



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.  
GENERAL

TRANS/WP.15/174  
17 June 2003

RUSSIAN  
Original: FRENCH

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

**Рабочая группа по перевозкам опасных грузов**

**ДОКЛАД РАБОЧЕЙ ГРУППЫ О РАБОТЕ ЕЕ СЕМЬДЕСЯТ  
ЧЕТВЕРТОЙ СЕССИИ  
(19-23 мая 2003 года)**

**СОДЕРЖАНИЕ**

	<b>Пункты</b>
Участники.....	1
Утверждение повестки дня.....	2
Состояние Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) и связанные с этим вопросы .....	3 - 17
Толкование Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) .....	18 - 26
Предложения о внесении поправок в приложения А и В к ДОПОГ .....	27 - 65
Безопасность в автодорожных туннелях.....	66 - 76

**СОДЕРЖАНИЕ** (продолжение)

	<b>Пункты</b>
Надежность перевозок опасных грузов.....	77 - 81
Программа работы.....	82 - 84
Прочие вопросы.....	85 - 87
Утверждение доклада.....	88
Приложение:     Утвержденные тексты	
Добавление 1:    Проекты поправок к приложениям А и В к ДОПОГ (для вступления в силу 1 января 2005 года)	

## **УЧАСТНИКИ**

1. Рабочая группа по перевозкам опасных грузов провела свою семьдесят четвертую сессию 19-23 мая 2003 года под руководством Председателя г-на Ж. Франку (Португалия) и заместителя Председателя г-жи А. Румье (Франция). В работе сессии приняли участие представители следующих стран: Австрии, Бельгии, Болгарии, Венгрии, Германии, Дании, Ирландии, Испании, Италии, Латвии, Лихтенштейна, Нидерландов, Норвегии, Польши, Португалии, Российской Федерации, Словакии, Словении, Соединенного Королевства, Финляндии, Франции, Хорватии, Чешской Республики, Швейцарии, Швеции и Эстонии. Была также представлена следующая межправительственная организация: Межправительственная организация по международному железнодорожному сообщению (ОТИФ), и были представлены следующие неправительственные организации: Европейская ассоциация по сжиженным нефтяным газам (ЕАСНГ), Международная ассоциация производителей мыла, детергентов и средств бытовой химии (МАПМ), Комитет связи по вопросам конструкции кузовов и прицепов (КСККП), Комитет связи по вопросам автомобильного оборудования и автомобильных деталей (КСАОД), Европейская конференция поставщиков топлива (ЕКПТ), Европейский совет химической промышленности (ЕСФХП), Международная федерация транспортно-экспедиторских ассоциаций (ФИАТА), Международная организация предприятий автомобильной промышленности (МОПАП) и Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ).

## **УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ**

Документ: TRANS/WP.15/173

Неофициальные документы: INF.1 и INF.2

2. Рабочая группа утвердила подготовленную секретариатом предварительную повестку дня с изменениями, изложенными в неофициальном документе INF.2. КСАОД снял с рассмотрения документ TRANS/WP.15/2003/13.

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

### **Состояние Соглашения**

Неофициальный документ: INF.12 (секретариат)

3. Рабочая группа отметила, что договаривающимися сторонами ДОПОГ по-прежнему являются 38 государств.
4. Поправки к ДОПОГ, предложенные Францией (уведомление депозитария C.N.1345.2002.TREATIES-2 от 27 декабря 2002 года), считаются принятыми и вступят в силу 27 июня 2003 года (уведомление депозитария C.N.389.2003.TREATIES-1 от 15 мая 2003 года).
5. Рабочая группа рассмотрела перечень компетентных органов (INF.12).
6. Секретариат сообщил, что только Австрия представила уведомление в соответствии с разделом 1.8.4, который предусматривает необходимость сообщения адресов всех органов и организаций, обладающих компетенцией, согласно внутригосударственному законодательству, в вопросах применения ДОПОГ.
7. Рабочая группа сочла необходимым иметь перечень, в котором были бы указаны по крайней мере главные компетентные органы. Делегациям было предложено передать в секретариат, по возможности, всю информацию, требуемую в соответствии с разделом 1.8.4, или по крайней мере сообщить адрес вебсайта, на котором размещена эта информация.

### **Протокол о внесении поправок 1993 года**

8. Рабочая группа с сожалением отметила, что 12 стран все еще не сдали на хранение соответствующий юридический документ (Азербайджан, Беларусь, Босния и Герцеговина, бывшая югославская Республика Македония, Германия, Греция, Казахстан, Марокко, Республика Молдова, Сербия и Черногория, Украина и Хорватия), что препятствует вступлению Протокола в силу.
9. Представители Германии и Хорватии сообщили, что в их странах осуществляются соответствующие процедуры.

10. Рабочая группа вновь повторила свою просьбу ко всем договаривающимся сторонам предпринять необходимые шаги с целью присоединения их стран к Протоколу.

### **Специальные соглашения**

**Неофициальный документ:** INF.11 (секретариат)

11. Рабочая группа приняла к сведению обновленный секретариатом перечень многосторонних соглашений (INF.11).

12. Внимание членов Группы было привлечено к соглашению M100, которое было восстановлено секретариатом по просьбе Германии и которое будет оставаться в силе до 31 декабря 2004 года, если только до этой даты оно не будет аннулировано подписавшими его государствами.

13. Некоторые делегации обратились с просьбой к Норвегии представить Совместному совещанию новое предложение, с тем чтобы разрешить перевозку зажигалок в соответствии с положениями главы 3.4.

14. По поводу соглашения M129 было отмечено, что необходимость в этом соглашении отпадет начиная с 27 июня 2003 года (т.е. с даты вступления в силу соответствующих поправок) и что таким образом срок его действия может истечь к этой дате.

15. Группа отметила, что Германия представит новое многостороннее соглашение, касающееся перечней загрязнителей водной среды, до истечения срока действия соглашения M80 в ожидании вступления в силу новых критериев классификации загрязнителей водной среды.

### **Уведомления в соответствии с главой 1.9**

**Неофициальный документ:** INF.10 (секретариат)

16. Рабочая группа приняла к сведению сводный перечень уведомлений, переданных в секретариат (INF.10), при этом было указано на необходимость внесения ряда исправлений.

17. Секретариату было предложено напомнить всем договаривающимся сторонам об их обязательствах в отношении уведомления в соответствии с пунктом 1.9.4.

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

### **Переходные положения, предусмотренные в пункте 1.6.5.6 в отношении огнетушителей**

Документ: TRANS/WP.15/2003/3 (Швейцария)

Неофициальный документ: INF.17 (Норвегия)

18. Хотя некоторые делегации высказали пожелание, чтобы положения нового текста раздела 8.1.4 применялись ко всем транспортным средствам, зарегистрированным после 30 июня 2003 года, Рабочая группа большинством голосов подтвердила, что формулировка пункта 1.6.5.6 является правильной и соответствует компромиссному решению, которое было сохранено Рабочей группой при принятии пересмотренных положений, а именно решению о том, что данное переходное положение применяется до 31 декабря 2007 года ко всем транспортным средствам, независимо от даты их регистрации.

19. Представитель Бельгии напомнил, в частности, о том, что в настоящее время в его стране обязанность по проведению периодической проверки не распространяется на огнетушители, однако максимальный срок их эксплуатации составляет пять лет. Поэтому для введения новой системы потребуются установить пятилетний переходный период.

20. Представитель Норвегии, к которому присоединились представители Германии и Швеции, выразил глубокое разочарование, поскольку, по его мнению, пятилетний переходный период является слишком продолжительным, в то время как уровень безопасности можно было бы повысить уже сейчас по крайней мере для новых транспортных средств.

### **Толкование подраздела 1.1.3.6 в случае, когда опасные грузы, упакованные в ограниченных количествах, грузятся совместно с другими опасными грузами**

Неофициальный документ: INF.4 (Испания)

21. Рабочая группа подтвердила, что в соответствии с пунктами 3.4.3 и 3.4.4 ДОПОГ к опасным грузам, упакованным в ограниченных количествах, применяются только те положения, которые предусмотрены в этих пунктах. Поэтому нет необходимости

упоминать эти грузы в транспортном документе. Кроме того, в соответствии с пунктом 1.1.3.6.5 нет необходимости учитывать их в расчетах, предусмотренных для целей применения подраздела 1.1.3.6.

### **Толкование терминов "места погрузки и разгрузки", употребляемых в разделе 7.5.1**

Неофициальный документ: INF.9 (Бельгия)

22. В связи с поставленным представителем Бельгии вопросом о том, применяются ли положения раздела 7.5.1 к терминалам для погрузки и выгрузки контейнеров и контейнеров-цистерн, мнения участников разделились. Одни представители указали, что раздел 7.5.1 был предназначен для цистерн, другие выразили мнение, что глава 7.5 касается только транспортных средств и контейнеров, и наконец, некоторые представители указали, что в разделе 7.5.1 речь не идет ни о контейнерах, ни о контейнерах-цистернах.

23. Представитель Испании напомнил о том, что эти положения были включены в ДОПОГ на основе предложения, сформулированного рабочей группой, которая заседала в январе 1993 года в Испании, и касавшегося в основном правил, применяемых к загрузке и разгрузке автоцистерн (TRANS/WP.15/R.215 и TRANS/WP.15/132, пункты 16-24). Было высказано мнение о том, что, возможно, в ходе работы по изменению структуры при перепечатавании была допущена ошибка.

24. По просьбе Председателя сотрудник секретариата сообщил, что в разделе 7.5.1 был в точности воспроизведен текст маргинального номера 10 400 варианта ДОПОГ 1997 года, который был принят после одобрения предложений рабочей группы по автоцистернам. Из формулировки маргинального номера 10 400 нельзя сделать вывод о том, что он применяется только к автоцистернам. Напротив, даже при отсутствии определений можно предположить, что термины "погрузка" и "разгрузка" могут рассматриваться в широком смысле (а именно: погрузка опасных грузов в транспортные средства (в том числе в автоцистерны)/их разгрузка из транспортных средств либо погрузка контейнера или контейнера-цистерны на транспортное средство/их выгрузка с транспортного средства). К тому же в маргинальных номерах 10 414(2) и 10 419 было четко указано, что все положения, касающиеся погрузки, разгрузки, обработки и укладки опасных веществ в транспортные средства, применяются к погрузке, разгрузке, обработке и укладке грузов в контейнеры, а также к погрузке и укладке контейнеров на транспортное средство, их обработке и выгрузке с транспортного средства.

25. Было отмечено, что обязанности операторов терминалов не очень четко определены в главе 1.4.

26. Хотя раздел 7.5.1 МПОГ отличается от аналогичного раздела в ДОПОГ, с учетом важности этого вопроса для мультимодальных перевозок представителю Бельгии было предложено представить соответствующий документ Совместному совещанию.

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

### **Поправки, принятые Совместным совещанием МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ**

Документ: TRANS/WP.15/2003/7 (секретариат)

27. Рабочая группа приняла предложения по поправкам, являющиеся результатом работы Совместного совещания МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ в 2002 году, внося в них некоторые исправления редакционного характера (см. приложение).

### **Пункты 1.1.4.2 и 5.3.1.5.2**

Документ: TRANS/WP.15/2003/5 (ФИАТА)

28. По поводу двух альтернативных предложений об изменении пунктов 1.1.4.2 или 5.3.1.5.2 мнения участников разделились, и было отмечено, что поправка к пункту 1.1.4.2 касается также МПОГ. Представителю ФИАТА было предложено дополнительно продумать этот вопрос и представить новое предложение Совместному совещанию МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ.

### **Подготовка водителей**

Документы: TRANS/WP.15/2003/6 и -/Согг.1 (Лихтенштейн)

Неофициальный документ: INF.20 (Австрия, Германия, Лихтенштейн, Норвегия и Польша)

29. Некоторые делегации указали, что предлагаемое обязательство, касающееся подготовки водителей транспортных средств с максимальным разрешенным весом до 3,5 т, затрагивает весьма большое число водителей и поэтому имело бы серьезные экономические последствия; они выразили сожаление по поводу того, что это предложение не сопровождается, как это принято, обоснованием, подкрепленным статистическими данными о дорожно-транспортных происшествиях, ожидаемыми



выгодами с точки зрения безопасности и данными о предполагаемых расходах, связанных с введением этой меры.

30. Другие делегации подчеркнули, что требования в области подготовки привели к значительному повышению себестоимости перевозки опасных грузов и что во избежание этого промышленность во все больших масштабах использует транспортные средства весом до 3,5 т, которые становятся все более эффективными с точки зрения мощности и скорости, но при этом не подпадают под действие многих требований в области безопасности.

31. Представитель Италии предложил отложить принятие решения по данному предложению, с тем чтобы предоставить правительствам необходимое время для сбора статистических данных о дорожно-транспортных происшествиях и для оценки соотношения между преимуществами в области безопасности и затратами. В результате голосования, при котором голоса разделились поровну, это предложение принято не было.

32. В итоге Рабочая группа высказалась в пользу принятия предложения Лихтенштейна, а именно предложения о том, чтобы все водители транспортных средств, перевозящих опасные грузы, независимо от максимального разрешенного веса транспортного средства, при условии соблюдения изъятий, предусмотренных в разделе 1.1.3, проходили подготовку в соответствии с пунктом 8.2.1. Эта мера будет введена в действие не позднее 1 января 2007 года (см. приложение).

33. Представитель Испании отметил, что в ближайшем будущем его страна предложит учредить рабочую группу с целью улучшения главы 1.3 ДОПОГ.

Документ: TRANS/WP.15/2003/19 (Германия)

Неофициальный документ: INF.21 (Германия)

34. После продолжительного обсуждения альтернативных решений, предложенных Германией, Рабочая группа решила, что переподготовка водителей должна проводиться каждые пять лет и что ее общая продолжительность, включая индивидуальные практические занятия, будет составлять не менее двух дней. Это решение обеспечит единообразное толкование действующих положений и позволит тем самым унифицировать условия получения свидетельства о подготовке.

**Пункты 5.4.3.1 а) и 5.4.3.8**

Неофициальный документ: INF.3 (Австрия)

35. Рабочая группа подтвердила, что в том случае, когда письменные инструкции применяются к группе веществ, помимо наименования этой группы веществ необходимо указывать класс, к которому они принадлежат, и соответствующие номера ООН. Предложение об уточнении текста было принято, с тем чтобы избежать возможных проблем с толкованием, и секретариат предложил включить эти изменения в исправление (см. приложение).

36. Представитель Норвегии указал, что в транспортном документе упоминаются не классы, а знаки опасности и так, видимо, и надлежит делать. Он отметил, что на следующей сессии Рабочей группы он внесет соответствующее предложение.

**Пункт 7.5.10**

Неофициальный документ: INF.13 (секретариат)

37. Рабочая группа отметила, что между пунктом 7.5.10 и пунктом 6.8.2.1.27 существует противоречие, и вследствие этого приняла исправление к пункту 7.5.10, согласно которому при загрузке или выгрузке легковоспламеняющихся газов и веществ под № ООН 1361 автоцистерны также должны быть заземлены (см. приложение).

38. Было отмечено, что пункт 7.5.10 отсутствует в МПОГ и что в пункте 6.8.2.1.27 не содержится положения, касающегося заземления вагонов-цистерн, и секретариату было поручено довести этот вопрос до сведения Совместного совещания МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ с целью получения подтверждения.

**Конструкция и допущение транспортных средств**

Документы: TRANS/WP.15/2003/1 (секретариат)  
TRANS/WP.15/2003/8 (секретариат)

39. В этих документах содержатся сводные тексты глав 9.1, 9.2 и 9.3, составленные в соответствии с решениями, принятыми Рабочей группой на ее последней сессии.

Документ: TRANS/WP.15/2003/2 (Бельгия)

40. Ряд делегаций присоединились к мнению Бельгии о том, что необходимо повысить уровень безопасности перевозки опасных грузов, предусмотрев с этой целью требование в отношении конструкции кузова транспортных средств, с тем чтобы, в частности, избежать потери упаковок и повысить устойчивость груза в транспортных средствах. По мнению некоторых делегаций, следовало бы, кроме того, предусмотреть более подробные положения, касающиеся укладки груза в транспортных средствах и контейнерах.

41. Другие делегации указали, что эта проблема касается не только опасных грузов и что скорее следовало бы предусмотреть надлежащие правила, применимые к укладке перевозимых грузов, независимо от их характера. В этой связи было отмечено, что Европейский Союз и рабочая группа ЕКС работают над этим вопросом.

42. Участникам напомнили о том, что неправильная укладка грузов может привести к серьезным последствиям, в частности когда речь идет об упаковках с опасными грузами, и что это обстоятельство побудило ЕЭК ООН, Международную морскую организацию и Международную организацию труда разработать совместные рекомендации, опубликованные в качестве "Директив ИМО/МОТ/ЕЭК ООН по погрузке грузов в перевозочные средства". По этой же причине в МКМПОГ содержится требование о наличии свидетельства о загрузке контейнеров или декларации о загрузке транспортных средств, удостоверяющих, что опасные грузы были погружены в соответствии с применимыми правилами.

43. После этого обсуждения представитель Бельгии сообщил, что он подготовит более конкретное предложение для следующей сессии.

Документ: TRANS/WP.15/2003/10 (Финляндия)

44. После краткого обсуждения представитель Финляндии сняла с рассмотрения свое предложение, поскольку требование о том, что на транспортное средство-тягач, сцепленное с прицепом или полуприцепом, должно выдаваться свидетельство о допущении, уже содержится в пункте 9.1.2.3.

Документ: TRANS/WP.15/2003/11 (Франция)

Неофициальный документ: INF.19 (секретариат)

45. Первое предложение, предусматривающее включение в пункт 9.1.2.1 ссылки на приложение 5 к Правилам № 13 ЕЭК вместо ссылки на пункт 9.2.3.1.2, было принято по предложению Нидерландов с включением перед словом "требованиям" слова "соответствующим" (см. приложение). Кроме того, Рабочая группа отметила, что пересмотр глав 9.1, 9.2 и 9.3 неизбежно приведет к изменению ссылок на пункты части 9 в образце свидетельства о допущении.

46. Второе предложение, предусматривающее редакционный пересмотр пункта 9.1.2.2, было принято с изменениями в соответствии с неофициальным документом INF.19 (см. приложение).

47. Третье предложение, касающееся внесения изменений редакционного характера в раздел 9.1.3, было принято с некоторыми изменениями (см. приложение).

### Электрические цепи

Документ: TRANS/WP.15/2003/12 (КСАОД)

Неофициальный документ: INF.22 (КСАОД)

48. Рабочая группа приняла предложения, касающиеся пунктов 9.2.2.3.1, 9.2.2.3.2 и 9.2.2.5.1, с некоторыми изменениями (см. приложение).

49. В связи с добавлением подпункта с) в пункт 9.2.2.5.1 МОПАП попросила предоставить больше времени для изучения этого предложения, и поскольку решение было принято в результате голосования, в ходе которого многие делегации воздержались, было решено заключить указанный подпункт с) в квадратные скобки, с тем чтобы принятое решение было подтверждено на следующей сессии.

50. Было решено, что английское выражение "as close as practicable" должно быть переведено на французский язык как "aussi près que possible" (как можно ближе), при том понимании, что при толковании французского выражения должна учитываться идея практической осуществимости.

### **Транспортные средства ЕХ/Ш**

Документ: TRANS/WP.15/2003/4 (Норвегия)

51. Отвечая на вопрос представителя Финляндии, представитель Норвегии подтвердил, что тот факт, что передняя стенка грузового отделения не должна иметь щелей ("continuous front wall", "сплошная передняя стенка"), подразумевает, что в этой стенке не должно быть окон.

52. Ряд делегаций обратили внимание на трудности с применением нынешнего пункта 9.3.4 и указали, что крупные транспортные предприятия все меньше используют транспортные средства ЕХ/Ш ввиду их слишком высокой стоимости, в частности вследствие применения данного положения. Некоторые делегации задали вопрос о том, действительно ли необходимо предусматривать эти транспортные средства, принимая во внимание, что для железнодорожных вагонов не предусмотрено никакого положения, касающегося теплоизоляции. Другие делегации задались вопросом о том, не следует ли вернуться к более прагматичным положениям, как, например, положения, которые действовали до 31 декабря 1994 года (маргинальный номер 11 204(3) а) и которые могли бы при необходимости сопровождаться ссылкой на стандарт EN 13501-1 : 2002, предложенный Норвегией.

53. После более углубленного рассмотрения Рабочая группа отметила, что вопрос о контейнерах урегулирован в разделе 7.5.1 и что поэтому нет необходимости предусматривать какие-либо положения в разделе 7.2.5, V.2.

54. В итоге было решено принять в предварительном порядке пересмотренный текст пункта 9.3.4.2, который был заключен в квадратные скобки и по которому окончательное решение будет принято на следующей сессии после проверки стандарта EN 13 501-1, распространенного в ходе текущей сессии.

### **Маркирование транспортных средств с помощью светоотражающих полос**

Неофициальный документ: INF.7 (КСАОД)

55. Участникам напомнили о том, что три года назад было отвергнуто аналогичное предложение Европейской комиссии, которое предусматривало требование о маркировании транспортных средств, предназначенных для перевозки опасных грузов, с помощью светоотражающих лент.

56. Несмотря на то, что некоторые делегации в принципе поддержали это предложение, большинство делегаций сочли, что предлагаемое требование касается всех транспортных средств для перевозки грузов в целом. Они отметили, что это предложение не подкреплено статистическими данными или другими убедительными доводами, доказывающими, что такая мера значительно повысила бы безопасность перевозки опасных грузов, и что поэтому данный вопрос должен быть урегулирован скорее в рамках правил, касающихся безопасности дорожного движения в целом, чем в рамках ДОПОГ. Кроме того, у каждого государства имеется возможность применять к транспортным средствам, зарегистрированным на его территории, требования Правил № 48 и 104, прилагаемых к Соглашению 1958 года.

### **Устойчивость автоцистерн**

Неофициальный документ: INF. 14 (Италия)

57. Правительство Италии предложило отложить на двенадцать месяцев применение Правил № 111 ЕЭК, касающихся устойчивости автоцистерн, введение в действие которых в настоящее время предусмотрено с 1 июля 2003 года для новых транспортных средств, зарегистрированных впервые, посредством заключения многостороннего соглашения.

58. Четыре делегации указали, что, как и в Италии, в их странах трудно будет применять эти Правила с 1 июля 2003 года, поскольку у них не имеется достаточного количества испытательных станций или поскольку, по их мнению, в Правилах № 111 ЕЭК не содержится достаточного числа контрольных критериев для проверки, путем испытаний, достаточной устойчивости какого бы то ни было транспортного средства. Кроме того, большое количество транспортных средств в настоящее время находится в процессе сборки, и изготовители цистерн не получили от производителей базовых транспортных средств достаточной информации, позволяющей гарантировать, что укомплектованное транспортное средство будет соответствовать положениям Правил № 111 ЕЭК к 1 июля 2003 года.

59. Четыре других делегации указали, что они возражают против перенесения срока применения, поскольку это причинило бы ущерб, в частности, тем производителям, которые приложили усилия для обеспечения соответствия стандартам к предписанной дате.

### **Система проверки устойчивости транспортных средств**

Неофициальный документ: INF.16 (Германия)

60. Представитель Германии сообщил Рабочей группе о том, что Рабочей группе WP.29 будут предложены новые правила, касающиеся систем проверки устойчивости транспортных средств, и что, как только эти правила будут разработаны, Рабочей группе будет предложено изучить условия их применения к транспортным средствам, на которые распространяется действие ДОПОГ.

61. Рабочая группа поддержала идею разработки таких новых правил.

### **Главы 9.2 и 9.3**

Документ: TRANS/WP.15/2003/8 (секретариат)

62. Рабочая группа рассмотрела изложенные в этом документе тексты, остающиеся в квадратных скобках. Принятые решения отражены в приложении к настоящему докладу.

63. Ряд делегаций отметили, что толкование содержащихся в таблице 9.2.1 замечаний по подразделу 9.2.3.1 в отношении антиблокировочной тормозной системы и износостойкой тормозной системы, сопряжено с трудностями, поскольку положения, касающиеся этих систем, были заменены в подразделе 9.2.3.1 ссылками на Правила № 13 ЕЭК.

64. К следующей сессии секретариат предложит адаптированный вариант этой части таблицы.

65. Касаясь пункта 9.2.4.7.1, Рабочая группа с беспокойством отметила, что Европейская комиссия возражает против принятия проекта правил ЕЭК, касающихся официального утверждения типа отопительной системы и транспортного средства в отношении его отопительной системы, так как в соответствующую европейскую директиву 2001/56/ЕС в настоящее время вносятся поправки. Это означает, что в том случае, если эти поправки не будут приняты быстро, в вариант ДОПОГ 2005 года можно будет включить ссылки лишь на нынешний вариант директивы 2001/56/ЕС, и что в нем не будет ссылок на соответствующие Правила ЕЭК в ущерб тем договаривающимся сторонам ДОПОГ, которых не затрагивают европейские директивы. В этой связи Рабочая группа обратила внимание Всемирного форума WP.29 и Европейской комиссии на данную проблему и попросила приложить усилия с целью принятия правил ЕЭК в 2003 году, с тем чтобы на них можно было ссылаться в варианте ДОПОГ 2005 года.

## **БЕЗОПАСНОСТЬ В АВТОДОРОЖНЫХ ТУННЕЛЯХ**

Документ: TRANS/AC.7/9, -/Add.1 и -/Corr.1 (Рекомендации Специальной многопрофильной группы экспертов по безопасности в автодорожных туннелях)

Неофициальные документы: INF.15 (Германия) (Доклад неофициальной рабочей группы в Фельдкирхе, представленный Германией)  
INF.18 (Швейцария)  
INF.24 (секретариат)

66. Представитель Австрии внес на рассмотрение доклад неофициальной рабочей группы, которая заседала под его председательством и по его приглашению в Фельдкирхе 12-14 мая 2003 года (INF.15). Он указал, что группе удалось подготовить проект таблицы, в которой опасные грузы, подпадающие под действие ДОПОГ, распределены по группам А, В, С, D или E в зависимости от критериев групп опасности для туннелей, установленных ОЭСР/ПМАДК, а также определить положения, которые могли бы быть включены в главу 1.9 с учетом ограничений в отношении туннелей, предусмотренных в пункте 1.9.3 а). Он подчеркнул, что еще остаются проблемы, требующие решения. Работа ОЭСР/ПМАДК по анализу риска еще не завершена, что не позволяет на данный момент управляющим туннелями определить, какая группа грузов должна быть запрещена для перевозки в туннеле с учетом его характеристик и других социально-экономических или экологических факторов, которые должны приниматься во внимание в процессе принятия решения. Кроме того, следовало бы предложить Рабочей группе по безопасности дорожного движения систему дорожных знаков для использования при въезде в туннели, которые позволяли бы определять разрешенные или запрещенные для перевозки группы грузов.

67. Рабочая группа с удовлетворением отметила прогресс, достигнутый неофициальной группой, и многие делегации заявили о принципиальном одобрении полученных результатов, даже если может потребоваться их уточнение, например в отношении количеств взрывчатых веществ, количеств, которые должны учитываться в случае цистерн или КСГМГ, и т.д.

68. Представитель МСАТ указал, что его организация положительно оценивает положения, которые должны позволить унифицировать нынешние крайне различающиеся условия проезда через туннели и тем самым значительно облегчить международные перевозки. Он высказал пожелание, чтобы информация об условиях проезда через



туннели в каждой стране была передана в соответствии с пунктом 1.9.4 в секретариат ЕЭК ООН и размещена на вебсайте секретариата.

69. Представитель Швейцарии предложил большое число поправок к документу INF.18 с целью разработки унифицированной системы для туннелей. Он предложил рабочей группе WP.15:

- заменить ссылку на подраздел 1.1.3.6, которая содержится в настоящее время в неофициальном документе INF.15, таблицей с указанием максимальных разрешенных количеств, которая учитывала бы конкретные риски в туннелях;
- принять положения, касающиеся опасных грузов, еще неохваченных ДОПОГ, документации, маркировки транспортных средств, подготовки водителей и т.д.;
- предусмотреть возможность отступлений от предлагаемой модели.

70. Он также высказался в пользу возможности полностью запрещать перевозку любых опасных грузов независимо от перевозимого количества. Кроме того, он считает, что каждое государство должно сохранять за собой право по своему усмотрению регламентировать проезд через туннели транспортных средств, перевозящих опасные грузы, и что предлагаемый в пункте 1.9.4 текст противоречит пункту 1.9.2 и выходит за рамки действующих в настоящее время положений пункта 1.9.2.

71. По мнению некоторых делегаций необходимо предусмотреть положения, позволяющие осуществлять легкий и эффективный контроль, например нанесение на транспортное средство маркировки, проверка документации или другие меры.

72. Многие делегации подчеркнули, что для функционирования этой системы необходимо, чтобы каждое государство или каждый управляющий туннелями согласился принимать решения о запрещении/разрешении проезда на основе этой системы. Они выразили опасение по поводу того, что в противном случае вся работа, проделанная для ДОПОГ, может оказаться бесполезной. Однако при этом было высказано мнение, что включение таких положений в ДОПОГ могло бы постепенно заставить управляющих туннелями присоединиться к этой системе, которую можно было бы из года в год усовершенствовать с учетом накопленного опыта.

73. В неофициальном документе INF.24 секретариат предложил дополнить групповую систему, разработанную неофициальной рабочей группой, системой классификационных кодов, которые можно было бы присвоить каждому опасному грузу, указанному в

таблице А главы 3.2: это позволило бы без особого труда устанавливать группу, к которой принадлежит тот или иной груз, и туннели, через которые их можно перевозить. Это позволило бы также упростить практическое применение данной системы, в частности, водителями автотранспортных средств и контролирующими органами.

74. Один из сотрудников секретариата также разъяснил, что в настоящее время процесс внесения поправок в конвенции 1968 года о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах и в дополняющие их Европейские соглашения 1971 года, осуществляемый в рамках Рабочей группы по безопасности дорожного движения, находится на заключительном этапе и должен быть завершен до сентября 2003 года. Сейчас уже слишком поздно вносить предложения по новым сигнальным щитам, поэтому и было бы предпочтительно использовать возможности нынешних сигнальных щитов для указания ограничений на провоз через туннели соответствующих групп грузов.

75. В частности, было отмечено, что на знак "С, 3h", запрещающий въезд транспортных средств, перевозящих опасные грузы, можно было бы установить дополнительную табличку с указанием запрещенных для перевозки грузов в соответствии с действующими национальными правилами. На этой табличке можно было бы также указать, в случае необходимости, группу грузов, в отношении которых вводятся соответствующие ограничения (В-Е).

76. В конечном итоге Рабочая группа в предварительном порядке решила принять тексты, предложенные неофициальной группой, а также подход, предложенный секретариатом. Секретариату было поручено подготовить в сотрудничестве с членами неофициальной группы предложение, обобщающее результаты работы неофициальной группы, относящиеся к кодировке опасных грузов и знакам и сигналам, устанавливаемым на въезде в туннели, которое будет обсуждено на следующей сессии.

## **ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ В ПРОЦЕССЕ ПЕРЕВОЗОК ОПАСНЫХ ГРУЗОВ**

Неофициальные документы: INF.5 (Бельгия)  
INF.23 (секретариат)

77. Рабочая группа приняла к сведению предварительные результаты работы Совместного совещания МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ по этому вопросу (INF.23), в частности решение сгруппировать информацию о мерах, относящихся к обеспечению безопасности, в одной из глав части 1.

78. Несколько делегаций поддержали предложение Бельгии о применении указанных в главе 8.4 положений, касающихся контроля, ко всем грузам, связанным с высоким уровнем риска ("high-consequence dangerous goods"), и о переносе этой главы в часть 1.

79. Вместе с тем было предложено еще раз обратить внимание на то, что согласно принципам реорганизации структуры документов положения, касающиеся водителей транспортных средств, должны указываться в части 8. Кроме того, некоторые делегации полагали, что, хотя указываемые в главе 8.4 положения, касающиеся контроля, позволяют повысить уровень безопасности, они все же в первую очередь направлены на обеспечение безопасности автотранспортных средств на дорогах общего пользования, в то время как положения о контроле, которые будут включены в новую главу, посвященную обеспечению безопасности, по существу имеют своей целью обеспечить безопасность на участках и терминалах временного пользования, стоянках для автотранспортных средств, местах для якорной стоянки судов и сортировочных станциях, доступ к которым посторонним следовало бы запретить.

80. Представители Норвегии, Австрии и Франции задали вопрос о необходимости сохранения указанных выше прежних положений главы 8.4, поскольку они вступают в противоречие с положениями национального законодательства, которые устанавливают запрет на стоянку транспортных средств согласно различным критериям и которые в этой связи могут ставить водителей транспортных средств в затруднительное положение, что вынудит их принимать то или иное решение под свою ответственность.

81. Участники решили вернуться к обсуждению этих вопросов на следующей сессии, в связи с чем делегациям, желающим изменить эти положения, было предложено представить свои предложения в письменном виде.

## **ПРОГРАММА РАБОТЫ**

82. Рабочая группа приняла к сведению тот факт, что Совместное совещание обратилось с просьбой выделить в 2003 году еще одну неделю для проведения совещаний с тем, чтобы завершить подготовку поправок к МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ, которые должны вступить в силу 1 января 2005 года, в частности поправок, касающихся согласования с рекомендациями ООН, новых положений, относящихся к консультантам по вопросам безопасности, и положений, относящихся к обеспечению безопасности.

83. Рабочая группа приняла предложение Совместного совещания поменять местами сроки проведения сессии Совместного совещания, которую планировалось организовать в марте 2004 года, и сессии Рабочей группы WP.15, которую планировалось организовать в

ноябре 2003 года. Сотрудник секретариата указал, что это изменение полностью нарушит план работы секретариата и что в этой связи потребуются изменить сроки организации совещаний с тем, чтобы обеспечить равномерное проведение всех других совещаний, которые с ними связаны. Новое расписание совещаний будет доведено до сведения участников после того, как будет проведена проверка на предмет наличия свободных помещений и устных переводчиков.

84. В повестке дня следующей сессии остаются те же пункты, что и в повестке дня нынешней сессии.

### **ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ**

Неофициальные документы: INF.6 и INF.6/Add.1 (Германия)  
INF.8 (МСАТ)

85. Рабочая группа приняла к сведению тот факт, что по приглашению правительства Германии неофициальная рабочая группа по документации транспортной цепочки, объединяющей наземные, морские или воздушные виды перевозок, проведет свое совещание 10 и 11 июня в Гамбурге. 9-11 июля 2003 года в Женеве состоится организуемое МСАТ совещание неофициальной группы, посвященное консультантам по вопросам безопасности.

Неофициальный документ: INF.25 (секретариат)

86. Рабочая группа приняла к сведению тот факт, что Ассоциация государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН) приняла Протокол № 9 о перевозке опасных грузов, который дополняет Рамочное соглашение АСЕАН об упрощении процедур транзитной перевозки грузов и является его составной частью. В этом протоколе предусматривается, что Договаривающиеся стороны принимают положения Типовых правил ООН и ДОПОГ, касающиеся, в частности, таких вопросов, как классификация, упаковка и маркировка, сигнализация транспортных средств и методы упаковки, транспортные документы, подготовка кадров и меры противопожарной безопасности и предотвращения взрывов. Однако этот протокол по своему смыслу отличается от Соглашения ДОПОГ, поскольку перевозчики опасных транзитных грузов должны получать разрешения от всех компетентных органов стран перевозки грузов.

87. Рабочая группа выражает удовлетворение в связи с популяризацией результатов своей работы и выражает надежду, что в будущем эти страны присоединятся к ДОПОГ и

тем самым воспользуются преимуществами упрощенного режима международных перевозок.

#### **УТВЕРЖДЕНИЕ ДОКЛАДА**

88. Рабочая группа утвердила доклад о работе своей семьдесят четвертой сессии и приложение к нему на основе проекта, подготовленного секретариатом.

---

## Приложение

### Принятые тексты

Глава 1.6           Добавить новый пункт [1.6.1.6] следующего содержания:

"[1.6.1.6] Требования раздела 8.2.1 применяются к водителям транспортных средств максимально допустимой массой не более 3,5 т с 1 января 2007 года. Это переходное положение не применяется к водителям, упомянутым в пунктах 8.2.1.3 и 8.2.1.4".

*(Справочный документ: INF.20 с изменениями)*

Документ TRANS/WP.15/2003/7 принят со следующими исправлениями:

2.1.3.4.1           Данное исправление не касается текста на русском языке.

2.1.3.4.2           Заменить "Включить" на "Добавить".

3.2                 В таблице включить в колонку "Поправка" слово "Добавить" перед "VV16" и "VV17" для № ООН 2912 и 2913.

4.1.4.1           Перед таблицей новых стандартов исправить поправку следующим образом: "В пункт (11) (бывший пункт (10)) добавить следующие ссылки:".

Исправить названия стандартов следующим образом:

Стандарт EN 1919:2000: "Переносные газовые баллоны. Баллоны для сжиженных газов (за исключением ацетилена и СНГ). Проверка в процессе наполнения".

Стандарт EN 1920:2000: "Переносные газовые баллоны. Баллоны для сжатых газов (за исключением ацетилена). Проверка в процессе наполнения".

Стандарт EN 12754:2001: "Переносные газовые баллоны. Баллоны для растворенного ацетилена. Проверка в процессе наполнения".

- 4.2.4.3 Поправка к специальному положению TP13 относится не к пункту 4.2.4.3, а к пункту 4.2.5.3.
- 6.8.3.4.6 b) Поправка касается всего данного пункта, а не только подпункта 6.8.3.4.6 b) и должна гласить следующее:  
"В конце существующего текста после подпунктов а) и b) добавить предложение следующего содержания:".
- 6.8.3.4.9 В первом подпункте заменить слова "газов, растворенных под давлением" словами "растворенных газов".
- 7.3.3 VV15 В первом абзаце исключить слова "/в закрытых вагонах, вагонах с открывающейся крышей, крытых брезентом открытых вагонах, в закрытых контейнерах или крытых брезентом больших контейнерах" и во втором абзаце исключить слова "/вагоны или контейнеры".
- VV17 Заменить "ОПРЗ-1" на "ОПРЗ-I".

*(Справочный документ: INF.13)*

- 7.5.10 Изменить начало пункта следующим образом:

"В случае легковоспламеняющихся газов, или жидкостей с температурой вспышки 61°C или ниже, или № ООН 1361, угля или сажи, группы упаковки II, до наполнения или опорожнения цистерн должны быть приняты меры для обеспечения надлежащего электрического заземления..." *(далее без изменений)*.

*(Справочный документ: INF.3)*

- 5.4.3.1 а) Изменить следующим образом:

"а) следующие сведения о грузах, для которых предназначены или к которым применимы эти инструкции:

- наименование вещества или изделия или группы грузов;
- класс; и
- номер ООН или, для группы грузов - номера ООН".

- 5.4.3.8 Изменить первый подпункт под заголовком "ГРУЗ" следующим образом:

"Следующие сведения о грузах, для которых предназначены или к которым применимы эти инструкции:

- наименования вещества или изделия или группы грузов, характеризующихся одними и теми же видами опасности;
- класс; и
- номер ООН или, для группы грузов - номера ООН."

## Глава 8.2

*(Справочный документ: INF.21)*

8.2.1.1 Изменить начало следующим образом:

"Водители транспортных средств, перевозящих опасные грузы, должны иметь свидетельство..."

8.2.1.2 Изменить начало следующим образом:

"Водители транспортных средств, перевозящих опасные грузы, должны пройти..."

8.2.1.4 Исключить:

"Независимо от максимально допустимой массы транспортного средства,".

8.2.3 Изменить заголовок следующим образом:

"Подготовка всех лиц, участвующих в автомобильной перевозке опасных грузов, кроме водителей, имеющих свидетельство в соответствии с разделом 8.2.1"

Изменить конец последнего предложения этого раздела следующим образом:



"...и грузовых агентств, а также водителей транспортных средств, участвующих в автомобильной перевозке опасных грузов, кроме водителей, имеющих свидетельство в соответствии с разделом 8.2.1".

## Глава 8.5

В специальном положении S1 (1) а) исключить следующие слова:  
"независимо от максимально допустимой массы транспортного средства".

В специальном положении S11 (1) исключить следующие слова:  
"независимо от максимально допустимой массы транспортного средства".

*(Справочный документ: INF.20)*

8.2.1.5 В первом предложении заменить "курсы переподготовки" на "переподготовку" и "соответствующие экзамены" на "соответствующий экзамен".

8.2.2.5.1 Изменить следующим образом:

"Переподготовка, организуемая на регулярной основе, имеет целью обновить имеющиеся у водителей знания; она должна охватывать последние изменения в области техники и законодательства, а также изменения, связанные с перевозимыми веществами".

8.2.2.5.2 Заменить "Курсы переподготовки должны быть пройдены" на "Переподготовка должна быть пройдена".

8.2.2.5.3 Изменить следующим образом:

"Продолжительность переподготовки, включая индивидуальные практические занятия, должна составлять не менее двух дней".

8.2.2.5.4 Изменить начало предложения следующим образом: "В течение каждого учебного дня разрешается ...".

8.2.2.7.3 Заменить "курсу переподготовки" на "переподготовке".

8.2.2.7.3.1 Заменить "курса переподготовки" на "переподготовки".

- 8.2.2.7.3.3        Заменить начало следующим образом: "В ходе экзамена по переподготовке задается...".
- 8.2.2.8.2        Заменить "курса переподготовки" на "переподготовки" и исключить слово "успешно".  
(Справочный документ: INF.21)

Документ TRANS/WP.15/2003/1: Принят со следующими поправками:

- 9.1.2.1        В первом предложении последнего абзаца заменить "требованиям подраздела 9.2.3.1.2" на "соответствующим требованиям приложения 5 к Правилам № 13 ЕЭК".  
(Справочный документ: TRANS/WP.15/2003/11 с поправками)
- 9.1.2.2        Изменить следующим образом:

**"9.1.2.2    Требования, касающиеся транспортных средств  
официально утвержденного типа**

По просьбе изготовителя транспортного средства или его должным образом уполномоченного представителя тип транспортных средств, для которых требуется допущение к перевозке в режиме ДОПОГ в соответствии с подразделом 9.1.2.1, может быть официально утвержден компетентным органом. Соответствующие технические требования главы 9.2 считаются выполненными, если свидетельство об официальном утверждении типа было выдано компетентным органом в соответствии с Правилами № 105 ЕЭК<sup>1</sup> или директивой 98/91/ЕС<sup>2</sup>, при условии, что технические требования указанных Правил или указанной директивы соответствуют требованиям главы 9.2 настоящей части и что никакая модификация транспортного средства не ставит под сомнение действительность свидетельства.

---

<sup>1</sup>    *Правила № 105 (Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения транспортных средств, предназначенных для перевозки опасных грузов, в отношении конструктивных особенностей).*

<sup>2</sup>    *Директива 98/91/ЕС Европейского парламента и Совета от 14 декабря 1998 года, касающаяся автотранспортных средств и их прицепов, предназначенных для дорожной перевозки опасных грузов, и изменяющая директиву 70/156/ЕЕС, касающуюся официального утверждения типа автотранспортных средств и их прицепов (Official Journal of the European Communities No. L011 of 16.01.1999, p. 0025-0036).*

Такое официальное утверждение типа, предоставленное одной Договаривающейся стороной, должно признаваться другими Договаривающимися сторонами как гарантирующее соответствие транспортного средства, когда это транспортное средство в отдельности предъявляется для осмотра с целью допущения к перевозке в режиме ДОПОГ.

В ходе осмотра с целью допущения к перевозке в режиме ДОПОГ проверке на предмет соответствия применимым требованиям главы 9.2 подвергаются только те части неукомплектованного транспортного средства официально утвержденного типа, которые были добавлены или модифицированы в процессе доукомплектования".

*(Справочный документ: TRANS/WP.15/2003/11 с поправками, содержащимися в документе INF.19)*

9.1.3.1 Исключить три последних предложения ("Это свидетельство должно составляться на языке... на английском, немецком или французском языке".)

9.1.3.2 Заменить "компетентными органами" на "компетентным органом".

9.1.3.3 Добавить после слов "с розовой диагональной полосой" следующий текст: Это свидетельство составляется на языке или одном из языков выдающей его страны. Если это не английский, французский или немецкий язык, то заголовок свидетельства о допущении, а также любые замечания, вносимые в графу 11, должны составляться на английском, французском или немецком языке".

*(Справочный документ: TRANS/WP.15/2003/11 с поправками)*

Документ TRANS/WP.15/2003/8: Принят со следующими изменениями: зачеркнутый текст должен быть исключен, а подчеркнутый текст - включен. Были приняты также следующие поправки:

В названии главы 9.2 исключить слово "БАЗОВЫХ".

9.2.1 Во втором подпункте, начинающемся с тире, снять квадратные скобки.

В таблице:

- включить "X" для транспортных средств ОХ в позиции для пункта 9.2.4.2 и исключить строку для пункта 9.2.4.2.1 (перенумерован);
- в позиции для раздела 9.2.5 в колонке "Замечания" снять квадратные скобки.
- добавить в колонку "ЗАМЕЧАНИЯ" для пункта 9.2.2.3.1 новое замечание "h" следующего содержания:

"h Последнее предложение пункта 9.2.2.3.1 применяется к транспортным средствам, впервые зарегистрированным (или вводимые в эксплуатацию, если регистрация не требуется) после 30 июня 2005 года".

*(Справочный документ: INF.22).*

[9.2.2.3.1 В конце добавить следующее предложение: "Если используется однополюсный переключатель, он должен быть установлен на проводе питания, а не заземления.".]

*(Справочный документ: TRANS/WP.15/2003/12 с поправками)*

[9.2.2.3.2 В конце этого пункта добавить следующее предложение: "Если устройство(а) управления переключателя имеет(ют) электрический привод, то цепи устройства(устройств) управления должны отвечать требованиям подраздела 9.2.2.5.".]

*(Справочный документ: TRANS/WP.15/2003/12 с поправками)*

[9.2.2.5.1 Добавить новый подпункт с) следующего содержания:

"с) Провода питания постоянно находящегося под напряжением электрооборудования должны либо соответствовать требованиям стандарта МЭК 60079, часть 7 ("Повышенная безопасность"), и быть защищены предохранителем или автоматическим прерывателем цепи, установленным как можно ближе к источнику энергии, либо в тех случаях, когда речь идет о "принципиально безопасном оборудовании", быть защищены защитным барьером, установленным как можно ближе к источнику энергии.".]

*(Справочный документ: TRANS/WP.15/2003/12 с поправками)*

9.2.3.1.2            Заменить "[3], [5]" на "3" и исключить сноску 5.

9.2.4.2.1 (*перенумерован*)   Исключить номер этого пункта. (Текст остается без изменений.)

9.3.2.3            В первом предложении после слова "выключатель" добавить слова "топливного обогревательного прибора".

9.3.4.2            Изменить следующим образом:

"[9.3.4.2   Для изготовления кузова должны использоваться жаропрочные и огнестойкие материалы, и его стенки должны иметь толщину не менее 10 мм. Это требование считается выполненным, если использованы материалы, отнесенные к классу B-S<sub>3</sub>-d<sub>2</sub> в соответствии со стандартом EN 13501-1: 2002.

Если для изготовления кузова используется металл, то вся внутренняя поверхность кузова должна быть покрыта материалами, отвечающими тем же требованиям."].

*(Справочный документ: TRANS/WP.15/2003/4 с поправками)*

-----