в гибридном формате с возможностью участия в ней в режиме онлайн или очно.

### B. Участники

4. В работе сессии приняли участие представители следующих стран: Австрии, Беларуси, Бельгии, Венгрии, Германии, Грузии, Дании, Испании, Италии, Латвии, Люксембурга, Нидерландов, Норвегии, Польши, Португалии, Республики Молдова, Словении, Соединенного Королевства, Турции, Финляндии, Франции, Чехии, Швейцарии и Швеции.

5. В соответствии с пунктом 11 Положения о круге ведения Европейской экономической комиссии в работе сессии также приняли участие представители Бразилии и Египта. Кроме того, при открытии сессии и во время отдания дани памяти жертвам аварии во Фритауне к членам Рабочей группы присоединились участники из Сьерра-Леоне.

6. На сессии был представлен Европейский союз.

7. Была представлена следующая межправительственная организация: Межправительственная организация по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ).

8. Были представлены следующие неправительственные организации: Европейская ассоциация по промышленным газам (ЕАПГ); Европейская конференция поставщиков топлива (ЕКПТ); Европейский совет химической промышленности (ЕСФХП); Международная организация предприятий автомобильной промышленности (МОПАП); Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ) и Совет по безопасной транспортировке опасных изделий (COSTHA). Также был представлен Проект по поддержке транспорта (ППТ) ЕвроМед.

9. Рабочая группа приветствовала участие Бразилии и Египта и призвала эти страны продолжать участвовать в будущих сессиях.

10. Рабочая группа напомнила, что правила процедуры Рабочей группы (ECE/TRANS/WP.15/190/Add.1) предусматривают, что любая страна — член Организации Объединенных Наций может участвовать в ее деятельности. Рабочая группа предложила всем странам, желающим присоединиться к Соглашению о

международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) для осуществления международных перевозок, и странам, желающим применять положения приложений к ДОПОГ в качестве национальных правил, принимать участие в ее совещаниях.

## **II. День памяти жертвам аварии во Фритауне (Сьерра-Леоне)**

11. Рабочая группа с прискорбием узнала об аварии в Сьерра-Леоне, где 5 ноября 2021 года после дорожно-транспортного происшествия загорелась и взорвалась автоцистерна. Сообщается, что в результате аварии погибли по меньшей мере 90 человек (предварительное число погибших). Рабочая группа согласилась, что еще слишком рано делать выводы или выносить рекомендации, но отметила, что отягчающим фактором, несомненно, стало то, что большое число людей занимались сбором топлива, выливавшегося из поврежденной цистерны.

12. Рабочая группа выразила свои соболезнования семьям погибших.

13. Рабочая группа предложила властям страны сообщить о результатах расследования, когда они станут известны.

## **III. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)**

*Документы:* ECE/TRANS/WP.15/254 и Add.1 (секретариат)

*Неофициальные документы:* INF.1, INF.2 и INF.8 (секретариат)

14. Рабочая группа утвердила подготовленную секретариатом предварительную повестку дня, измененную в соответствии с неофициальным документом INF.2 с целью учета неофициальных документов INF.1–INF.21.

## **IV. Восемьдесят третья сессия Комитета по внутреннему транспорту (пункт 2 повестки дня)**

### **A. «Дорожная карта» по ДОПОГ**

*Документы:* ECE/TRANS/304, ECE/TRANS/304/Add.1, ECE/TRANS/2021/3 и ECE/TRANS/WP.15/2021/15 (секретариат)

*Неофициальный документ:* INF.19 (секретариат)

15. Рабочая группа поблагодарила секретариат за проект пересмотренного варианта «дорожной карты» по ДОПОГ.

16. Она приняла измененный вариант, представленный в неофициальном документе INF.19, сняв квадратные скобки в тексте под заголовком «Вступление в силу» (см. приложение I).

17. Рабочая группа приветствовала пересмотренный вариант и признала его полезность в качестве инструмента для продвижения ДОПОГ и деятельности Рабочей группы как в странах, не являющихся договаривающимися сторонами, так и в национальных администрациях стран, которые уже являются договаривающимися сторонами.

18. Рабочая группа сочла, что «дорожная карта» станет хорошим инструментом для содействия осуществлению Стратегии Комитета по внутреннему транспорту на период до 2030 года (см. документ ECE/TRANS/2021/3), и просила секретариат опубликовать окончательный вариант «дорожной карты» в электронном формате для облегчения его распространения.

## **В. Перевод ДОПОГ на арабский язык**

19. Представители ППТ ЕвроМед напомнили, что данный проект включает мероприятия, направленные на содействие присоединению стран-партнеров к ДОПОГ и внедрению его положений в национальные правила, применимые к внутренним перевозкам. Официальным языком большинства этих стран является арабский; они напомнили, что отсутствие варианта ДОПОГ на арабском языке является серьезным препятствием не только для присоединения, но и для разработки соответствующих национальных правил в 22 странах, в которых официальным языком является арабский, и подробно описали эти трудности на примере Туниса, который, тем не менее, уже является договаривающейся стороной ДОПОГ.

20. В интересах экономии, эффективного управления и единообразия важно, по их мнению, чтобы страны, в которых официальным языком является арабский, имели для целей присоединения единый справочный вариант ДОПОГ на арабском языке, который при необходимости мог бы быть адаптирован каждой страной для целей правил, применимых к внутренним перевозкам.

21. Они отметили, что 70 % ДОПОГ — это дословная копия текста Типовых правил, которые переводятся и обновляются каждые два года службами перевода Организации Объединенных Наций. Поскольку ДОПОГ также является договором, находящимся в ведении Организации Объединенных Наций, по их мнению, было бы логичным, если бы те же службы перевода работали над арабским вариантом ДОПОГ и его периодическими обновлениями. С этой целью они, через секретариат Европейской экономической комиссии (ЕЭК), предоставили этим службам перевода сравнительную таблицу с указанием текстов ДОПОГ, не включенных в Типовые правила ООН, запросив смету расходов на эту работу и указав, что ППТ ЕвроМед может рассмотреть возможность участия в покрытии расходов на подготовку первого варианта при условии, что будет найдено устойчивое решение для последующих обновлений. Однако предоставленная смета оказалась слишком высокой, чтобы можно было обеспечить покрытие ППТ ЕвроМед всех расходов, и в то же время не было обеспечено устойчивое решение для последующих регулярных обновлений ДОПОГ.

22. Секретариат Организации Объединенных Наций также указал, что для выполнения перевода ДОПОГ на арабский язык лингвистическими службами без внебюджетных взносов потребуется включение соответствующей просьбы в резолюцию Генеральной Ассамблеи или Экономического и Социального Совета, поскольку мандат ЕЭК позволяет ей запрашивать документацию только на французском, английском или русском языках.

23. Председатель отметила, что Рабочая группа как таковая не может решить этот вопрос. Она предложила арабским странам объединить усилия, чтобы обратиться с запросом в соответствующие органы Организации Объединенных Наций.

24. Представители ППТ ЕвроМед напомнили, что как в «дорожной карте» по ДОПОГ, так и в резолюциях Генеральной Ассамблеи по безопасности дорожного движения рекомендовано присоединение к ДОПОГ или, по крайней мере, применение его положений на национальном уровне. Поэтому, по их мнению, необходимо, чтобы органы Организации Объединенных Наций, такие как Генеральная Ассамблея, Экономический и Социальный Совет и региональные комиссии, и учреждения-доноры, обладающие соответствующими средствами, такие как Исламский банк развития и другие, способствовали эффективному выполнению этих рекомендаций, особенно в странах, которые, как известно, нуждаются в технической помощи, например в странах региона Южного Средиземноморья.

25. Рабочая группа просила секретариат подробно изучить варианты подготовки перевода ДОПОГ и его обновлений на арабский язык лингвистическими службами Организации Объединенных Наций в соответствии с административными и финансовыми правилами, применимыми в таких случаях, включая возможность включения соответствующей просьбы в резолюцию Генеральной Ассамблеи или Экономического и Социального Совета. Отметив, что продажа изданий ДОПОГ приносит Организации Объединенных Наций значительные поступления, она также

просила секретариат изучить в рамках секретариата вопрос о том, как эти поступления можно было бы использовать для финансирования перевода ДОПОГ и его обновлений на арабский язык в качестве периодической публикации.

26. Рабочая группа просила секретариат представить подробный доклад о предпринятых в этой связи действиях Комитету по внутреннему транспорту на его восемьдесят четвертой сессии (22–25 февраля 2022 года).

## **V. Состояние Соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов и связанные с этим вопросы (пункт 3 повестки дня)**

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

28. Рабочая группа отметила, что 13 стран (Азербайджан, Беларусь, Босния и Герцеговина, Грузия, Исландия, Казахстан, Марокко, Нигерия, Сан-Марино, Северная Македония, Таджикистан, Хорватия и Черногория) все еще не сдали на хранение соответствующий юридический документ, необходимый для вступления в силу Протокола о внесении поправок в пункт а) статьи 1, пункт 1 статьи 14 и пункт 3 b) статьи 14 ДОПОГ, и призвала эти страны принять необходимые меры с целью ратификации Протокола или присоединения к нему, с тем чтобы он мог вступить в силу.

29. Рабочая группа с удовлетворением отметила, что парламент Грузии ратифицировал Протокол 1993 года и что Министерство иностранных дел Грузии свяжется с Управлением по правовым вопросам Организации Объединенных Наций, чтобы передать соответствующее уведомление депозитарию.

## **VI. Работа Совместного совещания МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ (пункт 4 повестки дня)**

*Документы:* ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2021/24/Add.1,  
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2021/34 (Швейцария) и  
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/162 и  
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/162/Add.1 (доклад  
Совместного совещания о работе его осенней сессии  
2021 года)

*Неофициальные документы:* INF.7 и INF.13 (секретариат)

### **A. Общие положения**

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

### **B. Конкретные вопросы**

#### **1. Нерассмотренные вопросы**

*Документ:* ECE/TRANS/WP.15/253 (доклад Рабочей группы о работе ее сто девятой сессии)

*Неофициальный документ:* INF.13 (секретариат)

31. После подтверждения представителем Италии Рабочая группа решила снять квадратные скобки вокруг проектов поправок к подразделу 6.2.4.1, принятых Совместным совещанием и одобренных на сто девятой сессии (см. приложение II).

32. Рабочая группа отметила, что даты некоторых стандартов, принятых для ссылки Совместным совещанием, были заключены в квадратные скобки, поскольку эти стандарты еще не были опубликованы. Рабочая группа в предварительном порядке приняла поправки, касающиеся этих стандартов, при условии, что соответствующие стандарты будут опубликованы до сто одиннадцатой сессии (май 2022 года) (см. приложение III).

33. Рабочая группа отметила, что предлагаемые поправки к пункту 6.8.2.2.4, принятые Совместным совещанием и одобренные на сто девятой сессии, были оставлены в квадратных скобках в ожидании подтверждения постоянной рабочей группой Комиссии экспертов МПОГ. Рабочей группе, возможно, будет предложено принять решение по этим поправкам на ее следующей сессии.

## **2. Упоминание сокращений в разделе 1.2.1**

34. По предложению секретариата ОТИФ Рабочая группа решила, что сокращения, используемые в описательной части определений, приведенных в разделе 1.2.1, могут быть сохранены, даже если эти сокращения будут пояснены в новом разделе 1.2.3. Предлагаемые поправки об исключении этих сокращений из раздела 1.2.1 были сняты с рассмотрения (см. приложение II).

## **3. Проект поправок, касающихся оценки соответствия, выдачи свидетельств об официальном утверждении типа и проверок цистерн**

35. Рабочая группа поблагодарила представителя Швейцарии за разъяснения, представленные в документе ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2021/34 в связи с проектом поправок, касающихся оценки соответствия, выдачи свидетельств об официальном утверждении типа и проверок цистерн (разделы 1.8.6, 1.8.7 и глава 6.8).

36. Представитель Нидерландов сообщил, что в Нидерландах уже весьма успешно применяется национальная система утверждения проверяющих органов, основанная на требованиях стандарта EN ISO 17020. Представитель Нидерландов не был готов поддержать принятие новых положений раздела 1.8.6, требующих аккредитации проверяющих органов, поскольку опасался, что эти новые положения будут иметь непредвиденные правовые последствия для проверяющих органов, уже утвержденных в рамках национальной системы. Однако, учитывая общую поддержку поправки к разделу 1.8.6, он не захотел просить о проведении голосования. Он подчеркнул, что принятие этих новых положений стало результатом решения Рабочей группы и что Нидерланды будут соблюдать это решение.

## **4. Использование слова «маркировка» в разделе 1.8.7**

37. Рабочая группа пожелала сохранить слово «маркировка» в примечании в разделе 1.8.7, не ставя под сомнение работу по рационализации использования слов «маркировка» и «маркировочный знак» в Типовых правилах ООН и в МПОГ, ДОПОГ и ВОПОГ.

## **5. Определения, применимые к главе 6.13**

38. Рабочая группа отметила, что включение определений в главу 6.13 в настоящее время не является необходимым. Вопрос о добавлении определений в главу 6.13 или прямой ссылки на определения в главе 6.9 может быть рассмотрен на более позднем этапе.



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

### A. Конструкция и допущение к перевозке транспортных средств

#### 1. Неофициальная рабочая группа по устойчивости транспортных средств

*Документ:* ECE/TRANS/WP.15/2021/10 (ЕСФХП от имени неофициальной рабочей группы)

*Неофициальный документ:* INF.10 (Председатель неофициальной рабочей группы)

39. Рабочая группа поблагодарила неофициальную рабочую группу за проделанную работу и подтвердила, что группа выполнила свой мандат.

40. Рабочая группа одобрила выводы неофициальной группы, а именно:

- расчет максимальной допустимой высоты центра тяжести, предусмотренный в пункте 9.7.5.1 ДОПОГ, был включен в ДОПОГ в 1978 году, и на сегодняшний день нет никаких доказательств того, что этот расчет неверен;
- определение общей ширины площади опоры на грунт в пункте 9.7.5.1 следует уточнить, чтобы было ясно, какая ось должна использоваться при расчете;
- никаких изменений в области применения Правил № 111 не предлагается. Было сочтено невозможным распространить применение Правил № 111 на автоцистерны с цистернами, испытанными под давлением 4 бар или выше.

41. Рабочая группа приняла предлагаемую в документе ECE/TRANS/WP.15/2021/10 поправку, направленную на уточнение определения общей ширины площади опоры на грунт, предусмотренного в пункте 9.7.5.1 (см. приложение II).

#### 2. Системы пожаротушения моторного отсека и системы защиты от загорания шин для снижения вероятности взрыва расширяющихся паров кипящей жидкости (BLEVE) или иного катастрофического разрушения цистерны в результате пожара

*Документ:* ECE/TRANS/WP.15/2021/11 (Испания от имени неофициальной рабочей группы Совместного совещания по уменьшению опасности BLEVE)

*Неофициальные документы:* INF.4 и INF.5 (Испания от имени неофициальной рабочей группы Совместного совещания по уменьшению опасности BLEVE), INF.11/Rev.1 (МОПАП), INF.16 (ЕАПГ)

42. Представитель Испании представила Рабочей группе предложения неофициальной рабочей группы Совместного совещания по BLEVE о распространении сферы применения раздела 9.7.9 на некоторые транспортные средства FL с целью оснащения этих транспортных средств системами пожаротушения моторного отсека и защиты от загорания шин.

43. Председатель Рабочей группы напомнила, что эти защитные меры дополняют положения о предохранительных клапанах для защиты цистерн, принятые Совместным совещанием, включенные в неофициальный документ INF.7 и одобренные Рабочей группой (см. приложение II).

44. После обсуждения Рабочая группа решила сохранить ограничение только для определенных транспортных средств FL и продлить срок действия предлагаемых переходных мер.

45. Рабочая группа отметила, что срок действия принятых переходных мер позволит в случае необходимости дополнительно уточнить эти положения.

46. Рабочая группа не поддержала предложение ЕАПГ не включать транспортные средства FL, используемые для перевозки сжатых воспламеняющихся газов.

47. Рабочая группа решила, что нет необходимости предусматривать переходную меру, касающуюся поправки к пункту 11 свидетельств о допущении.

48. Рабочая группа приняла предложение, содержащееся в документе ECE/TRANS/WP.15/2021/11, с некоторыми изменениями и предложение 1, сформулированное в неофициальном документе INF.5 (см. приложение II).

49. Было подтверждено, что эти новые положения также применяются к транспортным средствам FL, перевозящим контейнеры-цистерны.

50. Рабочая группа решила, что работу над этими положениями следует продолжить на будущих сессиях, чтобы более четко определить технические положения, которые должны применяться, и рассмотреть вопрос о том, следует ли по-другому представить эти новые положения в части 9.

### 3. Неофициальная рабочая группа по электромобилям

*Неофициальные документы:* INF.14 и INF.20 (Председатель неофициальной рабочей группы по электромобилям)

51. Представитель Нидерландов в качестве председателя неофициальной рабочей группы по электромобилям и различные руководители подгрупп сообщили о том, как организована неофициальная рабочая группа, и о ходе ее работы.

52. Рабочая группа с удовлетворением отметила уже проделанную важную работу и призвала неофициальную рабочую группу продолжить свою работу с целью обеспечить скорейшее использование этих транспортных средств для перевозки опасных грузов, по возможности с 2023 года.

53. Было отмечено, что эта работа направлена на обеспечение возможности использования альтернативных источников энергии для перевозки опасных грузов и соответствует логике энергетического перехода и развития возобновляемых источников энергии.

### 4. Тормозное оборудование (Правила № 13 и 13-Н ООН)

*Неофициальный документ:* INF.12 (Финляндия)

54. Рабочая группа подтвердила, что Правила № 13-Н ООН могут использоваться вместо Правил № 13 ООН в части требований в отношении торможения транспортных средств категории N<sub>1</sub>, предназначенных для перевозки опасных грузов, в соответствии со сноской 2 к пункту 1.1 Правил № 13 ООН.

## В. Различные предложения

### 1. Требования к обеспечению безопасности при перевозке опасных грузов в соответствии с подразделом 1.1.3.6

*Документ:* ECE/TRANS/WP.15/2021/8 (Норвегия и Швеция)

*Неофициальные документы:* INF.6 (исправление к документу ECE/TRANS/WP.15/2021/8), INF.3 (Норвегия и Швеция)

55. Предложение Норвегии и Швеции было направлено на устранение расхождений между положениями по обеспечению безопасности, содержащимися в главе 1.10, и изъятиями, предусмотренными в подразделе 1.1.3.6, на основе результатов обсуждения, состоявшегося на последнем совещании.

56. Выступившие делегации высказались в пользу варианта 2 (исправленного в неофициальном документе INF.6), который направлен на то, чтобы положения главы 1.10 продолжали применяться в отношении всех опасных грузов повышенной опасности класса 1, когда применяется подраздел 1.1.3.6.

57. Рабочая группа предложила представителям Норвегии и Швеции представить на ее следующей сессии новое предложение с учетом полученных замечаний. Делегациям также было предложено направить замечания по электронной почте до истечения срока, предусмотренного для представления официальных документов к следующему совещанию. Поскольку пункт 1.10.4 МПОГ аналогичен соответствующему пункту ДОПОГ, следует, в частности, проверить, могут ли предлагаемые поправки повлиять на МПОГ, и если это так, то в таком случае данный вопрос следует обсудить на Совместном совещании, а не на уровне Рабочей группы.

## **2. Согласование положений по подклассам класса 1 в таблицах, содержащихся в пункте 1.10.3.1.2 и главе 8.5, S1 (6)**

*Документ:* ECE/TRANS/WP.15/2021/12 (Норвегия и Швеция)

*Неофициальный документ:* INF.15 (Германия)

58. Несколько делегаций сочли проблематичным, что требование S1 (6) больше не будет применяться к веществам и изделиям подклассов 1.3 (кроме группы совместимости C) и 1.4 (кроме указанных в таблице 1.10.3.1.2). Рабочая группа с интересом отметила предложение Германии об исключении положений главы 8.4 и требований S1 (6) и S14–S24 главы 8.5. Поскольку это предложение содержалось в неофициальном документе, распространенном незадолго до сессии, несколько делегаций пожелали иметь больше времени для оценки его последствий.

59. Эти изменения позволят решить проблемы, связанные с согласованием таблиц, содержащихся в пункте 1.10.3.1.2 и требовании S1 (6). Поэтому документ ECE/TRANS/WP.15/2021/12 был отозван до нового обсуждения на основе предложения, содержащегося в неофициальном документе INF.15.

60. Рабочая группа отметила, что представитель Германии в сотрудничестве с представителем Норвегии подготовит официальное предложение для следующей сессии.

## **3. Ссылка на веб-сайт ЕЭК ООН в ДОПОГ**

*Документ:* ECE/TRANS/WP.15/2021/14 (секретариат)

61. Рабочая группа отметила, что секретариат обновил свой веб-сайт и что в связи с этим необходимо изменить некоторые ссылки на URL-адреса этого веб-сайта в сносках, содержащихся в ДОПОГ (см. приложение II). Сотрудник секретариата подтвердил, что существующие ссылки автоматически перенаправлены на новый веб-сайт.

## **4. Перевозка при регулируемой температуре**

*Документ:* ECE/TRANS/WP.15/2021/13 (Нидерланды и ЕСФХП)

62. Рабочая группа приняла предложение, содержащееся в документе ECE/TRANS/WP.15/2021/13, с некоторыми изменениями (см. приложение II).

## **5. Сопутствующие поправки к пункту 6.8.2.6.2**

*Неофициальный документ:* INF.9 (Франция)

63. Рабочая группа приняла предложение, содержащееся в неофициальном документе INF.9 (см. приложение II).

## **6. Уточнение требований к применению стандартов, указанных в главах 6.2 и 6.8**

*Неофициальный документ:* INF.18 (Франция)

64. Представитель Франции напомнила, что содержащееся в неофициальном документе INF.18 предложение об уточнении требований к применению стандартов, указанных в главах 6.2 и 6.8, было одобрено Рабочей группой по стандартам Совместного совещания.

65. Рабочая группа приняла предложение, содержащееся в неофициальном документе INF.18 (см. приложение II).

## **7. Исправление таблицы в пункте 6.5.5.1.6**

66. Рабочая группа приняла поправку о повторном включении определения коэффициента С в таблицу в пункте 6.5.5.1.6 на основе устного предложения секретариата.

67. Рабочая группа отметила, что данная поправка была принята в качестве исправления к МКМПОГ Редакционно-технической группой Подкомитета ИМО по перевозке грузов и контейнеров.

68. Секретариат проинформирует Подкомитет экспертов по перевозке опасных грузов об этой поправке, которая также коснется Типовых правил.

# **VIII. Толкование ДОПОГ (пункт 6 повестки дня)**

## **Применение требований к электрооборудованию транспортных средств в соответствии с пунктом 9.2.1.1**

*Документ:* ECE/TRANS/WP.15/2021/9 (Нидерланды)

*Неофициальный документ:* INF.17 (Соединенное Королевство)

69. Рабочая группа одобрила руководящие указания, подготовленные Нидерландами, и просила секретариат опубликовать их на веб-сайте ЕЭК в редакции, изложенной в неофициальном документе INF.17 (вариант на английском языке), с некоторыми другими редакционными изменениями (см. приложение IV).

# **IX. Программа работы (пункт 7 повестки дня)**

## **A. Поправки 2023 года**

70. Рабочая группа просила секретариат подготовить сводный перечень всех принятых ею поправок, которые вступят в силу 1 января 2023 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 2022 года с упоминанием предусмотренной даты вступления в силу — 1 января 2023 года. Этот документ будет распространен под условным обозначением ECE/TRANS/WP.15/256.

71. Кроме того, Рабочая группа просила секретариат опубликовать сводный текст ДОПОГ с внесенными в него поправками, действующими с 1 января 2023 года, достаточно заблаговременно, с тем чтобы подготовиться к его эффективному применению до вступления в силу указанных поправок.

72. Рабочая группа отметила, что секретариат распространит перечень изменений, которые необходимо внести в таблицу В с учетом поправок, внесенных в надлежащие огрузочные наименования.

## **В. Сто одиннадцатая сессия**

73. В повестку дня следующей сессии (запланированной на 9–13 мая 2022 года) будут включены следующие пункты:

- утверждение повестки дня;
- восемьдесят четвертая сессия Комитета по внутреннему транспорту;
- состояние 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.

74. Крайний срок представления официальных документов для этой сессии — 11 февраля 2022 года.

## **С. Расписание совещаний на 2022–2023 годы**

75. Рабочая группа с сожалением отметила, что пандемия COVID-19 повлияла на работу административных органов, занимающихся вопросами перевозки опасных грузов, и привела к уменьшению количества документов, представленных с 2020 года для работы Совместного совещания и Рабочей группы. Необходимость организации совещаний в гибридном формате также стала препятствием для прогресса в решении некоторых вопросов. Вместе с тем Рабочая группа приветствовала принятие, несмотря на трудности, более 100 страниц поправок к ДОПОГ.

76. Рабочая группа подтвердила, что в предстоящий двухгодичный период можно ожидать дальнейших изменений, например в том, что касается принятия положений по электромобилям.

77. Рабочая группа подтвердила, что в этой связи она хотела бы провести три пятидневные сессии (одну сессию в мае 2022 года и две сессии в 2023 году) и одну четырехдневную сессию (в ноябре 2022 года) в рамках своей работы в 2022 и 2023 годах.

## **Х. Прочие вопросы (пункт 8 повестки дня)**

### **А. Выражение признательности г-ну Эрвину Зигристу**

78. Узнав о том, что г-н Эрвин Зигрист выходит на пенсию и более не будет участвовать в ее сессиях, Рабочая группа поблагодарила его за конструктивный вклад, который он вносил в ее работу на протяжении 20 лет, и пожелала ему долгой и счастливой жизни на пенсии.

### **В. Представление по теме экономики замкнутого цикла и устойчивого использования природных ресурсов**

*Неофициальный документ:* INF.21 (секретариат)

79. Рабочая группа отметила, что на своей сессии 21 июля 2021 года Исполнительный комитет (Исполком) ЕЭК принял решение запросить у своих вспомогательных органов материалы по темам для совещаний высокого уровня и

представить доклад на сессии Комиссии в 2022 году, в частности по разработке эффективных и измеримых решений, которые способствуют развитию экономики замкнутого цикла и устойчивому использованию природных ресурсов и которые могут содействовать достижению целей Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года.

80. Делегациям, желающим сделать это, было предложено представить информацию по этому вопросу на следующей сессии Рабочей группы.

81. Председатель Рабочей группы подтвердила, что Группа готова выделить время в своей работе для обсуждения тем, представляющих общий интерес, если они будут связаны с ее мандатом. Однако для организации такого обсуждения требуются дополнительные ресурсы и время, а приоритетом в работе Рабочей группы должны оставаться разработка и обновление ДОПОГ.

## **XI. Выборы должностных лиц на 2022 год (пункт 9 повестки дня)**

82. По предложению представителей Бельгии и Нидерландов Рабочая группа избрала г-жу Ариан Румье (Франция) Председателем и г-на Альфонсо Симони (Италия) заместителем Председателя на 2022 год.

## **XII. Утверждение доклада (пункт 10 повестки дня)**

83. Рабочая группа утвердила доклад о работе своей сто десятой сессии и приложения к нему на основе проекта, подготовленного секретариатом.

84. В соответствии со специальными процедурами принятия решений на официальных совещаниях с дистанционным участием, принятыми Исполнительным комитетом (ECE/EX/2020/L.12), решения, содержащиеся в приложении V, были опубликованы и сообщены всем постоянным представительствам в Женеве (<https://unece.org/silence-procedure>). После опубликования никаких возражений не поступило. Решения считаются принятыми.

## Приложение I

### **«Дорожная карта» для присоединения к Соглашению о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) и его осуществления**

«Дорожная карта» разработана с целью предоставить всеобъемлющую информацию экспертам и юрисконсультам транспортных министерств и департаментов, а также другим соответствующим министерствам (например, окружающей среды, внутренних дел, иностранных дел), президентским администрациям и национальным парламентам стран, заинтересованных в том, чтобы стать договаривающимися сторонами ДОПОГ. Она также призвана предоставить полезную информацию договаривающимся сторонам ДОПОГ в процессе его осуществления.

#### **Введение**

Дорожно-транспортные происшествия могут приводить к гибели и травмированию людей, а также причинению ущерба имуществу и окружающей среде. Последствия могут быть еще более серьезными, если речь идет об опасных грузах, таких как топливо, газ, удобрения или другие химические вещества. Разлив или воздействие взрыва, пожара или токсичного облака могут иметь катастрофические последствия для людей и окружающей среды. К счастью, существуют решения, позволяющие снизить эти риски.

*Соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) является хорошо зарекомендовавшим себя инструментом Организации Объединенных Наций, который помогает предотвращать такие аварии и уменьшает тяжесть их последствий. Положения ДОПОГ являются результатом более чем 50-летней передовой практики в области перевозки опасных грузов по автодорогам.*

Инциденты с перевозчиками опасные грузы транспортными средствами, допущенными к перевозке в соответствии с ДОПОГ, часто заканчиваются отсутствием разлива или минимальным разливом, отсутствием пострадавших, а во многих случаях отсутствием значительного ущерба для груза, людей или окружающей среды. Напротив, аварии с участием транспортных средств, грузов и экипажа, не соответствующих требованиям ДОПОГ, часто приводят к катастрофическим последствиям.

*Основной целью ДОПОГ являются обеспечение безопасности при перевозке опасных грузов и сведение к минимуму риска и последствий аварий во время перевозки.*

Первоначально принятое как «Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов», оно вступило в силу 29 января 1968 года. Оно открыто для присоединения всех государств — членов Организации Объединенных Наций. Признавая, что слово «Европейское» в названии соглашения оказалось препятствием для присоединения ряда заинтересованных неевропейских стран, в 2019 году договаривающиеся стороны приняли поправку об изменении его названия на «Соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов» посредством исключения слова «Европейское».

Положения ДОПОГ гармонизированы с положениями, применимыми к перевозке опасных грузов воздушным, морским, железнодорожным и внутренним водным транспортом, на основе Рекомендаций Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов, Типовые правила. Это помогает обеспечить безопасность на протяжении всего мультимодального или интермодального маршрута, не создавая ненужных препятствий и задержек, и упрощает необходимые проверки и перегрузочные операции, ускоряя процесс погрузки грузов.

## Содержание

В ДОПОГ содержатся:

- общие принципы приема опасных грузов к международной дорожной перевозке;
- условия перевозки;
- условия отступлений (специальные соглашения);
- условия применения дополнительных правил (по причинам, иным, чем безопасность при перевозке);
- процедура разрешения споров;
- два технических приложения, в которые с 1968 года регулярно вносятся поправки:

приложение А содержит положения, относящиеся к грузам (классификация, упаковка, маркировка, документация, конструкция, испытания и утверждение тары/цистерн, перевозки) (части 1–7);

приложение В содержит положения, касающиеся экипажа транспортного средства (подготовка, снаряжение) и транспортного средства (конструкция, оборудование и условия эксплуатации) (части 8 и 9).

С электронными файлами ДОПОГ на английском, русском и французском языках можно ознакомиться на веб-сайте Отдела устойчивого транспорта ЕЭК ООН: <https://unece.org/transport/dangerous-goods>.

## Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года

### Безопасность дорожного движения

Безопасности дорожного движения было уделено особое внимание в Повестке дня в области устойчивого развития на период до 2030 года, принятой 25 сентября 2015 года Генеральной Ассамблеей Организации Объединенных Наций в резолюции 70/1 «Преобразование нашего мира: Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года». Задача 3.6 направлена на то, чтобы к 2030 году вдвое сократить во всем мире число смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий. 31 августа 2020 года Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций приняла новую резолюцию (A/74/299) о безопасности дорожного движения, в которой подтверждается ключевая роль ДОПОГ в рамках Стратегии Организации Объединенных Наций по обеспечению безопасности дорожного движения.

Действительно, одним из основополагающих аспектов безопасности дорожного движения является обеспечение безопасной перевозки опасных грузов. Дорожные перевозки необходимы для распределения этих грузов. Они также представляют значительный риск с точки зрения безопасности дорожного движения.

*ДОПОГ предлагает высококачественные стандарты, которые должны соблюдаться в целях оптимального предотвращения последствий возможных аварий.*

### Экономика замкнутого цикла

Для достижения Целей в области устойчивого развития решающее значение также имеют принципы экономики замкнутого цикла. Они предполагают повторное использование, ремонт и переработку существующих материалов и изделий, сокращение отходов и замену невозобновляемых ресурсов возобновляемыми.



Приоритетными секторами для формирования экономики замкнутого цикла являются: тара, электрическое и электронное оборудование и батареи, транспорт и химикаты.

ДОПОГ и деятельность Рабочей группы по перевозкам опасных грузов, в ведении которой находится ДОПОГ, оказывают непосредственное влияние на эти сектора, в том числе на проектирование продукции и средств удержания, повторное использование и переработку тары, перевозку отходов, классифицированных как опасные, и программы сбора отходов.

В рамках Рабочей группы также ведется работа по охвату в рамках ДОПОГ более эффективных двигателей и силовых установок и обеспечению безопасного использования альтернативных источников энергии, включая биотопливо и аккумуляторные батареи. В ДОПОГ содержатся положения по безопасной перевозке батарей и топливных элементов, в том числе отработанных или поврежденных, с целью переработки или утилизации.

Положения ДОПОГ предусматривают охват всего жизненного цикла опасных грузов, поскольку они касаются не только их проектирования, изготовления, восстановления, использования, повторного использования и ремонта, но и транспортировки поврежденной или отработанной тары с целью переработки или утилизации.

## **Договаривающиеся стороны и территориальная применимость**

По состоянию на [дата публикации] договаривающимися сторонами ДОПОГ являлись следующие [...] государств:

[Включить перечень].

С информацией о состоянии ДОПОГ можно ознакомиться на веб-сайте «Собрание договоров Организации Объединенных Наций». URL: [https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg\\_no=XI-B-14&chapter=11&clang=\\_en](https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-14&chapter=11&clang=_en).

ДОПОГ является одним из многих договоров, открытых для всех государств — членов Организации Объединенных Наций, и применяется к перевозкам, осуществляемым через территорию по крайней мере двух из его договаривающихся сторон.

С 1 января 1997 года государства — члены Европейского союза применяют положения ДОПОГ к автомобильным перевозкам опасных грузов в пределах своих территорий и между ними (директива 94/55/ЕС, замененная директивой 2008/68/ЕС Европейского парламента и Совета от 24 сентября 2008 года о перевозке опасных грузов внутренним транспортом с внесенными в нее поправками).

Некоторые другие страны, такие как страны Южноамериканского общего рынка (МЕРКОСУР), страны Андского сообщества и страны Ассоциации государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН), также приняли свои национальные или международные правила, основанные на Рекомендациях Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов, Типовые правила, и ДОПОГ.

## **Преимущества присоединения к ДОПОГ**

### **Гармонизация международных соглашений и конвенций**

Положения ДОПОГ гармонизированы с положениями, применимыми к перевозке опасных грузов воздушным, морским, железнодорожным и внутренним водным транспортом, на основе Рекомендаций Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов, Типовые правила.

Перевозка опасных грузов обязательно регулируется в целях предотвращения, насколько это возможно, аварий, затрагивающих людей или имущество либо

причиняющих ущерб окружающей среде, другим грузам или транспортным единицам. При наличии различающегося национального законодательства для различных видов транспорта международная торговля химическими веществами и опасными продуктами будет серьезно затруднена, если не станет невозможной и небезопасной.

На опасные грузы распространяются также и другие правила, такие как правила безопасности труда, защиты прав потребителей, хранения, охраны окружающей среды и т. д.

Согласованность между многочисленными системами регулирования обеспечивается механизмами, разработанными Организацией Объединенных Наций для:

- согласования критериев классификации опасности и средств информирования об опасности (Согласованная на глобальном уровне система классификации опасности и маркировки химической продукции);
- согласования условий перевозки для всех видов транспорта (Рекомендации Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов).

Перевозка опасных грузов регулируется национальными и международными правилами, основанными большей частью на Рекомендациях Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов, Типовые правила (Типовые правила ООН). Типовые правила подготовлены Подкомитетом экспертов по перевозке опасных грузов Экономического и Социального Совета Организации Объединенных Наций (ЭКСОС), который обслуживается ЕЭК ООН. Типовые правила, обновляемые каждые два года, внедряются на мировом уровне для всех видов транспорта посредством применимых международно-правовых документов.

Эти рекомендации содержат основные положения по безопасной перевозке опасных грузов, а именно:

- классификация и идентификация опасных грузов;
- условия упаковки (включая стандарты на изготовление тары и цистерн);
- размещение знаков опасности, маркировки и больших знаков опасности на упаковках и транспортном оборудовании; и
- транспортная документация.

Форма «Типовых правил» предусматривает применение на всех видах транспорта и доступна на шести официальных языках Организации Объединенных Наций (английском, арабском, испанском, китайском, русском и французском). Это позволяет:

- непосредственно включить Типовые правила во все национальные и международные правила, действующие на различных видах транспорта, и облегчить их обновление;
- повысить уровень согласованности правил, регулирующих перевозку опасных грузов;
- обеспечить общую экономию ресурсов для правительств государств — членов, Организации Объединенных Наций и других международных организаций;
- повысить «удобство пользования» правилами;
- более четко определить обязанности участников перевозки; и
- улучшить соблюдение правил при мультимодальных перевозках.

Большинство стран мира, участвующих в морских перевозках, включая страны ЕЭК, являются сторонами Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (СОЛАС-74) и обязаны применять к морским перевозкам Международный кодекс морской перевозки опасных грузов (МКМПОГ).

Аналогичным образом стороны Конвенции о международной гражданской авиации применяют Технические инструкции ИКАО по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху (ТИ ИКАО).

Тремя основными сводами правил для видов внутреннего транспорта, действующими в регионе ЕЭК ООН и за его пределами, являются ДОПОГ — для автомобильного транспорта, Правила международной перевозки опасных грузов по железным дорогам (МПОГ) и Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ).

Эти три свода правил основаны на Типовых правилах ООН и, кроме того, дополнены требованиями, специфическими для каждого вида транспорта.

МПОГ, ДОПОГ и ВОПОГ содержат семь частей Типовых правил ООН и дополнительные главы по цистернам МПОГ/ДОПОГ, специальные положения о перевозке автомобильным, железнодорожным и внутренним водным транспортом, а также о погрузке и разгрузке транспортных средств, вагонов и судов. Кроме того, часть 8 ДОПОГ посвящена требованиям, касающимся экипажей, оборудования и эксплуатации транспортных средств, а также документации, и часть 9 посвящена конструкции транспортных средств и их допуску к перевозке.

## **Безопасность и охрана**

### *Высокий уровень безопасности и охраны во время перевозки опасных грузов*

Положения ДОПОГ разработаны с целью предотвращения аварий во время погрузки, перевозки и разгрузки, а также с целью максимального смягчения последствий в случае инцидента или аварии.

### *Безопасное поведение участников дорожного движения*

Деятельность по наращиванию потенциала и подготовка работников являются ключевыми компонентами безопасности дорожного движения. ДОПОГ содержит подробные положения по подготовке работников, участвующих в перевозке опасных грузов, в соответствии с их функциями и обязанностями. К таким работникам относятся, например, водители, члены экипажа транспортного средства и консультанты по вопросам безопасности. Положения ДОПОГ, касающиеся подготовки работников, направлены на то, чтобы обеспечить им возможность действовать безопасным образом при выполнении своих функций и принимать соответствующие меры для защиты себя и для того, чтобы избежать ущерба или риска для людей или окружающей среды или предотвратить их в случае инцидента.

### *Безопасные транспортные средства*

Положения ДОПОГ направлены на обеспечение безопасной перевозки груза. Автоцистерны и транспортные средства для перевозки взрывчатых веществ должны отвечать особым требованиям к конструкции (например, в отношении тормозных систем, электрооборудования, устойчивости). Транспортные средства, предусмотренные ДОПОГ, проходят ежегодный осмотр для подтверждения их пригодности к эксплуатации на дорогах и их соответствия требованиям ДОПОГ.

Кроме того, на транспортных средствах, используемых для перевозки опасных грузов, должно иметься специальное оборудование для обеспечения безопасности, включая огнетушители и средства защиты, такие как маски и перчатки.

### *Безопасная дорожная инфраструктура*

На транспортные средства, предусмотренные ДОПОГ, могут распространяться конкретные ограничения движения, устанавливаемые на местном уровне, когда в определенных ограниченных местах существуют особые риски. К ним относятся специальные ограничения скорости, дополнительные положения или ограничения для специальных сооружений, таких как мосты, или районов с особыми местными рисками, а также ограничения на перевозку опасных грузов в конкретные дни.

После серьезных аварий, произошедших в альпийских туннелях в 1999 году (Монблан, Тауэрн) и 2001 году (Сен-Готард), которые, впрочем, не были вызваны перевозкой опасных грузов, озабоченность по поводу перевозки опасных грузов в туннелях усилилась, что привело к добавлению в ДОПОГ специальных ограничений в отношении туннелей.

#### *Меры, принимаемые после дорожно-транспортных происшествий*

Согласованное информирование об опасности, соответствующая сигнализация транспортного средства, перевозящего опасные грузы, и стандартизированные письменные инструкции в соответствии с ДОПОГ помогают обеспечить быстрое, эффективное и надлежащее реагирование на чрезвычайные ситуации в случае аварий.

Регулярно вносимые в ДОПОГ поправки также вытекают из анализа последствий инцидентов и аварий. В рамках такого анализа выявляются пробелы в существующих правилах по мере накопления реального опыта.

#### **Облегчение торговли и пересечения границ**

ДОПОГ является важным инструментом облегчения торговли и пересечения границ.

Оно позволяет перевозчикам одной страны, являющейся договаривающейся стороной, перевозить опасные грузы из своей страны происхождения через территорию и на территорию любой другой страны, являющейся договаривающейся стороной, в отсутствие дополнительных требований, установленных странами транзита или назначения. Тем не менее перевозки продолжают быть предметом национальных или международных правил, касающихся в целом дорожного движения, международных дорожных перевозок или международной торговли.

Страны, являющиеся договаривающимися сторонами ДОПОГ, применяют общие требования к перевозке опасных грузов. Это упрощает перевозки между такими странами, в частности в страны Европейского союза и из них, а также перевозки в ближайшие страны, подписавшие Соглашение, и из них (Тунис, Марокко и Нигерия). Упрощенные процедуры в сочетании с повышенной безопасностью перевозки укрепляют транспортный сектор и способствуют коммерческому и экономическому развитию в соответствующих регионах.

#### **Доверие, уверенность и взаимное признание**

Статус договаривающейся стороны ДОПОГ подразумевает взаимное признание свидетельств и утверждений, выданных компетентными органами по ДОПОГ, таких как свидетельства о допуске транспортного средства к перевозке, официальные утверждения типа конструкции цистерны или свидетельства о подготовке водителя.

Это облегчает контроль и проверки на дорогах и позволяет предприятиям в странах — участниках ДОПОГ расширять свои внешнеторговые связи и свой рынок.

ДОПОГ способствует проведению переговоров и укреплению взаимного доверия между договаривающимися сторонами. Оно обеспечивает основу для административного контроля и взаимной административной помощи.

Рабочая группа по перевозкам опасных грузов, в ведении которой находится ДОПОГ (см. ниже), поощряет диалог и общение между компетентными органами.

Статья 11 ДОПОГ определяет процедуру разрешения споров между договаривающимися сторонами.

#### **Международное административное сопровождение ДОПОГ**

Рабочая группа по перевозкам опасных грузов (WP.15) уделяет основное внимание вопросам обеспечения безопасности и охраны при перевозке опасных грузов. Основной частью ее работы является рассмотрение вопросов, связанных с

разработкой и обновлением положений ДОПОГ. На ее сессиях также обсуждаются вопросы осуществления и толкования ДОПОГ.

Рабочая группа принимает затем проекты поправок к техническим приложениям к ДОПОГ, которые предлагаются договаривающимся сторонам для окончательного принятия и вступления в силу в соответствии с правовой процедурой договоров.

Правила процедуры Рабочей группы содержатся в документе ECE/TRANS/WP.15/190/Add.1 [Включить ссылку: <https://unece.org/DAM/trans/doc/2007/wp15/ECE-TRANS-WP15-190a1e.pdf>]. Эти правила предусматривают, что любая страна, являющаяся членом Организации Объединенных Наций, может участвовать в ее деятельности. Все государства — члены ЕЭК, даже те, которые не являются договаривающимися сторонами ДОПОГ, могут голосовать по предложениям о внесении поправок в ДОПОГ. Не являющиеся членами ЕЭК страны, которые являются договаривающимися сторонами ДОПОГ, также могут голосовать по таким предложениям.

Рабочая группа, как правило, проводит две сессии в год. На каждой сессии присутствуют около 60 участников, представляющих договаривающиеся стороны, их компетентные органы, другие страны, специализированные учреждения, межправительственные организации и неправительственные организации. К участию в сессиях Рабочей группы приглашаются страны, намеревающиеся присоединиться к ДОПОГ.

Информация о совещаниях WP.15 (расписания, повестки дня, документация и доклады) предоставляется бесплатно и без каких-либо ограничений на веб-сайте ЕЭК: <https://unece.org/info/events/unece-meetings-and-events/transport/dangerous%20goods>.

Положения, которые являются общими для МПОГ, ДОПОГ и ВОПОГ, сначала обсуждаются и разрабатываются на «Совместном совещании Комиссии экспертов МПОГ и Рабочей группы по перевозкам опасных грузов» Межправительственной организации по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) и ЕЭК. Затем эти положения предлагаются Рабочей группе по перевозкам опасных грузов для одобрения перед их окончательным принятием.

Участие в сессиях Рабочей группы и Совместного совещания — это наилучший способ встретиться с коллегами, обменяться опытом и обсудить вопросы осуществления. Важно, чтобы представители договаривающихся сторон и промышленности участвовали в процессе принятия новых поправок на ранних стадиях, с тем чтобы можно было предвидеть влияние этих поправок на правила, действующие в каждой стране.

Все страны, являющиеся договаривающимися сторонами ДОПОГ, имеют равные возможности вносить вклад в дальнейшую разработку ДОПОГ посредством представления предложений о поправках и таким образом имеют право голоса в процессе подготовки будущих изменений в правилах. Кроме того, они могут участвовать в процессе принятия решений по предложениям, представленным другими странами.

Деловые компании, занимающиеся перевозками и осуществляющие транспортировку опасных грузов, также могут следить за деятельностью Рабочей группы через НПО, которые представляют их на совещаниях, и через документацию совещаний, находящуюся в открытом доступе. Это является преимуществом для всех, кто работает в химическом и транспортном секторе, поскольку они могут быть в курсе того, какие стандарты будут регулировать работу сектора в предстоящие годы, и могут предвидеть будущие изменения в правилах.

*Рекомендуется, чтобы все страны, которые являются договаривающимися сторонами ДОПОГ, которые желают присоединиться к ДОПОГ или которые применяют или намереваются применять положения приложений к ДОПОГ в качестве национальных правил, принимали участие в этих совещаниях.*

## Языки

Аутентичными текстами ДОПОГ являются тексты самого Соглашения на английском и французском языках и текст требований приложений А и В (части 1–9) только на французском языке. Как предусмотрено в Соглашении, Генеральный секретарь в качестве депозитария ДОПОГ обеспечивает и обновляет официальный перевод приложений на английский язык. ЕЭК также выпускает вариант ДОПОГ на русском языке, но этот перевод не имеет официального статуса.

Переводы на национальные языки, кроме французского, английского и русского, готовятся самими договаривающимися сторонами с учетом того, что большая часть текста ДОПОГ заимствована из Типовых правил ООН, которые имеются на шести языках Организации Объединенных Наций.

## Шаги в направлении присоединения

### Официальная и структурированная координация на национальном уровне

В каждой стране перевозка опасных грузов регулируется министерствами, ведомствами или другими органами в зависимости от характера груза (химические вещества, взрывчатые вещества, радиоактивные материалы, отходы, лекарственные препараты, пестициды), цели перевозки и структуры власти в соответствующем административном районе. Необходимо определить такие министерства, ведомства и органы и предложить им участвовать в процессе присоединения к ДОПОГ.

Неисчерпывающий перечень мог бы включать министерства, ведомства и органы, в ведении которых находятся вопросы транспорта, контроля за организацией движения и дорожной инспекции, подготовки водителей, промышленности, внутренних дел, окружающей среды, торговли, обороны, финансов, сельского хозяйства, труда, науки, образования, здравоохранения, ядерной безопасности.

Следует также привлечь к участию представителей частного сектора и ассоциаций как пользователей правил и по возможности провести консультации с ними: речь идет о химической/нефтяной/газовой промышленности, транспортном секторе, изготовителях тары/цистерн/транспортных средств, профессиональных союзах, ассоциациях по вопросам предотвращения несчастных случаев на производстве, обучающих организациях и т. д.

Все участие в процессе присоединения должно быть организовано и официально скоординировано.

### Предварительные шаги

Для осуществления ДОПОГ каждому государству следует:

- разработать процедуры для международной перевозки опасных грузов. Эти процедуры могут включать перевод аутентичного текста и поправок, проверки на автодорогах и других объектах, административную практику правоприменения, последующие действия в связи с обновлениями, график вступления в силу, влияние переходных периодов и т. д.;
- создать конкретные органы по осуществлению;
- назначить компетентные органы по:
  - классификации опасных грузов;
  - утверждению, испытаниям и сертификации тары, цистерн и транспортных средств;
  - обучению и аттестации водителей и консультантов по вопросам безопасности перевозок опасных грузов; и т. д.

Эти обязанности могут быть возложены на один административный орган, который также может осуществлять надзор за перевозкой опасных грузов другими видами транспорта;

- обеспечить, чтобы сотрудники компетентных органов прошли соответствующую подготовку и имели в своем распоряжении определенные процедуры оформления свидетельств, которые они могут выдавать, в соответствии с ДОПОГ;
- назначить координатора по осуществлению на национальном уровне и сотрудничеству с другими государствами (через Рабочую группу ЕЭК по перевозкам опасных грузов), учитывая наличие специальных знаний и ресурсов. Координатор может представлять компетентный орган на международных совещаниях и в таком случае должен быть уполномочен принимать решения от его имени;
- предоставить необходимые финансовые и людские ресурсы для обеспечения участия экспертов в совещаниях соответствующих международных органов, ответственных за разработку правил и стандартов, подкрепляющих эти правила.

### Установление норм

Национальному координационному органу следует разработать или адаптировать существующее национальное законодательство/правила, которые имеют отношение к международной перевозке опасных грузов, чтобы привести их в соответствие с ДОПОГ. Необходимо оценить существующие правила, которые могут частично совпадать с ДОПОГ: правила, касающиеся вопросов безопасности, отходов, туннелей, почтовых услуг, перевозки опасных грузов другими видами транспорта, безопасности дорожного движения, ограничений движения и т. д.

В целях содействия осуществлению ДОПОГ рекомендуется, насколько это возможно, привести законодательство, применяемое в сфере внутренних перевозок опасных грузов, в соответствие с ДОПОГ.

### Присоединение

Информацию о шагах по присоединению к международному договору, можно найти в Руководстве по международным договорам, подготовленном Договорной секцией Управления по правовым вопросам. Руководство по международным договорам имеется на шести официальных языках Организации Объединенных Наций, URL:

[https://treaties.un.org/pages/Resource.aspx?path=Publication/TH/Page1\\_en.xml](https://treaties.un.org/pages/Resource.aspx?path=Publication/TH/Page1_en.xml).

В Руководстве по международным договорам можно ознакомиться с типовым документом о присоединении.

Процедура присоединения не связана с какими-либо расходами.

Официальная ратификация ДОПОГ начинается со сдачи на хранение документа о присоединении Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций.

Эта процедура должна осуществляться в соответствии с национальным законодательством/конституцией в консультации с ведомствами, компетентными в области международных дел (например, департаментом международных отношений или министерством иностранных дел).

Глава государства или правительства, министр иностранных дел или лицо, временно осуществляющее полномочия одного из этих должностных лиц, подписывает документ о присоединении, который подлежит затем сдаче на хранение Генеральному секретарю.

Всем государствам-членам, намеревающимся присоединиться к ДОПОГ, предлагается сдать на хранение документ о присоединении одновременно к ДОПОГ и Протоколу 1993 года о внесении поправок в пункт а) статьи 1, пункт 1 статьи 14 и 3 б) статьи 14 ДОПОГ. Протокол вступит в силу только тогда, когда все договаривающиеся

стороны ДОПОГ будут также являться сторонами Протокола. В частности, это позволит упростить процедуру уведомления о внесении поправок в приложения к ДОПОГ и сократить необходимый период для такого уведомления.

С текстом Протокола о внесении поправок и его состоянием можно ознакомиться по адресу URL:

[https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtmsg\\_no=XI-B-14-b&chapter=11&clang=\\_en](https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtmsg_no=XI-B-14-b&chapter=11&clang=_en).

### **Вступление в силу**

ДОПОГ вступает в силу для присоединяющегося государства по истечении одного месяца со дня сдачи на хранение документа о присоединении. Ратификация юридически обязывает государство осуществлять Соглашение с учетом действующих оговорок, договоренностей и заявлений.

Ратификация ДОПОГ не должна негативно влиять на любые существующие двусторонние или многосторонние торговые отношения между определенными странами: торговля с соседними странами может предполагать временные отступления от требований ДОПОГ, которые могут быть согласованы в каждом конкретном случае с другими договаривающимися сторонами (пункт 3 статьи 4 ДОПОГ и раздел 1.5.1 приложения А) при условии сохранения надлежащего уровня безопасности.

В приложении [...] изложена процедура подписания таких двусторонних или многосторонних соглашений и уведомления о них [Соответствующее приложение будет включено в опубликованный вариант].

Транспортные средства и автоцистерны, находящиеся в эксплуатации в какой-либо стране, могут продолжать использоваться для внутренних перевозок после того, как эта страна становится договаривающейся стороной ДОПОГ. Эти транспортные средства не могут использоваться для международных перевозок на территории других договаривающихся сторон ДОПОГ, если они не соответствуют требованиям ДОПОГ. Однако компетентный орган по ДОПОГ может заключить двустороннее или многостороннее соглашение с компетентными органами других договаривающихся сторон ДОПОГ, чтобы разрешить их временное использование на определенных условиях.

Положения ДОПОГ, касающиеся цистерн и транспортных средств, гарантируют высокий уровень безопасности. Для повышения уровня безопасности дорожного движения можно использовать двухэтапный подход: 1) потребовать, чтобы новые транспортные средства и автоцистерны в присоединяющейся стране соответствовали положениям ДОПОГ, и 2) установить переходный период, в течение которого существующие транспортные средства и автоцистерны, соответствующие ключевым стандартам безопасности (которые должны быть определены на национальном или региональном уровне), могут продолжать эксплуатироваться на протяжении ограниченного срока.

### **Практические последствия присоединения к ДОПОГ**

В приложениях к ДОПОГ содержатся технические условия перевозки, которые должны соблюдаться участвующими сторонами. Каждая договаривающаяся сторона несет ответственность за создание в стране необходимых административных структур для осуществления ДОПОГ, например для экзаменования водителей для получения свидетельства о подготовке по ДОПОГ и консультантов по вопросам безопасности перевозок опасных грузов, утверждения изготовленной в стране тары, допущения транспортных средств к перевозке, организации проверок и т. д.

С текстом ДОПОГ можно ознакомиться на веб-сайте ЕЭК. См. URL: <https://unece.org/about-adr>.



Наиболее важными для администраций являются часть 1 и часть 6, касающаяся утверждения тары, цистерн и т. д., глава 8.2, касающаяся подготовки водителей, и часть 9, касающаяся допущения транспортных средств к перевозке.

### **Обновления**

Приложения А и В к ДОПОГ регулярно изменяются и обновляются в соответствии с решениями Рабочей группы по перевозкам опасных грузов (WP.15) и Совместного совещания Комиссии экспертов МПОГ и Рабочей группы по перевозкам опасных грузов (Совместное совещание МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ) (WP.15/АС.1).

Необходимо создать механизм для принятия последующих мер. Это подразумевает, в частности, регулярное участие в работе сессий WP.15 и Совместного совещания, информирование заинтересованных сторон и установление процедур для применения поправок, принимаемых договаривающимися сторонами каждые два года.

### **Назначение и утверждение компетентных органов и уполномоченных организаций**

Компетентные органы, учебные институты, экзаменующие организации, институты по испытаниям тары или цистерн и учреждения по допуску транспортных средств к перевозке назначаются и утверждаются исключительно договаривающимися сторонами. ЕЭК не участвует в этом процессе.

В странах, где управление осуществляется на региональном уровне, рекомендуется назначить компетентный орган на национальном уровне.

В разделе 1.8.3 ДОПОГ договаривающимся сторонам предлагается сообщить ЕЭК адреса компетентных органов и организаций, назначенных в соответствии с национальным законодательством для осуществления ДОПОГ. В отношении сведений, которые должны сообщаться секретариату ЕЭК, см. приложение [...]. [Соответствующее приложение с перечнем сведений, которые должны сообщаться секретариату ЕЭК, будет включено в опубликованный вариант.]

Последний перечень компетентных органов и контактных данных, полученных от договаривающихся сторон, размещен по адресу URL:

<https://unece.org/transport/dangerous-goods/country-information-competent-authorities-notifications>.

### **Выдача свидетельств**

ДОПОГ может требовать, чтобы свидетельства признавались другими договаривающимися сторонами, как это имеет место в случае утверждения цистерн или тары, официального утверждения типа транспортных средств, свидетельств о подготовке водителей и т. д. Может быть полезным назначить национальную организацию для надзора за выдачей этих свидетельств, которая должна располагать механизмом сбора соответствующих данных. Свидетельства также могут выдаваться местными ведомствами или органами власти. В этом случае какой-либо центральный орган должен обеспечивать согласование и осуществлять сбор необходимых данных.

Пункт 8.2.2.8.5 ДОПОГ предусматривает, что договаривающиеся стороны передают секретариату ЕЭК пример используемых в их странах свидетельств ДОПОГ о подготовке водителей. Договаривающиеся стороны также должны передавать пояснения, позволяющие проверить, соответствуют ли свидетельства примерам. В отношении сведений, которые должны сообщаться секретариату ЕЭК, см. приложение [...]. [Соответствующее приложение с перечнем сведений, которые должны сообщаться секретариату ЕЭК, будет включено в опубликованный вариант.]

Эти образцы и дополнительная информация размещены по адресу URL:

<https://unece.org/adr-certificates-0>.

## Проверки и обеспечение соблюдения

ДОПОГ — это соглашение между государствами, не предусматривающее наличие какого-либо общего органа по обеспечению соблюдения. На практике проверки на автомагистралях осуществляются компетентными органами договаривающихся сторон, и несоблюдение может привести к возбуждению национальными органами иска в связи с правонарушениями в соответствии с внутренним законодательством.

Проверки или другие правоприменительные действия, как правило, относятся к сфере прямой ответственности специально назначенных национальных органов. Количество проверок и степень строгости санкций в случае нарушений могут значительно различаться в разных странах, однако проверки считаются необходимыми для обеспечения соблюдения требований. Они также являются эффективным индикатором проблем, связанных с безопасностью перевозки опасных грузов или осуществимостью правил, и полезны для WP.15 и Совместного совещания в их работе над совершенствованием правил.

Следует определить процедуры проведения проверок и методы предотвращения, выявления, контроля и урегулирования нарушений.

## Процедуры в случае аварий

Аварии при обращении с опасными грузами часто требуют различных мер реагирования на чрезвычайные ситуации и процедур взаимного обмена информацией, и поэтому необходимо обеспечить скоординированный подход. Следует также рассмотреть возможности сотрудничества между соседними государствами.

Процедуры на случай чрезвычайных ситуаций могут включать программы и передовые приложения и технологии в сфере информации и коммуникации (технология интеллектуальных транспортных систем), способные обнаруживать и отслеживать опасные грузы. Это включает в себя оповещение об аварийных автомобилях и обнаружение дефектов.

Отчеты о серьезных авариях или чрезвычайных ситуациях, которые могут произойти во время погрузки, наполнения, перевозки или разгрузки опасных грузов, являются обязательными в соответствии с ДОПОГ. Его раздел 1.8.5 предусматривает, что погрузчик, ответственный за наполнение, перевозчик или грузополучатель, в зависимости от конкретного случая, должен представить отчет компетентному органу страны, в которой имела место чрезвычайная ситуация.

## Выводы

Присоединение к ДОПОГ и выполнение в полном объеме положений приложений А и В при осуществлении международных перевозок призваны помочь странам избежать длительного и дорогостоящего процесса разработки и обновления отдельных правил, касающихся перевозки опасных грузов. Положения ДОПОГ доказали свою успешность в обеспечении безопасности и охраны и согласованы с правилами других видов транспорта.

Проблемы с соблюдением правил могут возникнуть в странах, где требования к международным перевозкам отличаются от требований, предъявляемых к национальным или внутренним перевозкам. Проблемы могут быть связаны с осуществлением, соблюдением положений по безопасности и охране или проведением проверок на дорогах. Особенно рекомендуется согласование правил национальных перевозок опасных грузов и национальных стандартов в области безопасности транспортных средств с ДОПОГ, что является проверенным способом повышения безопасности дорожного движения.

*Странам, стремящимся достичь высокого уровня безопасности и охраны при перевозке опасных грузов и безопасности дорожного движения в целом, предлагается присоединиться к ДОПОГ и в полной мере осуществлять его, а также поддержать*

*выполнение задач по обеспечению безопасности дорожного движения, предусмотренных Целями в области устойчивого развития.*

## **Дополнительная информация**

Запросы по поводу применения ДОПОГ следует направлять соответствующему компетентному органу. С дополнительной информацией можно ознакомиться на веб-сайте Отдела транспорта ЕЭК. URL: <https://unece.org/transport/dangerous-goods>.

Веб-сайт регулярно обновляется и содержит:

- общую информацию о ДОПОГ;
- Соглашение;
- Протокол о подписании;
- информацию о состоянии ДОПОГ;
- уведомления депозитария;
- информацию о странах (компетентные органы, уведомления);
- варианты на различных языках (ДОПОГ, письменные инструкции);
- многосторонние соглашения;
- текущие и предыдущие варианты ДОПОГ (файлы) и поправки;
- данные о публикациях и исправления.

По вопросам толкования положений ДОПОГ следует обращаться в национальные компетентные органы по ДОПОГ. См. URL: <https://unece.org/transport/dangerous-goods/country-information-competent-authorities-notifications>.

## Приложение II

[Языки оригинала: английский и французский]

### Проекты поправок к приложениям А и В к ДОПОГ для вступления в силу 1 января 2023 года

#### Глава 1.5

- 1.5.1.1 В сноске 1 заменить «(<http://www.unece.org/trans/danger/danger.html>)» на «(<https://unece.org/adr-multilateral-agreements>)».

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/2021/14 с поправками)

#### Глава 1.6

- 1.6.5 Включить новые переходные меры следующего содержания:
- «1.6.5.23 Транспортные средства EX III, впервые зарегистрированные или введенные в эксплуатацию до 1 января 2029 года, которые соответствуют требованиям пункта 9.7.9.2, применяемым до 31 декабря 2022 года, но не соответствуют требованиям пункта 9.7.9.2, применяемым с 1 января 2023 года, могут по-прежнему эксплуатироваться.
- 1.6.5.24 Транспортные средства FL, впервые зарегистрированные или введенные в эксплуатацию до 1 января 2029 года, которые не соответствуют требованиям пункта 9.7.9.1, применяемым с 1 января 2023 года, могут по-прежнему эксплуатироваться.
- 1.6.5.25 Транспортные средства FL, впервые зарегистрированные или введенные в эксплуатацию до 1 января 2029 года, которые не соответствуют требованиям пункта 9.7.9.2, применяемым с 1 января 2023 года, могут по-прежнему эксплуатироваться.».

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/2021/11 с поправками, содержащимися в неофициальном документе INF.11/Rev.1)

#### Глава 1.9

- 1.9.4 В сноске 1 заменить «(<http://www.unece.org/trans/danger/danger.html>)» на «(<https://unece.org/transport/dangerous-goods/country-information-competent-authorities-notifications>)».

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/2021/14 с поправками)

#### Глава 6.2

- 6.2.4.1 Изменить абзацы перед таблицей следующим образом (заголовок остается неизменным):

«С 1 января 2009 года использование стандартов, на которые сделаны ссылки, является обязательным. Исключения рассматриваются в разделе 6.2.5.

Свидетельства об официальном утверждении типа выдаются в соответствии с разделом 1.8.7. Для выдачи свидетельства об официальном утверждении типа из приведенной ниже таблицы выбирается один стандарт, применимый в соответствии с указанием, содержащимся в колонке 4. Если могут быть применены несколько стандартов, выбирается только один из них.

В колонке 3 указаны пункты главы 6.2, которым соответствует стандарт.

В колонке 5 указана крайняя дата, до которой существующие официальные утверждения типа должны быть отозваны в соответствии с пунктом 1.8.7.2.2.2; если никакой даты не указано, официальное утверждение типа остается действительным до истечения его срока действия.

Стандарты применяются в соответствии с разделом 1.1.5. Они применяются в полном объеме, если в приведенной ниже таблице не указано иное.

Сфера применения каждого стандарта определена в положении о сфере применения данного стандарта, если в приведенной ниже таблице не указано иное.».

В таблице заменить заголовок колонки 3 на «Требования, которым соответствует стандарт».

*(Справочный документ: неофициальный документ INF.18) (Примечание: данная поправка заменяет собой первую поправку к подразделу 6.2.4.1 в неофициальном документе INF.7)*

6.2.4.2 В начале четвертого абзаца добавить «Стандарты применяются в полном объеме, если в приведенной ниже таблице не указано иное.».  
В существующем предложении исключить «, но в полном объеме, если в приведенной ниже таблице не указано иное».

*(Справочный документ: неофициальный документ INF.18)*

## Глава 6.5

6.5.5.1.6 а) В конце добавить:  
«С = вместимость в литрах;».

## Глава 6.8

6.8.2.1.18 В сноске 3 заменить «(<http://www.unece.org/trans/danger/danger.html>)» на «(<https://unece.org/guidelines-teleomatics-application-standards-construction-and-approval-vehicles-calculation-risks>)».

*(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/2021/14 с поправками)*

6.8.2.6.1 Изменить абзацы перед таблицей следующим образом (заголовок остается неизменным):

«С 1 января 2009 года использование стандартов, на которые сделаны ссылки, является обязательным. Исключения рассматриваются в подразделах 6.8.2.7 и 6.8.3.7.

Свидетельства об официальном утверждении типа выдаются в соответствии с разделом 1.8.7 и подразделом 6.8.2.3. Для выдачи свидетельства об официальном утверждении типа из приведенной ниже таблицы выбирается один стандарт, применимый в соответствии с указанием, содержащимся в колонке 4. Если могут быть применены несколько стандартов, выбирается только один из них.

В колонке 3 указаны пункты главы 6.8, которым соответствует стандарт.

В колонке 5 указана крайняя дата, до которой существующие официальные утверждения типа должны быть отозваны в соответствии с пунктом 1.8.7.2.2.2; если никакой даты не указано, официальное утверждение типа остается действительным до истечения его срока действия.

Стандарты применяются в соответствии с разделом 1.1.5. Они применяются в полном объеме, если в приведенной ниже таблице не указано иное.

Сфера применения каждого стандарта определена в положении о сфере применения данного стандарта, если в приведенной ниже таблице не указано иное.».

В таблице заменить заголовок колонки 3 на «Требования, которым соответствует стандарт».

*(Справочный документ: неофициальный документ INF.18) (Примечание: данная поправка заменяет собой первую поправку к пункту 6.8.2.6.1 в неофициальном документе INF.7)*

6.8.2.6.1 В таблице, в позиции для «EN 13094:2015», во второй колонке заменить «(<http://www.unece.org/trans/danger/danger.html>)» на «(<https://unece.org/guidelines-telematics-application-standards-construction-and-approval-vehicles-calculation-risks>)».

*(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/2021/14 с поправками)*

6.8.2.6.2 Исключить первый абзац.

После нового первого абзаца включить новые абзацы следующего содержания:

«В отношении проверок и испытаний цистерн из приведенной ниже таблицы выбирается один стандарт, применимый в соответствии с указанием, содержащимся в колонке 4.

В колонке 3 указаны пункты главы 6.8, которым соответствует стандарт.

Стандарты применяются в соответствии с разделом 1.1.5.».

В таблице заменить заголовок колонки 3 на «Требования, которым соответствует стандарт».

*(Справочный документ: неофициальный документ INF.18) (Примечание: данная поправка заменяет собой вторую поправку к пункту 6.8.2.6.2 в неофициальном документе INF.7)*

6.8.2.6.2 В таблице исключить строку для EN 12972:2007.

Для EN 12972:2018 в колонке 4 заменить «Обязательно с 1 июля 2021 года» на «До дальнейшего указания».

*(Справочный документ: неофициальный документ INF.9)*

6.8.3.6 Изменить пункты после примечания (перед таблицей) следующим образом (заголовок остается неизменным):

«С 1 января 2009 года использование стандартов, на которые сделаны ссылки, является обязательным. Исключения рассматриваются в подразделе 6.8.3.7.

Свидетельства об официальном утверждении типа выдаются в соответствии с разделом 1.8.7 и подразделом 6.8.2.3. Для выдачи свидетельства об официальном утверждении типа из приведенной ниже таблицы выбирается один стандарт, применимый в соответствии с указанием, содержащимся в колонке 4. Если могут быть применены несколько стандартов, выбирается только один из них.

В колонке 3 указаны пункты главы 6.8, которым соответствует стандарт.

В колонке 5 указана крайняя дата, до которой существующие официальные утверждения типа должны быть отозваны в соответствии с пунктом 1.8.7.2.2.2; если никакой даты не указано, официальное

утверждение типа остается действительным до истечения его срока действия.

Стандарты применяются в соответствии с разделом 1.1.5. Они применяются в полном объеме, если в приведенной ниже таблице не указано иное.

Сфера применения каждого стандарта определена в положении о сфере применения данного стандарта, если в приведенной ниже таблице не указано иное.».

В таблице заменить заголовок колонки 3 на «Требования, которым соответствует стандарт».

*(Справочный документ: неофициальный документ INF.18 с поправками)  
(Примечание: данная поправка заменяет собой поправку к подразделу 6.8.3.6 в неофициальном документе INF.7)*

## Глава 7.1

В заголовке исключить «И СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ РЕГУЛИРОВАНИЯ ТЕМПЕРАТУРЫ».

*(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/2021/13, предложение 1)*

7.1.7.4.5 В начале подпунктов а) и б) заменить «использование теплоизоляции» на «использование транспортного средства, контейнера, тары или транспортного пакета с теплоизоляцией».

В подпункте б) заменить слова «в сочетании с системой охлаждения с расходуемым хладагентом» на «и системы охлаждения с расходуемым хладагентом».

*(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/2021/13, предложение 2, с поправками)*

7.1.7.4.7 Перед существующим текстом включить следующий текст:

«Изотермические контейнеры, контейнеры-ледники и контейнеры-рефрижераторы, предназначенные для перевозки веществ при регулируемой температуре, должны удовлетворять следующим требованиям:

- а) общий коэффициент теплопередачи изотермического контейнера не должен превышать 0,4 Вт/(м<sup>2</sup> К);
- б) используемый хладагент должен быть невоспламеняющимся; и
- с) если контейнеры имеют вентиляционные щели или вентиляционные клапаны, надлежит принять меры к тому, чтобы вентиляционные щели или вентиляционные клапаны не препятствовали охлаждению.».

В существующем тексте исключить «или контейнерах» и «или контейнеры».

*(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/2021/13, предложение 3)*

## Глава 9.1

9.1.3.1 В сноске 4 заменить «(<http://www.unece.org/trans/danger/danger.html>)» на «(<https://unece.org/guidelines-telematics-application-standards-construction-and-approval-vehicles-calculation-risks>)».

*(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/2021/14 с поправками)*

- 9.1.3.3 В четвертом абзаце заменить «EX/III» на «FL или EX/III», исключить «предназначенных для перевозки взрывчатых веществ в цистернах» и в конце исключить «для перевозки взрывчатых веществ в цистернах».

(Справочный документ: неофициальный документ INF.5, предложение 1, с поправками)

## Глава 9.7

- 9.7.5.1 В первом предложении после слов, заключенных в круглые скобки, добавить слова «оси с наибольшей шириной».

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/2021/10)

- 9.7.9 Изменить следующим образом:

### «9.7.9 Дополнительные требования по обеспечению безопасности, касающиеся транспортных средств FL и EX/III»

- 9.7.9.1 Следующие транспортные средства должны быть оборудованы автоматической системой пожаротушения для отсека, в котором расположен двигатель внутреннего сгорания, приводящий транспортное средство в движение:

- a) транспортные средства FL, перевозящие сжиженные и сжатые воспламеняющиеся газы с классификационным кодом, содержащим букву F;
- b) транспортные средства FL, перевозящие легковоспламеняющиеся жидкости группы упаковки I или группы упаковки II; и
- c) транспортные средства EX/III.

- 9.7.9.2 Следующие транспортные средства должны быть оборудованы теплозащитой, способной сдерживать распространение огня от колес:

- a) транспортные средства FL, перевозящие сжиженные и сжатые воспламеняющиеся газы с классификационным кодом, содержащим букву F;
- b) транспортные средства FL, перевозящие легковоспламеняющиеся жидкости группы упаковки I или группы упаковки II; и
- c) транспортные средства EX/III.

**ПРИМЕЧАНИЕ:** Цель состоит в том, чтобы избежать, например с помощью теплозащитных экранов или других эквивалентных систем, распространения огня на груз:

- a) путем прямого распространения от колеса на груз; или
- b) путем непрямого распространения от колеса на кабину и далее на груз.».

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/2021/11 с поправками)

## ECE/TRANS/WP.15/253:

Снять квадратные скобки в поправках к подразделу 6.2.4.1.

### Неофициальный документ INF.7 был принят со следующими изменениями:

- 1.1.4.7 В примечании заменить «5.4.1.1.23» на «5.4.1.1.24».



- 1.2.1 Изменить поправку к определению «*Сосуд под давлением*» следующим образом:
- «В определении “*Сосуд под давлением*” после “означает” добавить “переносной сосуд, предназначенный для удержания веществ под давлением, включая его затвор(ы) и другое эксплуатационное оборудование, и является”. Второе изменение не касается текста на русском языке.».
- Изменение в поправке к определению «*Баллон с формованным кожухом*» не касается текста на русском языке.
- В последнем пакете поправок в списке определений, подлежащих исключению, исключить «ГТЕ» и «МКМПОГ». Исключить все поправки после списка определений, подлежащих исключению, за исключением поправки к определению «СГС».
- 1.2.3 Заменить адрес АСГ на «Compressed Gas Association, 8484 Westpark Drive, Suite 220, McLean, Virginia 22102, United States».
- 1.6.1.51 Первое изменение не касается текста на русском языке.
- Изменение в подпункте b) не касается текста на русском языке.
- 1.6.4.55 Изменить нумерацию на 1.6.4.56.
- 1.6.4.58 Заменить «которые не соответствуют требованиям раздела 1.8.7, применяемым с 1 января 2023 года» на «но не соответствующие требованиям раздела 1.8.7, применяемым с 1 января 2023 года».
- 1.8.7.1.2 а) Данное изменение не касается текста на русском языке.
- 1.8.7.8.1 с) Данное изменение не касается текста на русском языке.
- 1.8.7.8.2 с) Данное изменение не касается текста на русском языке.
- 3.2, таблица А В поправке к № ООН 1197 заменить «изменить текст в колонке 2 следующим образом:» на «в колонке 2 заменить “ЭКСТРАКТЫ АРОМАТНЫЕ ЖИДКИЕ” на».
- 4.3.2.3.7 с) Данное изменение не касается текста на русском языке.
- 5.4.1.1.3.2 Данное изменение не касается текста на русском языке.
- 5.4.1.1.22 Заменить «5.4.1.1.22» на «5.4.1.1.23» (три раза).
- 5.4.1.1.23 Заменить «5.4.1.1.23» на «5.4.1.1.24» (два раза).
- 6.2.1.5.2 р) Данное изменение не касается текста на русском языке.
- 6.2.2.4 Первое изменение не касается текста на русском языке.
- В абзаце после второй таблицы заменить «ISO 10461:2005/A1:2006» на «ISO 10461:2005 + A1:2006».
- Третье изменение не касается текста на русском языке.
- 6.2.2.12 В таблице и в примечании к таблице заменить «\*» на «а».
- 6.9.2.1 В определении «*Температура стеклования*» заменить « $T_g$ » на « $T_g$ ».
- 6.7 Изменить поправку к примечанию 1 следующим образом:
- «В примечании 1 заменить “в отношении цистерн из армированных волокном пластмасс см. главу 6.9;” на “в отношении встроенных цистерн(автоцистерн) и съемных цистерн, корпуса которых изготовлены из армированных волокном пластмасс, см. главу 6.13;”».
- 6.8.2.2.10 Заменить «6.8.3.9.2» на «6.8.3.2.9».
- 6.8.2.3.4 Данное изменение не касается текста на русском языке.
- 6.8.3.2.9.1 Данное изменение не касается текста на русском языке.

- 6.8.4 d), T11 В последней поправке исключить «— Магнитнопорошковая дефектоскопия сварных соединений. Уровни допуска» и «— Неразрушающий контроль сварных соединений — Магнитнопорошковая дефектоскопия. Уровни допуска».
- 6.9.1.4 В последнем предложении заменить «международных перевозок» на «международной перевозки».
- 6.9.2.1 В определении «Температура стеклования» заменить «T<sub>g</sub>» на «T<sub>g</sub>».
- 6.9.2.2.3.4 Данное изменение не касается текста на русском языке.
- 6.9.2.7.1.2 h) Заменить «T<sub>g</sub>» на «T<sub>g</sub>» (два раза).
- 6.13.2.5 Данное изменение не касается текста на русском языке.
- 6.13.4.2.2 h) Заменить «T<sub>g</sub>» на «T<sub>g</sub>» (два раза) и «T<sub>m</sub>» на «T<sub>m</sub>» (один раз).
- 6.13.5.4 В первом предложении исключить слова «, утвержденным компетентным органом».
- 9.1.3.4 Заменить «6.13 и 6.10» на «6.10 или 6.13».

Добавить следующие новые поправки:

- 1.6.1.1 Заменить «30 июня 2021 года» на «30 июня 2023 года» и «31 декабря 2020 года» на «31 декабря 2022 года».

Добавить следующий новый пункт 1.6.4.55:

«1.6.4.55 (*Зарезервирован*)».

- 2.2.7.2.3.4.2 Заменить «2.2.7.2.3.1.4» на «2.2.7.2.3.4.3».

- 3.2.1 В конце пояснений к колонке 10 добавить «В отношении переносных цистерн из армированных волокном пластмасс см. главу 6.9.».

Добавить следующий новый пункт 5.4.1.1.22:

«5.4.1.1.22 (*Зарезервирован*)».

## Приложение III

### Проекты поправок к приложениям А и В к ДОПОГ для вступления в силу 1 января 2023 года, подлежащие подтверждению на сто одиннадцатой сессии

#### Глава 4.1

4.1.4.1, P200 В пункте (11) заменить строку для «EN 1439:2017» следующей новой строкой:

(7) (ДОПОГ:) и (10) ta b)	EN 1439:[2022]	Оборудование для СНГ и его вспомогательные приспособления — Процедура контроля переносных баллонов многоразового использования для СНГ перед наполнением, в ходе наполнения и после наполнения
---------------------------	----------------	--

В пункте (12), 2.1, заменить «EN 1439:2017» на «EN 1439:[2022] (или до 31 декабря 2024 года EN 1439:2017)».

#### Глава 6.2

6.2.4.1 Изменить таблицу «Для затворов» следующим образом:

– В конце включить следующую новую строку:

EN 13799:[2022]	Оборудование для СНГ и его вспомогательные приспособления — Объемомеры сосудов высокого давления для сжиженного нефтяного газа (СНГ)	6.2.3.1 и 6.2.3.3	До дальнейшего указания	
-----------------	--	-------------------	-------------------------	--

#### Глава 6.8

6.8.2.6.1 В таблице, под заголовком «Для оборудования»:

– После последней строки включить новую строку следующего содержания:

EN 13799:[2022]	Оборудование для СНГ и его вспомогательные приспособления – Объемомеры сосудов высокого давления для сжиженного нефтяного газа (СНГ)	6.8.2.2.1 и 6.8.2.2.11	До дальнейшего указания	
-----------------	--	------------------------	-------------------------	--

(Справочные документы: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/162, приложение II, и неофициальный документ INF.13)

## Приложение IV

### **Руководящие указания по определению даты первой регистрации дорожных транспортных средств (или даты ввода в эксплуатацию, если регистрация не является обязательной) для целей перевозки опасных грузов в связи с применением требований главы 9.2**

В колонке «Замечания» таблицы, приведенной в разделе 9.2.2, содержится информация о том, к каким транспортным средствам применяются требования главы 9.2. Помимо категорий транспортных средств, информация о применении требований в большинстве случаев содержит также даты применения. Даты применения означают дату «первой регистрации». Если регистрация не является обязательной, используется дата ввода в эксплуатацию.

Если используется дата «первой регистрации», то под ней следует понимать дату, когда транспортное средство было впервые допущено к эксплуатации на автодорогах и было выдано разрешение, а не дату подачи первой заявки на получение «Свидетельства о допущении транспортных средств к перевозке опасных грузов».

В некоторых случаях регистрация не является обязательной, например в случае легких прицепов или когда регистрация проводится при первой периодической проверке. В этих случаях определяется дата ввода в эксплуатацию. Если дата ввода в эксплуатацию не может быть установлена надежным способом, рекомендуется использовать дату изготовления транспортного средства.

При передаче транспортных средств из одной страны в другую используется дата регистрации в первоначальной стране регистрации. Если дата первой регистрации или первого ввода в эксплуатацию не может быть установлена надежным способом, то используется дата изготовления транспортного средства.

Если транспортные средства эксплуатируются или эксплуатировались государственными службами и имеют собственную систему регистрации, может быть использована дата начала применения этой регистрации. Если эта дата не может быть установлена надежным способом, то используется дата изготовления транспортного средства.

Когда заявка на получение свидетельства (ДОПОГ) о допущении к перевозке, упомянутого в разделе 9.1.3, подается после того, как транспортное средство уже было зарегистрировано и находилось в общей эксплуатации, применяются требования, действовавшие в момент первой регистрации (или ввода в эксплуатацию), если только переходные меры (или отмененные переходные меры) более не позволяют применять эти требования. Под «общей эксплуатацией» подразумевается период, в течение которого эксплуатируется транспортное средство, а не период, требующийся для завершения изготовления транспортного средства.

*(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/2021/9 в редакции, изложенной в неофициальном документе INF.17 на английском языке)*

## Приложение V

### Перечень решений

Решение 1: Рабочая группа одобрила поправки, изложенные в документах ECE/TRANS/WP.15/251, ECE/TRANS/WP.15/253, ECE/TRANS/WP.15/AC.1/162, приложение II, ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2021/23/Rev.1, ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2021/24/Add.1 и ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2021/43 и воспроизведенные в неофициальных документах INF.7 и INF.13, с некоторыми изменениями. Это не касается поправок к пункту 6.8.2.2.4, приведенных в квадратных скобках в документе ECE/TRANS/WP.15/253, которые еще предстоит рассмотреть на следующей сессии в свете результатов обсуждения этого вопроса на следующей сессии постоянной рабочей группы Комиссии экспертов МПОГ.

Решение 2: Рабочая группа приняла предлагаемую поправку к пункту 9.7.5.1 ДОПОГ, содержащуюся в документе ECE/TRANS/WP.15/2021/10.

Решение 3: Рабочая группа приняла предложение, содержащееся в документе ECE/TRANS/WP.15/2021/11, с некоторыми изменениями и предложение 1, сформулированное в неофициальном документе INF.5.

Решение 4: Рабочая группа приняла предложение, содержащееся в документе ECE/TRANS/WP.15/2021/13, с некоторыми изменениями.

Решение 5: Рабочая группа приняла предложение, содержащееся в неофициальном документе INF.9.

Решение 6: Рабочая группа приняла предложение, содержащееся в неофициальном документе INF.18.

Решение 7: Рабочая группа приняла поправку о повторном включении определения коэффициента C в таблицу в пункте 6.5.5.1.6 на основе устного предложения секретариата.

Решение 8: По предложению представителей Бельгии и Нидерландов Рабочая группа избрала г-жу Ариан Румье (Франция) Председателем и г-на Альфонсо Симони (Италия) заместителем Председателя на 2022 год.