



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.15/157
11 June 1999

RUSSIAN
Original: FRENCH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по перевозкам опасных грузов

**ДОКЛАД РАБОЧЕЙ ГРУППЫ О РАБОТЕ ЕЕ ШЕСТЬДЕСЯТ ШЕСТОЙ СЕССИИ
(3-7 мая 1999 года)**

СОДЕРЖАНИЕ

	<u>Пункты</u>
Участие	1
Утверждение повестки дня	2
Открытие сессии	3
Состояние Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) и связанные с этим вопросы	4 - 17
Изменение структуры ДОПОГ	18 - 52
Предложения о внесении поправок в приложения А и В к ДОПОГ	53 - 97
Осуществление рекомендаций Региональной конференции по транспорту и окружающей среде	98
Программа работы	99 - 100
Утверждение доклада	101

Приложение 1 - Поправки к предложениям по изменению структуры ДОПОГ (части 12 и 13)

Приложение 2 - Проекты поправок к приложениям А и В к ДОПОГ (вступление в силу предусмотрено с 1 января 2001 года)

Добавление - Сводный текст частей 12 и 13 после первого чтения.

УЧАСТНИКИ

1. Рабочая группа по перевозкам опасных грузов провела свою шестьдесят шестую сессию 3-7 мая 1999 года под руководством Председателя г-на Ж. Франку (Португалия) и заместителя Председателя г-жи А. Румье (Франция). В работе сессии приняли участие представители следующих стран: Австрии, Бельгии, Болгарии, Венгрии, Германии, Дании, Ирландии, Испании, Италии, Литвы, Лихтенштейна, Нидерландов, Норвегии, Польши, Португалии, Словакии, Словении, Соединенного Королевства, Финляндии, Франции, Чешской Республики, Швейцарии, Швеции, Эстонии. Была также представлена Европейская комиссия. Была представлена следующая межправительственная организация: Центральное бюро международных железнодорожных перевозок (ЦБМЖП). Были представлены следующие неправительственные организации: Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ), Комитет связи по вопросам автомобильного оборудования и автомобильных деталей (КСАОД), Европейская ассоциация по промышленным газам (ЕАПГ), Международная организация предприятий автомобильной промышленности (МОПАП), Европейский совет федераций химической промышленности (ЕСФХП), Комитет связи по вопросам конструкции кузовов и прицепов (КСККП), Европейская ассоциация по сжиженным нефтяным газам (ЕАСНГ) и Международная ассоциация производителей мыла, детергентов и средств бытовой химии (МАПМ).

УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ

Документ: TRANS/WP.15/156

Неофициальный документ: INF.1

2. Рабочая группа утвердила повестку дня, подготовленную секретариатом, добавив в нее документы TRANS/WP.15/1999/1, -/2, -/3 и -/6. Документы TRANS/WP.15/1999/28, -/29, -/30, -/31, -/32, -/33, -/34, полученные позднее чем за 12 недель, а также дополнительные неофициальные документы будут в случае необходимости рассмотрены при обсуждении соответствующего пункта повестки дня.

ОТКРЫТИЕ СЕССИИ

3. Директор Отдела транспорта г-н Х. Капел Феррер приветствовал участников сессии. Он напомнил о том, что вступление в силу ДОПОГ с измененной структурой намечено на 1 января 2001 года и что для соблюдения этого срока от Рабочей группы и Совместного совещания в 1999 году потребуются серьезные усилия.

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

Состояние Соглашения

Документ: TRANS/WP.15/1999/4 (секретариат)

4. Делегациям было предложено проверить перечень компетентных органов и их адреса и при необходимости передать в секретариат соответствующие исправления.

5. Представитель Франции заявила, что было бы полезным сохранить в перечне адреса административно-технических служб, ответственных за официальное утверждение типа транспортных средств, несмотря на то, что положения, касающиеся процедуры официального утверждения, были заменены ссылкой на Правила № 105, прилагаемые к Соглашению 1958 года. Сотрудник секретариата указал, что эти адреса обновляются секретариатом Группы WP.29 в документе, издаваемом под условным обозначением TRANS/WP.29/343 (и его возможных пересмотренных вариантах и добавлениях к нему).

Протокол о внесении поправок 1993 года

6. Рабочая группа приняла к сведению, что к Протоколу о внесении поправок в статьи 1 а), 14 (1) и 14 (3) б) ДОПОГ, принятому в Женеве 28 октября 1993 года, присоединилась Румыния. Она призвала десять государств, которые еще не сделали этого, как можно скорее сдать на хранение юридические документы, необходимые для вступления Протокола в силу; этими государствами являются: Беларусь, Бельгия, Босния и Герцеговина, бывшая югославская Республика Македония, Германия, Греция, Литва, Республика Молдова, Хорватия и Югославия.

Специальные соглашения

Документ: TRANS/WP.15/1999/5

7. Рабочая группа приняла к сведению перечень двусторонних и многосторонних соглашений, заключенных в соответствии с маргинальными номерами 2010 и 10 602 ДОПОГ и действовавших на 1 февраля 1999 года, а также их государств-участников.

Документ INF.3 (Украина)

8. Рабочая группа приняла к сведению замечания правительства Украины по поводу предложения правительства Швеции подписать соглашение M81. Участникам напомнили, что во избежание подобного рода недоразумений государствам-инициаторам следует обращаться с такими предложениями лишь к другим государствам - договаривающимся сторонам ДОПОГ.

9. Представитель Бельгии указал на трудности, возникающие в связи с применением соглашения М80, поскольку его формулировки не позволяют с точностью определить, какие вещества рассматриваются в качестве загрязнителей в каждом государстве.

Уведомления в соответствии с маргинальным номером 10 599

Документы: TRANS/WP.15/1999/29 (Швейцария)
TRANS/WP.15/1999/32 (Бельгия)
TRANS/WP.15/1999/34 (Португалия)

Неофициальный документ: INF.6 (Испания)

10. Рабочая группа приняла к сведению дополнительные положения к ДОПОГ, применяемые на территории Швейцарии, Бельгии, Испании и Португалии в соответствии с маргинальным номером 10 599.

11. Было предложено, чтобы все ограничения, применяемые на основании маргинального номера 10 599, распространялись через сайт Интернета Отдела транспорта. Сотрудник секретариата отметил, что он не будет иметь против этого каких-либо возражений при условии, что информационные файлы будут передаваться ему в формате, подходящем для распространения среди пользователей ДОПОГ.

Документ: TRANS/WP.15/1999/19 (Российская Федерация)

12. Рабочая группа приняла к сведению разъяснения, представленные правительством Российской Федерации в ответ на озабоченность, высказанную другими договаривающимися сторонами в ходе последних сессий Группы и Комитета по внутреннему транспорту в отношении специальных разрешений, требуемых российскими властями для осуществления международных перевозок опасных грузов на территории этой страны.

13. Рабочая группа выразила сожаление по поводу того, что эти разъяснения лишь подтверждают, что Российская Федерация, являющаяся договаривающейся стороной ДОПОГ с 1994 года, не соблюдает ни букву, ни дух этого Соглашения, устанавливая в одностороннем порядке более жесткие условия для перевозки, чем условия, предусмотренные в приложениях, что, как представляется, не оправдывается какими-либо причинами, связанными с применением пункта 1 статьи 4 Соглашения или положений маргинального номера 10 599.

14. Рабочая группа отметила, что Министерство транспорта Российской Федерации ранее уведомило секретариат о том, что компетентные органы намерены принять меры для решения этой проблемы и что Отдел транспорта ЕЭК ведет переписку с этим министерством с целью разъяснения озабоченности, высказываемой в этой связи другими договаривающимися сторонами.

15. Ряд делегаций указали, однако, на то, что за последний месяц эта проблема еще более усугубилась для перевозчиков, поскольку стоимость специальных разрешений увеличилась с 50 до 75 марок ФРГ за каждый пересекаемый регион, а сроки получения таких разрешений – около одного месяца – затрудняют планирование транспортных операций и влекут за собой значительные дополнительные издержки вследствие частого простоя транспортных средств.

16. Было также отмечено, что предъявляется требование о наличии свидетельств о допущении В.3 для других транспортных средств, помимо тех, которые предусмотрены в маргинальных номерах 10 282 и 11 282, равно как и о наличии свидетельств о подготовке водителей, когда в этом нет необходимости, например при перевозках, осуществляемых в соответствии с маргинальным номером 10 011.

17. Для того чтобы урегулировать эти проблемы дипломатическим путем и избежать, насколько это возможно, применения процедур разрешения споров, предусмотренных в статье 11 ДОПОГ, компетентным органам заинтересованных стран было предложено сообщить об этих трудностях своим посольствам в Москве.

ИЗМЕНЕНИЕ СТРУКТУРЫ ДОПОГ

18. Сотрудник секретариата сделал краткое сообщение о положении дел с работой по изменению структуры МПОГ и ДОПОГ. Он уточнил, что предложения, касающиеся погрузки, разгрузки и использования транспортных средств и контейнеров, а также предложения, касающиеся размещаемых на них знаков опасности, будут представлены на рассмотрение сентябрьской сессии Совместного совещания. Тексты инструкций по упаковке, разработанные Комитетом экспертов ООН по перевозке опасных грузов, были распространены в качестве документов ST/SG/AC.10/25/Add.3 и -/Add.4, имеются на веб-сайте Отдела транспорта и будут представлены на Совместном совещании в мае 1999 года вместе с текстами по классу 7.

19. Представитель ЦБМЖП проинформировал Рабочую группу о ходе работы, которая ведется Группой по изменению структуры МПОГ; тексты по использованию цистерн МПОГ/ДОПОГ будут обсуждаться Совместным совещанием в мае; тексты, касающиеся конструкции цистерн, будут обсуждаться Группой по изменению структуры МПОГ в июне, а затем будут представлены Совместному совещанию на ее сентябрьской сессии.

Приложение В к ДОПОГ

20. Секретариат пояснил, что приложение А к ДОПОГ логически повторяет структуру Типовых правил ООН (части 1–6), равно как и МПОГ. Вместе с тем, поскольку часть 7 Типовых правил ООН конкретно касается транспортных операций и поскольку эти положения должны фигурировать в приложении В к ДОПОГ, но при этом они не полностью совпадают с положениями МПОГ, было бы, возможно, предпочтительным включить их в часть 7 МПОГ и в часть 11 ДОПОГ, так как в случае ДОПОГ в рамках приложения В на настоящий момент предусмотрено четыре части (10–13).

21. Представитель Германии заявил, что в его стране будут применяться единые национальные правила для железнодорожного и автомобильного транспорта, и в этой связи он высказался за то, чтобы все идентичные требования были сгруппированы. Он предложил перенести часть 10 приложения В в часть 1 приложения А и начать приложение В с части 7.

22. Ввиду того, что предложения по частям 10 и 11 ДОПОГ с измененной структурой еще не подготовлены и этот вопрос касается также Совместного совещания, Рабочая группа не смогла высказать своего мнения по данному вопросу, и секретариатам ЕЭК и ЦБМЖП необходимо будет продумать его, прежде чем готовить конкретные предложения.

Глава 12

Документ TRANS/WP.15/1999/7 (секретариат)

23. Рабочая группа рассмотрела поочередно каждый из пунктов предложения секретариата, касающегося части 12 ДОПОГ с измененной структурой; принятые изменения приведены в приложении 1.

24. Было подчеркнуто, что положения глав 12.1-12.3 представляют собой общие положения, применимые ко всем грузам, в то время как положения главы 12.4 – это специальные положения, применимые к конкретным грузам в зависимости от указаний, содержащихся в таблице главы 3.2.

25. Представитель Бельгии высказал мнение о том, что в этой части должны также фигурировать положения, касающиеся знаков опасности на перевозочных средствах. В этой связи участникам напомнили о том, что ранее планировалось включить их в главу 5.3 в соответствии с Типовыми правилами ООН и что в дальнейшем следует вернуться к обсуждению этого вопроса после рассмотрения главы 5.3, которая пока еще не подготовлена. Можно было бы также включить в часть 12 ссылку на главу 5.3.

26. Представитель Норвегии поставил вопрос о том, не следует ли заменить специальное положение S01 специальным разделом, посвященным дополнительным требованиям к перевозке взрывчатых веществ и изделий. По мнению других делегаций, класс 1 не следует особо выделять среди других классов. Кроме того, все дополнительные положения, касающиеся этого класса, сгруппированы в рамках положения S01, и было бы полезным включить ссылку на это положение в соответствующую колонку таблицы, содержащейся в главе 3.2.

27. Рабочая группа сочла, что положение S02 должно применяться только к веществам, для которых предусмотрен знак опасности образца № 3. Для того чтобы распространить это положение на жидкие вещества классов 4.1, 4.2, 4.3 или 5.2, потребуется подготовить письменное предложение.

28. Представители Польши и Норвегии высказали мнение, что в главе 12 должны быть отражены маргинальные номера 11 407, 61 407 и 91 407. В этой связи участникам напомнили, что положения, касающиеся погрузки и разгрузки, как правило, включены в часть 11 (или 7) и, при необходимости, для этих положений можно было бы найти более подходящее место, после того как будут подготовлены тексты этих частей.

29. Представитель Норвегии указал, что пункт 12.2.4.7 (маргинальный номер 10 507) следует исключить, так как его формулировка расплывчата, а содержание – относительно субъективно. Кроме того, последнее предложение более не согласуется с маргинальным номером 10 385. Ряд делегаций присоединились к этому мнению, однако Группа сочла, что данный маргинальный номер можно исключить только на основе письменного предложения. Представитель Норвегии изъявил готовность представить такое предложение для обсуждения на следующей сессии.

30. В отношении пункта 12.1.2.2 с) Рабочая группа решила, что необходимо будет указывать ссылки на пункты, в которых требуются права, разрешающие осуществление перевозки.

31. Представитель Португалии предложила новую редакцию раздела 12.2.1 (Специальная подготовка водителей), которая была принята.

32. Представитель Германии задал вопрос о том, применяется ли нынешний маргинальный номер 10 315 (1) в случае встроенных или съемных цистерн вместимостью более 1 000 литров каждая или общей вместимостью более 1 000 литров.

33. В качестве напоминания было заявлено, что ссылка на 1 000 литров была добавлена потому, что в содержащемся в маргинальном номере 10 014 определении минимальная вместимость съемных цистерн была снижена с 1 000 до 450 литров и что Рабочая группа не намеревается требовать свидетельства о подготовке от водителей транспортных средств, оборудованных съемными цистернами вместимостью менее 1 000 литров (TRANS/WP.15/1997/20 и TRANS/WP.15/150, пункт 42).

34. Ряд делегаций высказались за то, что водители должны пройти подготовку, если общая вместимость съемных систем превышает 1 000 литров, даже если вместимость каждой цистерны составляет менее 1 000 литров. Представитель Германии заявил, что он подготовит к следующей сессии соответствующее предложение.

Часть 13 – Положения, касающиеся конструкции и допущения транспортных средств

Документ: TRANS/WP.15/1999/14 (секретариат)

35. Определение транспортного средства было заключено в квадратные скобки, так как в нем воспроизводится определение, приведенное в нынешнем добавлении В.2, но не учитывается общее определение транспортных средств, на которые распространяется действие ДОПОГ и к которым применяется часть 13.

36. В связи с вопросом представителя МОПАП было уточнено, что термин "прочие транспортные средства" означает все транспортные средства, за исключением типов EX/II, EX/III, OX, FL и AT, для которых свидетельство о допуске, соответствующее маргинальному номеру 10 282, не требуется, но которые могут использоваться, в частности, для перевозки навалом/насыпью твердых веществ или для перевозки в упаковках грузов, не относящихся к классу 1. Этот термин не означает транспортные средства, используемые для транспортировки опасных грузов в уменьшенных количествах, в соответствии с маргинальным номером 10 011. Изъятия из предписаний части 13 в отношении такого рода перевозок будут приведены в соответствующем месте текста (в части 1 или 10).

37. Рабочая группа решила, что образец свидетельства и примечания существующего добавления В.3 необходимо будет включить в главу 13.1. Кроме того, положения добавлений В.4 и В.6 можно будет отразить в части 12.

38. Рабочая группа сочла целесообразным прямо упомянуть, что свидетельство о допуске, соответствующее маргинальному номеру 10 282, не требуется для транспортных средств, не относящихся к типам EX/II, EX/III, OX, FL и AT, и что такое упоминание должно быть включено в виде примечания к заголовку раздела 13.1.2, а не в виде отдельного раздела 13.1.3.

39. Рабочая группа подтвердила, что требования пунктов 13.2.3.4.1, 13.2.3.4.2, 13.2.4.7.6 и 13.2.6 и заключенный в квадратные скобки текст пункта 13.2.4.4, предложенные секретариатом и содержащиеся в маргинальных номерах 11 204 или 11 222, относятся к базовому транспортному средству и их уже следовало бы включить в нынешнее добавление В.2.

40. В ответ на вопрос представителя Германии Рабочая группа подтвердила, что транспортное средство, на которое распространяются предписания маргинального номера 10 282, не должно перевозить опасные грузы по истечении срока действия свидетельства о допуске до тех пор, пока оно не пройдет успешно технический осмотр в целях возобновления этого свидетельства. Во втором предложении маргинального номера 10 282 (4) указывается лишь то, что, если осмотр осуществляется в течение одного месяца до или после номинальной даты истечения, именно эта номинальная дата истечения срока действия свидетельства, а не дата осмотра служит основой для определения нового срока действия.

41. Пункт 13.2.2.8 (маргинальный номер 220 517) был исключен, так как он утратил смысл, учитывая положения, касающиеся электрооборудования во взрывоопасных атмосферах.

42. Представитель Австрии высказал мнение о том, что требования маргинального номера 10 222, касающиеся топливных обогревательных приборов, должны быть также отражены в таблице в главе 13.2 для "прочих транспортных средств".

43. Рабочая группа указала, что требования маргинального номера 10 222 (1) касаются только транспортных средств типов EX/II, EX/III, AT, FL и OX.

44. В маргинальном номере 10 222 (2) речь идет о топливных обогревательных приборах, предназначенных для обогрева грузовых отделений, и не вполне ясно, касаются ли эти положения базового транспортного средства. Вероятно, следовало бы отразить эти положения, а также положения маргинального номера 10 300 (1) в главах 13.3 и 13.4, однако в документе TRANS/WP.15/1999/14 этого не сделано.

45. Рабочая группа подтвердила, что максимальная температура, о которой говорится в пункте 13.6.1. а) (см. маргинальный номер 52 248), - это контрольная температура, предусмотренная в пунктах 2.2.41.1(19) и 2.2.52.1(16) для каждого органического пероксида или самореактивного вещества.

46. Секретариат пояснил, что требование относительно перевозки достаточного количества хладагента, содержащееся в настоящее время в маргинальном номере 52 105(6) b), было перенесено в качестве примечания в текст метода R2 раздела 13.6.2, поскольку речь идет о требовании в отношении эксплуатации, которое будет воспроизведено в части 11 (или 7) и которое не предназначено для перевозчиков.

47. Название главы 13.7 было изменено с целью отразить тот факт, что эти положения не применяются в случае съемных цистерн вместимостью менее 1 000 литров.

48. Представитель Соединенного Королевства задал вопрос о том, что подразумевается под "элементами ходовой части" в пункте 13.7.1.1 (маргинальный номер 211 101 (1)). Рабочая группа не высказала своего мнения, но не изменила этот текст, фигурирующий в ДОПОГ в течение длительного периода времени. В этой связи был упомянут случай самонесущих цистерн-полуприцепов, установленных непосредственно на ходовой части.

49. Рабочая группа подтвердила, что в контексте главы 13.7 требованиям, предъявляемым к автоцистернам, должна отвечать съемная цистерна вместе с транспортным средством, на котором она установлена (как это предусмотрено в пункте 13.7.1.2), а не только сама съемная цистерна (как это предусмотрено в настоящее время в маргинальном номере 211 102 (2)).

50. Рабочая группа приняла также пункт 13.7.3.1, подтвердив при этом, что требования в отношении креплений, предусмотренные в маргинальных номерах 211 121 и 212 121, относятся ко всем креплениям, соединяющим цистерну с транспортным средством.

51. Рабочая группа сочла необходимым предусмотреть для транспортных средств типа FL, перевозящих контейнеры-цистерны, положение, аналогичное положениям, содержащимся в маргинальном номере 211 128, обеспечив возможность соединения контейнера-цистерны с шасси при помощи, по крайней мере, одного надежного электрического кабеля.

52. Представитель Испании предложил включить также требование о том, что контейнер-цистерна должен оборудоваться устройством заземления, к которому мог бы подсоединяться электрический кабель, но, поскольку эти требования не относятся к конструкции транспортного средства, ему было предложено представить данное предложение совместному совещанию по контейнерам-цистернам МПОГ/ДОПОГ и Комитету экспертов ООН.

ПРЕДЛОЖЕНИЯ О ВНЕСЕНИИ ПОПРАВК В ПРИЛОЖЕНИЯ А И В К ДОПОГ

Автоцистерны

53. Представитель Испании снял с обсуждения свой документ TRANS/WP.15/1997/3.

Документы: TRANS/WP.15/1999/13 (Испания)
TRANS/WP.15/1999/15 (Германия)

Неофициальный документ: INF.13 (Германия)

54. Представитель Германии ознакомил участников с докладом второго совещания неофициальной рабочей группы по формуле расчета эквивалентной толщины стенки, состоявшегося 20 января 1999 года в Париже (INF.13). Он отметил, что вопросы эквивалентной толщины и защиты сзади взаимосвязаны и что он готов подготовить к следующей сессии новый документ.

55. Представитель Испании согласился с тем, чтобы эти вопросы вновь обсуждались на следующей сессии, и сохранил свое предложение.

56. Рабочая группа напомнила, что на следующей сессии должно быть принято окончательное решение.

Документы: TRANS/WP.15/1997/10 (ЕАСНГ)

Неофициальные документы: INF.2 (ЕКС)
INF.10 (ЕАСНГ)
INF.15 (ЕКС)

57. Рабочая группа отметила, что проект стандарта prEN 12493 (проектирование и изготовление автоцистерн, предназначенных для перевозки сжиженных нефтяных газов) должен быть изменен путем включения в него нормативного приложения В, касающегося климатической зоны 1 (исходные температуры ДОПОГ для проектирования и наполнения), которое могло бы применяться для перевозок в рамках ДОПОГ, и информационное приложение С, касающееся климатической зоны 2, которое могло бы использоваться в странах, желающих принять альтернативные исходные температуры для ограниченных национальных и международных перевозок в силу того, что климатические условия в этих странах позволяют предъявлять к перевозкам менее жесткие требования.

58. Большинство членов Рабочей группы противвысказались концепции двух климатических зон для международных перевозок в рамках ДОПОГ. Кроме того, предлагаемый стандарт должен в обязательном порядке обеспечить уровень безопасности, соответствующий требованиям ДОПОГ. Отступления от правил в случаях национальных перевозок относятся к компетенции каждого государства или, в случае Европейского союза, к компетенции Европейской комиссии, так как концепция климатических зон уже предусмотрена в директиве 94/55/СЕЕ и необходимо учитывать последствия нарушения свободной конкуренции. В области международных перевозок эти отступления должны быть предметом двусторонних или многосторонних соглашений.

59. Так как положения проекта стандарта ЕКС, относящиеся к проектированию цистерн, отличаются от соответствующих положений ДОПОГ, Рабочая группа высказалась за то, чтобы ЕКС наглядно доказал, опираясь на конкретные примеры, что обеспечиваемый этим стандартом уровень безопасности эквивалентен по меньшей мере уровню безопасности, обеспечиваемому ДОПОГ.

Документ: TRANS/WP.15/1999/33 (Италия)

60. Представитель Италии сообщил, что с учетом состоявшихся на последней сессии обсуждений он внес изменения в документ TRANS/WP.15/R.405, касающийся защиты цистерн с полицентрическим поперечным сечением от повреждения в результате бокового удара или опрокидывания.

61. Представитель Швейцарии заявил, что он по-прежнему не удовлетворен этим предложением.

62. Представителю Германии хотелось бы, чтобы было предложено более оптимальное решение, но он отметил, что данное предложение гарантирует уровень безопасности, эквивалентный принятому в настоящее время уровню, который соответствует маргинальному номеру 211 127 (4) и который он лично не считает идеальным.

63. Обсуждение этого предложения должно быть завершено на следующей сессии.

Электрооборудование для взрывоопасных атмосфер

Документы: TRANS/WP.15/1998/13 (Швеция)
TRANS/WP.15/1999/12 (МОПАП/КСАОД)

Неофициальный документ: INF.14 (Соединенное Королевство)

64. После обсуждения этих документов Рабочая группа констатировала, что по-прежнему сохраняются некоторые проблемы в связи с толкованием предлагаемых положений, в частности в том, что касается их применения к базовому транспортному средству.

Обсуждение этого документа было бы облегчено в том случае, если бы он был представлен в форме положений, подлежащих включению в часть 13 ДОПОГ с измененной структурой.

65. Было отмечено, в частности, что если маргинальный номер 10 252 (1) должен будет применяться к базовому транспортному средству, то в этом случае потребуются подразделить транспортные средства типа FL на две категории: транспортные средства, оснащенные электрооборудованием группы взрывоопасности IIB, температурный класс T4, и транспортные средства, оснащенные электрооборудованием группы IIC, температурный класс T6.

66. Представитель Нидерландов указал, что просьба о включении требования в отношении IIC/T6 была высказана управляющими складами для хранения ацетилена, водорода и сероуглерода, поскольку эти вещества упоминаются в подразделе С приложения информационного характера к стандарту EN 50 014. Сотрудник секретариата сообщил, что в содержащемся в данном приложении перечне указаны не все легковоспламеняющиеся вещества класса 2 или класса 3 ДОПОГ и что было бы полезно узнать, каковы критерии отнесения к группе IIC и температурному классу T6, с тем чтобы проверить, не следует ли отнести к этой категории и другие вещества (например, 1957 дейтерий сжатый; 2034 водорода и метана смесь сжатая; 2600 углерода монооксида и водорода смесь сжатая; 1865 н-пропилнитрат; 2203 силан сжатый и т.д.).

67. Было решено, что эти вопросы должны быть рассмотрены неофициальной рабочей группой, совещание которой состоится в июле в Германии по приглашению правительства этой страны после их предварительного рассмотрения изготовителями на совещании, которое состоится в конце июня. Новое предложение должно быть представлено данной группой на следующей сессии в формате, совместимом с частью 13 ДОПОГ с измененной структурой (см. документ TRANS/WP.15/1999/14).

Устойчивость автоцистерн

Документы: TRANS/WP.29/1998/36 (секретариат)
TRANS/WP.15/1999/16 (Германия)

68. Рабочая группа выразила удовлетворение работой, проделанной по ее просьбе Рабочей группой WP.29, но отметила, что проект новых правил к Соглашению 1958 года о единообразных предписаниях, касающихся официального утверждения автоцистерн категорий N и O в отношении их устойчивости к опрокидыванию, еще не принят в официальном порядке.

69. Рабочая группа согласилась с предложением Германии о включении, в дополнение к маргинальному номеру 211 128, нового пункта, гласящего, что автоцистерны с встроенными цистернами вместимостью более 3 000 л, которые предназначены для перевозки жидкостей или веществ в расплавленном состоянии, испытательное давление

которых ниже 4 баров и которые будут введены в эксплуатацию с 1 января 2002 года, должны будут удовлетворять рассматриваемым требованиям. В ноябре будет решено, следует ли включить ссылку на эти новые правила или же, если они еще не будут приняты, следует включить соответствующие требования непосредственно в ДОПОГ.

70. Рабочая группа подчеркнула, что эти новые требования являются первым этапом, т.е. они касаются главным образом автоцистерн, перевозящих углеводороды, но в дальнейшем необходимо будет продолжить работу в этом направлении применительно к другим автоцистернам, испытательное давление которых выше 4 бар.

71. Представитель МСАТ отметил, что формулы устойчивости являются одним из элементов безопасности автоцистерн, но существуют и другие, например форма цистерн и материалы, из которых они выполнены, их конструкция и схема маршрута. Так как в ближайшем будущем должно состояться основательное обсуждение вопросов, касающихся конструкции цистерн и материалов, используемых для их изготовления, он пожелал, чтобы в ходе этих дискуссий был учтен и вопрос об устойчивости.

Правила № 105, прилагаемые к Соглашению 1958 года

Неофициальные документы: INF.12 (секретариат)
INF.16 (Италия)

72. Представитель МОПАП высказала озабоченность в связи с тем, что с 1 июля 1999 года уже нельзя будет, с административной точки зрения, производить официальное утверждение типа согласно ДОПОГ. Положения, касающиеся официального утверждения типа, были заменены ссылкой на Правила № 105 ЕЭК, которые смогут применяться только после того, как в них будут внесены изменения для обеспечения их соответствия ДОПОГ, т.е. не раньше конца 1999 года или когда станет применимой соответствующая директива ЕЭК.

73. Представитель Португалии высказал мнение, что официальное утверждение типа могло бы по-прежнему производиться на основе административных предписаний ДОПОГ, применявшихся до 1 января 1999 года, и на основе технических требований, действующих с 1 января 1999 года. Группа присоединилась к этому мнению.

74. Рабочая группа приняла к сведению мнение, которое было высказано Италией в документе INF.16 и в соответствии с которым Рабочая группа WP.15 должна поручить Рабочей группе WP.29 подготовку предписаний, касающихся конструкции транспортных средств, перевозящих опасные грузы.

75. В качестве напоминания было заявлено, что это предложение противоречит установленным принципам, согласно которым Группа WP.15 должна решать вопросы, связанные с техническими предписаниями, а Группа WP.29 – определять административные аспекты процедуры официального утверждения типа. Впрочем, как представляется, эта

проблема уже решена более удовлетворительным образом на уровне европейской директивы 98/81/СЕЕ, которая соответствует Правилам № 105 и где содержится лишь ссылка на предписания добавления В.2 ДОПОГ, которые, таким образом, не воспроизводятся целиком, что позволяет избежать проблемы обновления.

Маргинальный номер 220 536(3) b)

Документ: TRANS/WP.15/1999/10 (МОПАП)

76. Рабочая группа приняла предложение о внесении поправок в маргинальный номер 220 536(3) b) (см. приложение 2).

Механические сцепные устройства (маргинальный номер 11 204)

Документ: TRANS/WP.15/1999/24 (Швеция)

77. Рабочая группа отметила, что Правила № 55 Соглашения 1958 года устарели и что предпочтительно включить ссылку на директиву 94/20/ЕС, пока не будут обновлены Правила № 55. Группа приняла в этой связи соответствующую поправку. Однако с юридической точки зрения проблема, поднятая Швецией, может быть решена в ближайшем будущем лишь посредством многосторонних соглашений в ожидании очередной серии поправок к ДОПОГ.

Ссылка на Правила № 13

Документ: TRANS/WP.15/1999/31 (Франция)

78. Рабочая группа отметила, что ссылки на Правила № 13 Соглашения 1958 года (и другие правила) и на соответствующие европейские директивы "в их последнем измененном варианте" влекут за собой значительные трудности практического характера, так как на практике даты начала применения варьируются в зависимости от конкретной страны и необязательно соответствуют дате вступления поправки в силу.

79. Рабочая группа подтвердила толкование маргинального номера 10 221 (4), предложенное Францией, а именно:

1. Положения Правил № 13, серия поправок 09, или директивы 71/320/СЕ, измененной в последний раз на основании директивы 98/12/СЕ, применяются ко всякому новому официальному утверждению типа в соответствии с маргинальным номером 10 281 начиная с 1 октября 1999 года.

2. Положения Правил № 13, серия поправок 09, или директивы 71/320/СЕ, измененной в последний раз на основании директивы 98/12/СЕ, применяются к новым транспортным средствам, введенным в эксплуатацию начиная с 1 апреля 2001 года.

3. Новые транспортные средства, введенные в эксплуатацию до 1 апреля 2001 года и не охваченные вышеизложенным пунктом 1, должны соответствовать положениям Правил № 13, серия поправок 07, или директивы 71/320/СЕ, измененной путем включения в нее директивы 91/442/СЕ. [-/1999/31, три последних пункта].

80. По мнению Рабочей группы, в будущем следовало бы, учитывая трудности, связанные со ссылками на правила ЕЭК, уточнять применимую серию поправок, а также даты применения и, если необходимо, согласования, чтобы избежать всякой двусмысленности.

Маргинальный номер 2301a (6)

Документ: TRANS/WP.15/1998/14 (Австрия)

81. Предложение Австрии о том, чтобы изъять из пункта (6) маргинального номера 2301a предписание в отношении соответствия топливных баков техническим требованиям Правил № 34 или директивы 70/221/СЕЕ, было принято, в частности, потому что контролирующие органы не имеют возможности проверить, соблюдается ли это предписание на практике.

82. Представитель Франции напомнила, что нынешнее положение было предметом углубленных дискуссий, направленных на решение проблемы баков транспортных средств в случае аварии, с учетом опыта, накопленного в результате неоднократно происходивших в последние годы аварий, имевших трагические последствия. Она, таким образом, высказала оговорку в отношении принятого Рабочей группой решения.

Маргинальный номер 21 212

Документ: TRANS/WP.15/1999/1 (Германия)

83. Предложение о внесении поправок в маргинальный номер 21 212 было принято (см. приложение 2).

Маргинальный номер 41 414 (4)

Документ: TRANS/WP.15/1999/2 (Германия)

84. Предложение о внесении поправок было принято (см. приложение 2).

Маргинальный номер 11 311

Документы: TRANS/WP.15/1999/3 (Германия)
TRANS/WP.15/1999/8 (ФИАТА)

85. Рабочая группа решила, что с точки зрения безопасности нет необходимости в присутствии на борту транспортных средств, перевозящих вещества и изделия класса 1, помощника водителя.

86. Ряд делегаций упомянули, что присутствие помощника водителя позволило ограничить последствия аварий и что во многих странах присутствие на борту помощника водителя в любом случае требуется по соображениям безопасности. Следовательно, в результате этого решения на территориях этих стран понадобится повысить контроль за присутствием помощника водителя на борту транспортных средств.

Маргинальный номер 10 385 (3)

Документы: TRANS/WP.15/1999/6 (Бельгия)
TRANS/WP.15/1999/23 (Швейцария)
INF.4 (Финляндия)

87. Предложение Бельгии о том, чтобы сообщать остальным договаривающимся сторонам официальный язык или официальные языки, применимые на всей территории или в каждом районе, в соответствии с маргинальным номером 10 385, было принято.

88. Представитель ЕСФХП заявил, что предписание маргинального номера 10 385, касающееся составления письменных инструкций на различных языках, создает для отрасли столько проблем, что необходимо будет, видимо, вернуться к рассмотрению этого вопроса.

89. Рабочая группа приняла к сведению языки, требуемые в Швейцарии в зависимости от пересекаемого района, а также языки, требуемые в Финляндии (финский и шведский).

Маргинальный номер 31 500 (2)

Документы: TRANS/WP.15/1999/9 (Австрия)
TRANS/WP.15/1999/29 (Франция)

90. Предложение Австрии было принято, а также были приняты поправки, предложенные Францией (см. приложение 2).

Маргинальный номер 11 500

Документ: TRANS/WP.15/1999/17 (Германия)

91. Предложение, касающееся приведения терминологии, используемой в маргинальном номере 11 500, в соответствии с терминологией, используемой в маргинальных номерах 10 500 и 71 500, было принято (см. приложение 2).

Маргинальный номер 11 402

Документ: TRANS/WP.15/1999/20 (Соединенное Королевство)

92. Предложение о том, чтобы не учитывать опасные грузы класса 1, подкласс 1.4, группа совместимости S, в расчетах, касающихся совместной погрузки, было принято (см. приложение 2).

Маргинальные номера 10 011(1) и 10 381(1)

Документ: TRANS/WP.15/1999/25 (Австрия)

93. Предложения Австрии в принципе были приняты, однако необходимо будет проверить соответствие текстов и уточнений, которые рекомендованы для включения в ДОПОГ с измененной структурой.

Сводная резолюция СР.2 (TRANS/SC.1/299/Rev.3)

Документ: TRANS/WP.15/1999/26 (Австрия)

94. Рабочая группа одобрила предложение Австрии для представления Группе SC.1/WP.1 с целью внесения исправлений в резолюцию СР.2, касающихся дорожных знаков для транспортных средств, перевозящих опасные грузы.

Маргинальные номера 2011 и 10 602

Документ: TRANS/WP.15/1999/28 (Польша)

95. Рабочая группа в принципе согласилась с тем, что в течение переходного периода нет необходимости указывать в транспортном документе, что перевозка осуществляется в соответствии с ранее действовавшими положениями.

Маргинальный номер 10 240(3)

Документ: TRANS/WP.15/1999/30 (Франция)

96. Это предложение будет обсуждено на следующей сессии.

ПЕРЕХОДНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Неофициальный документ: INF.7 (Испания)

97. Рабочая группа приняла к сведению, что Испания представит официальное предложение для рассмотрения на сессии в ноябре.

ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ РЕКОМЕНДАЦИЙ РЕГИОНАЛЬНОЙ КОНФЕРЕНЦИИ ПО ТРАНСПОРТУ И ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЕ

98. Рабочая группа отметила, что 6 июля 1999 года состоится совместное совещание Комитета по внутреннему транспорту и Комитета по экологической политике.

ПРОГРАММА РАБОТЫ

99. Рабочая группа вновь заявила о своем намерении завершить работу по изменению структуры в 1999 году и решила уделить этому вопросу абсолютно приоритетное внимание на своей следующей сессии. Она высказалась за то, чтобы Совместное совещание также продемонстрировало приверженность решению этой задачи.

100. Шестьдесят седьмая сессия состоится в Женеве 8–12 ноября 1999 года; была определена следующая повестка дня этой сессии:

1. Утверждение повестки дня: понедельник, 8 ноября.
2. Изменение структуры ДОПОГ: понедельник, 8 ноября; вторник, 9 ноября; среда, 10 ноября.
3. Предложения о внесении поправок в приложения А и В к ДОПОГ: четверг, 11 ноября:
 - a) автоцистерны;
 - b) электрооборудование для взрывоопасных атмосфер;
 - c) устойчивость автоцистерн;
 - d) другие предложения.
4. Выборы: четверг, 11 ноября.
5. Утверждение доклада: пятница, 12 ноября.

УТВЕРЖДЕНИЕ ДОКЛАДА

101. Рабочая группа утвердила доклад и приложения к нему.

Приложение 1

Поправки к предложениям по изменению структуры ДОПОГ
(части 12 и 13)

Документ: TRANS/WP.15/1999/7 - принят со следующими поправками:

Изменить заголовок части 12 следующим образом:

"ТРЕБОВАНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ЭКИПАЖЕЙ, ОБОРУДОВАНИЯ И
ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, А ТАКЖЕ ДОКУМЕНТАЦИИ".

В тексте на английском языке во всех случаях заменить слова "dangerous substances" словами "dangerous goods".

Раздел 12.1.1: Заключить в квадратные скобки слова "или полуприцеп".

Раздел 12.1.2.1 b): Изменить следующим образом: "письменные инструкции, предписанные в разделе [5.4. ..], относящиеся ко всем перевозимым грузам".

Раздел 12.1.2.2 b): Заключить в квадратные скобки слова "добавление В.6".

Раздел 12.1.3.1 b): В конце подпункта после слов "максимально допустимый вес которых с грузом" добавить слова "равен или".

Раздел 12.1.4 b): Вместо "в инструкциях по обеспечению безопасности" читать "в письменных инструкциях".

Раздел 12.1.4 c): Вместо "в инструкциях по обеспечению безопасности" читать "в письменных инструкциях".

Раздел 12.2.1: Читать следующим образом:

ГЛАВА 12.2

ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ К ЭКИПАЖУ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА

12.2.1 Специальная подготовка водителей [10 315, 11 315 и 71 315]

12.2.1.1 Водители транспортных средств с максимальным разрешенным весом более 3,5 т, перевозящих опасные грузы, водители транспортных средств, упомянутых в пункте 12.2.1.3, и водители других транспортных средств, упомянутых в пункте 12.2.1.4, должны иметь свидетельство, выданное компетентным органом или

любой организацией, признанной этим органом, и удостоверяющее, что они прошли курс подготовки и сдали экзамен на знание специальных требований, которые должны выполняться при перевозке опасных грузов.

12.2.1.2 Водители транспортных средств, указанных в пункте 12.2.1.1, должны пройти базовый курс подготовки. Подготовка осуществляется в виде курсов, утвержденных компетентным органом. Основные цели подготовки заключаются в том, чтобы ознакомить водителей с рисками, связанными с перевозкой опасных грузов, и дать им базовую информацию, необходимую для сведения к минимуму вероятности происшествия, а в случае происшествия – для принятия мер, необходимых для обеспечения безопасности водителя, других людей и окружающей среды и для ограничения последствий происшествия. Эта подготовка, включающая индивидуальные практические занятия, является базовой для всех категорий водителей и охватывает, по меньшей мере, темы, указанные [в маргинальном номере 240 102 добавления В.4].

12.2.1.3 Водители транспортных средств, перевозящих опасные грузы во встроенных или съемных цистернах вместимостью более 1 000 литров, водители транспортных средств-батарей общей вместимостью более 1 000 литров и водители транспортных средств, перевозящих опасные грузы в контейнерах-цистернах индивидуальной вместимостью более 3 000 литров на одной транспортной единице, должны пройти специализированный курс подготовки по перевозке в цистернах, охватывающий, по меньшей мере, темы, указанные [в маргинальном номере 240 103 добавления В.4].

12.2.1.4 Независимо от максимального разрешенного веса транспортного средства, водители транспортных средств, перевозящих вещества или изделия класса 1 (см. специальное положение S01 в главе 12.4) или некоторые из радиоактивных материалов (см. специальные положения S11 и S12 в главе 12.4), должны пройти специализированный курс подготовки, охватывающий, по меньшей мере, темы, указанные [в маргинальных номерах 240 104 и 240 105 добавления В.4].

12.2.1.5 Посредством соответствующих подтверждающих записей, вносимых в его свидетельство каждые пять лет компетентным органом или любой организацией, признанной этим органом, водитель транспортного средства должен быть способен доказать, что в течение года, предшествовавшего дате истечения срока действительности его свидетельства, он прошел курсы переподготовки и сдал соответствующие экзамены. Новый срок действительности начинается с даты истечения предыдущего срока действительности свидетельства.

12.2.1.6 Начальная подготовка или переподготовка по программе базового курса и начальная подготовка или переподготовка по программе специализированного курса могут осуществляться в рамках всеобъемлющих курсов, проводимых комплексно, в одни и те же сроки и одной и той же обучающей организацией.

12.2.1.7 Курсы начальной подготовки, курсы переподготовки, практические занятия и экзамены, а также роль компетентных органов должны соответствовать положениям [добавления В.4].

12.2.1.8 Все свидетельства о подготовке, соответствующие требованиям настоящего маргинального номера и выданные компетентным органом одной из Договаривающихся сторон или любой организацией, признанной этим органом, в соответствии с образцом, приведенным в [добавлении В.6], признаются в течение срока их действительности компетентными органами других Договаривающихся сторон.

12.2.1.9 Свидетельство должно быть составлено на языке или одном из языков страны, компетентный орган которой выдал свидетельство или признал выдавшую его организацию, а также, если этот язык не является английским, немецким или французским, – на английском, немецком или французском языке, за исключением случаев, когда в соглашениях, заключенных между странами, заинтересованными в перевозке, предусмотрено иное.

Раздел 12.2.2.: Изменить следующим образом:

"Обучение лиц, связанных с автомобильными перевозками опасных грузов, но не являющихся водителями, упомянутыми в разделе 12.2.1".

(1) Лица, обязанности которых связаны с автомобильной перевозкой опасных грузов, должны быть обучены требованиям, регулирующим перевозку таких грузов, соразмерно их обязанностям и функциям. Это требование распространяется на лиц, принятых на работу автотранспортным предприятием или грузоотправителем, работников, занимающихся погрузкой или разгрузкой опасных грузов, работников транспортно-экспедиторских и грузовых агентств, а также водителей, не упомянутых в разделе 12.2.1.

(2) Обучение должно проводиться в следующих формах, в зависимости от функций и обязанностей, выполняемых соответствующими лицами:

а) Общее ознакомление

Работники должны ознакомиться с общими требованиями положений, касающихся автомобильной перевозки опасных грузов.

б) Специализированное обучение

Работники должны досконально изучить положения правил, касающихся автомобильной перевозки опасных грузов, соразмерно выполняемым ими функциям и обязанностям.

с) Обучение мерам безопасности

Соразмерно степени опасности получения травмы или вредного воздействия в результате аварии при перевозке опасных грузов, включая погрузку и разгрузку, работники должны изучить виды опасности, характерные для опасных грузов.

Цель подготовки состоит в обучении персонала методам безопасной обработки грузов и реагированию на аварийную ситуацию, а также требованиям, соблюдаемым на других видах транспорта, если транспортировка опасных грузов предполагает смешанную перевозку.

(3) Документы с описанием характера полученной подготовки должны храниться как у нанимателя, так и у работника и проверяться при поступлении на новую работу. Подготовка персонала, участвующего в автомобильной перевозке опасных грузов, должна периодически дополняться переподготовкой с целью учета изменений в правилах".

Раздел 12.2.3:

Поправка к тексту на русском языке не относится.

Раздел 12.2.4.2 - Изменить следующим образом:

"Запрещение вскрытия упаковок

Водителю и помощнику водителя запрещается открывать упаковку, содержащую опасные грузы".

Раздел 12.2.4.3: Поправка к тексту на русском языке не относится.

Раздел 12.2.4.6: Изменить заголовок на "Использование стояночного тормоза".

Раздел 12.2.4.7: Изъять "переданных ему вместе с документами, которые должны находиться на транспортном средстве".

Глава 12.3: Изменить начало следующим образом: "Транспортные средства, перевозящие опасные грузы в количествах, указанных в специальных положениях S01(6) и [S14-S21] главы 12.4...".

Глава 12.4: Поправка к тексту на русском языке не относится.

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ

S01(6): Изменить последнее предложение следующим образом: "Эти требования не распространяются на порожнюю неочищенную тару".

S02(1): Изъять "отнесенные к группе F".

(3): Снять квадратные скобки с текста пункта.

Изъять "[с температурой вспышки 61°C или ниже]". Снять квадратные скобки с "транспортных средств типа "FL"".

S03: Изменить "12.1.2.1 b)" на "12.1.3.1 b)". Изменить "12.1.2.3" на "12.1.3.3".

S05: Изъять "12.1.2.3, 12.1.2.4".

S06: Изменить "пункт 572" на "пункт 573".

S11-S37: Перенумеровать на S07-S21.

Изъять S17. S21 становится S08. Изменить "51 509" на "52 509".

S23 (новый S11): В пункте (2) заключить "в маргинальном номере 240 105 добавления В.4" в квадратные скобки. В конце изъять "2915" и "3332" (т.е. S11 должно применяться также к номерам ООН 2915 и 3332).

S24 (новый S12): Изменить следующим образом:

"Если общее количество упаковок, содержащих радиоактивные материалы, не превышает 10 и если сумма транспортных индексов упаковок, перевозимых транспортным средством, составляет не более 3, то нет необходимости применять специальное положение S11. Однако водители должны в таком случае пройти надлежащую подготовку, соразмерную их обязанностям. Такая подготовка должна обеспечивать ознакомление водителей с видами радиоактивной опасности, существующими при перевозке радиоактивных материалов. Прохождение такого ознакомительного курса подготовки должно быть подтверждено свидетельством, выданным нанимателем".

S32 (новый S16): Заменить "класс 4.2" на "класс 5.2" и "42 321" на "52 321".

Документ: TRANS/WP.15/1999/14 - принят со следующими поправками:

Читать заголовок части 13 следующим образом: "ТРЕБОВАНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ КОНСТРУКЦИИ И ДОПУЩЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ". Изменить также заголовок главы 13.1.

ГЛАВА 13.1

Раздел 13.1.1.1: Заключить определение термина "транспортное средство" в квадратные скобки.

Снять квадратные скобки, в которые заключено определение термина "базовое транспортное средство".

В определении термина "тип транспортного средства" вместо "настоящей части" читать "главы 13.2".

Раздел 13.1.1.2: Перенумеровать этот раздел в 13.1.2.1 и поместить его после раздела 13.1.2.

После заголовка раздела 13.1.2 включить следующий текст:

"Примечание: Для транспортных средств, за исключением транспортных средств типов ЕХ/II, ЕХ/III, FL, ОХ или АТ, специальные свидетельства о допущении не требуются, кроме случаев, когда они требуются согласно общим правилам безопасности, обычно применяемым к транспортным средствам в стране происхождения".

После примечания к разделу 13.1.2 включить новый заголовок "Индивидуальное допущение".

Раздел 13.1.2.1: Перенумеровать в 13.1.2.1.1. В конце этого раздела опустить слова "упомянутом выше".

Раздел 13.1.2.2: Перенумеровать в 13.1.2.1.2.

Раздел 13.1.2.3: Перенумеровать в 13.1.2.1.3.

Раздел 13.1.2.4: Перенумеровать в 13.1.2.1.4. В конце опустить слова "[добавлениях В.1а и В.1с]" и снять квадратные скобки, в которые заключены слова "главах 6.8 и 6.9".

Раздел 13.1.2.5: Перенумеровать в 13.1.2.2.

Разделы 13.1.2.5.1 и 13.1.2.5.2 становятся соответственно разделами 13.1.2.2.1 и 13.1.2.2.2.

Раздел 13.1.3: Исключить.

ГЛАВА 13.2

В таблице вместо "13.2.3.1 ТОРМОЖЕНИЕ" читать "13.2.3 ТОРМОЖЕНИЕ".

Включить новую графу "13.2.3.1/-общие положения" и перенести знаки "X" из графы "ТОРМОЖЕНИЕ" в графу "-общие положения".

В таблице вместо "13.2.4.1" читать "13.2.4.2.1" и вместо "13.2.4.2" читать "13.2.4.2.2".

В примечании g/ к таблице после слов "Применимо к автотранспортным средствам..." включить слова "максимальной массой 12 т".

Раздел 13.2.2.2: В заголовке читать "220 511".

Раздел 13.2.2.8 (Электрический подъемный механизм): Исключить.

Раздел 13.2.4.4: Снять квадратные скобки.

Раздел 13.3.1: Опустить слова "или изделиями".

ГЛАВА 13.4

В конце добавить: "для конкретного вещества".

ГЛАВА 13.6

Раздел 13.6.1 а): Опустить слова "[максимальная температура, предусмотренная в маргинальном номере 52 105]" и снять остальные квадратные скобки.

Раздел 13.6.2, R4: Вместо "B и C" читать "R2 и R3".

ГЛАВА 13.7

Раздел 13.7.1.1: Заключить в квадратные скобки.

Раздел 13.7.1.3: В конце первого абзаца добавить следующий текст: "в соответствии с определениями, содержащимися в [главах 6.2 и 6.8]".

Опустить тексты пунктов, начинающихся с тире.

Раздел 13.7.2: Во всех случаях вместо "цистерна/цистерны" читать "корпус/корпуса".

Раздел 13.7.2.3: Заключить в квадратные скобки.

Приложение 2

Проекты поправок к приложениям А и В к ДОПОГ
(вступление в силу предусмотрено с 1 января 2001 года)

Маргинальный номер

- 2011 Исключить второе предложение.
(Справочный документ: TRANS/WP.15/1999/28)
- 2301a (6) Изменить следующим образом:
- "Топливо, упомянутое в [пункте (4)] выше, может перевозиться во
встроенных топливных баках, которые непосредственно соединены с
двигателем или вспомогательным оборудованием транспортного средства и
которые удовлетворяют соответствующим нормативным положениям, либо
может перевозиться в переносных емкостях для топлива, таких, как
канистры" (далее без изменений).
(Справочный документ: TRANS/WP.15/1998/14)
- 10 011 (1) Изменить следующим образом:
- "- транспортные документы, свидетельство о загрузке контейнера и
 тексты любых специальных соглашений – маргинальный
 номер 10 381 (1)".
(Справочный документ: TRANS/WP.15/1999/25)
- 10 381 (1) а) Изменить следующим образом:
- "а) предусмотренные в маргинальном номере 2002(3) а), (4) и (9)
приложения А транспортные документы..." (далее без изменений).
(Справочный документ: TRANS/WP.15/1999/25)
- 10 385 (3) Добавить следующее предложение:
- "В случае стран с несколькими официальными языками компетентный
орган определяет официальный язык или официальные языки,
используемые на всей территории страны либо в каждом районе или части
территории".
(Справочный документ: TRANS/WP.15/1999/6)
- 10 604 Исключить второе предложение.
(Справочный документ: TRANS/WP.15/1999/28)

- 11 311 (1)-(3) Исключить.
(Справочный документ: TRANS/WP.15/1999/8)
- 11 402 (Раздел 6.5.8.4, специальное предписание SR83): добавить следующее предложение:

"Однако масса нетто взрывчатых веществ и изделий группы совместимости S не учитывается для цели ограничения перевозимых количеств".
(Справочный документ: TRANS/WP.15/1999/20)
- 11 500 (1)-(5) Заменить термин "транспортные единицы" термином "транспортные средства".
(Справочный документ: TRANS/WP.15/1999/17)
- 21 212 Изменить следующим образом:

"Если упаковки, содержащие газы, предусмотренные в пункте [1°], за исключением воздуха сжатого (№ ООН 1002) [, предусмотренного в пунктах 1°А, 2°, 3°,] или ацетилена растворенного (№ ООН 1001) [, предусмотренного в пункте 4°F], перевозятся в закрытых транспортных средствах, то транспортное средство должно быть оборудовано соответствующей вентиляцией".
(Справочный документ: TRANS/WP.15/1999/1)
- 31 500 (2) Изменить следующим образом:

"К автоцистернам или транспортным единицам с одной или несколькими цистернами, в которых перевозятся два или более веществ с номерами ООН 1202, 1203, 1223 или авиационное топливо, отнесенное к номеру ООН 1268 или 1863, но не перевозится какое-либо другое опасное вещество, необязательно прикреплять таблички оранжевого цвета, предписанные в [маргинальном номере 10 500(2)], если на табличках, прикрепленных спереди и сзади..." (далее без изменений).
(Справочные документы: TRANS/WP.15/1999/9 и TRANS/WP.15/1999/19)
- 41 414 (4) Изменить начало следующим образом:

"Упаковки, содержащие вещества, предусмотренные в пунктах [31° - 50°], должны грузиться..." (далее без изменений).
(Справочный документ: TRANS/WP.15/1999/2)
- 211 128 Включить новый пункт (2) следующего содержания:

"[(2) Кроме того, автоцистерны со встроенными цистернами вместимостью более 3 000 литров, предназначенные для перевозки опасных грузов в жидком или расплавленном состоянии, испытанные под давлением менее 4 бар, должны соответствовать следующим требованиям в отношении поперечной устойчивости. Эти требования применяются к автоцистернам, впервые введенным в эксплуатацию с 1 января 2002 года.]"

После того как будет принят проект правил, разработанный GRRF (WP.29) и содержащийся в настоящее время в документе TRANS/WP.29/1998/36, его можно будет включить в ДОПОГ.

(Справочный документ: TRANS/WP.15/1999/16)

220 536 (3) b) (пункт 13.2.4.7.3 b) текста с измененной структурой): изменить следующим образом:

"отключения двигателя транспортного средства; в этом случае обогревательный прибор может быть вновь включен вручную водителем".

(Справочный документ: TRANS/WP.15/1999/10)

Раздел 13.2.6 текста с измененной структурой: в конце добавить следующий текст: "или директиве 94/20/СЕ".

(Справочный документ: TRANS/WP.15/1999/24)

Документ TRANS/WP.15/1999/26: принят. Соответствующее предложение будет представлено Рабочей группе WP.1.
