



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по перевозкам опасных грузов

**Доклад Рабочей группы о работе ее восемьдесят
восьмой сессии,**

состоявшейся в Женеве 3–7 мая 2010 года

Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники.....	1–2	4
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	3	4
III. Семьдесят вторая сессия Комитета по внутреннему транспорту (пункт 2 повестки дня).....	4–7	4
IV. Состояние Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) и связанные с этим вопросы (пункт 3 повестки дня).....	8–10	5
A. Присоединение.....	8	5
B. Протокол о внесении поправок 1993 года	9	5
C. Исправления к изданию ДОПОГ 2009 года	10	5
V. Толкование ДОПОГ (пункт 4 повестки дня)	11–18	5
A. Маркировка при перевозке опасных грузов, упакованных в ограниченных количествах	11–15	5
B. Защита грузов MEMU от загорания шин.....	16–18	6
VI. Работа Совместного совещания МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ (пункт 5 повестки дня)	19	6
VII. Предложения о внесении поправок в приложения А и В к ДОПОГ (пункт 6 повестки дня)	20–71	7
A. Нерассмотренные вопросы.....	20–43	7
1. Освобождение от применения положений, касающихся маркировки, транспортных единиц, в которых содержатся опасные грузы, упакованные в ограниченных количествах.....	20–22	7
2. Применение новой маркировки на транспортных единицах, в которых содержатся опасные грузы, упакованные в ограниченных количествах	23–26	7
3. Подготовка водителей	27–38	8
4. Маркировка в виде табличек оранжевого цвета на прицепах, отсоединенных от тягача.....	39	9
5. Исправления и поправки, вытекающие из других поправок, которые необходимо учесть в поправках 2011 года.....	40–43	10
B. Конструкция и допущение к перевозке транспортных средств.....	44–46	10
1. Электрические соединения	44–45	10
2. Переходные меры, касающиеся конструкции транспортных средств, для включения в поправки 2011 года.....	46	10
C. Новые предложения	47–71	11
1. Пункт 1.1.3.6.2 и применение специального положения S24 главы 8.5.....	47	11
2. Подготовка водителей	48	11

3.	Обработка и укладка контейнеров и контейнеров-цистерн	49–50	11
4.	Присвоение кода транспортного средства АТ номерам ООН 1373, 1442 и 3175	51–52	11
5.	Требования к конструкции и оборудованию MEMU	53–55	12
6.	Письменные инструкции и другие вопросы, вытекающие из итогов работы Комиссии экспертов МПОГ	56–60	12
7.	Безопасность в автодорожных туннелях	61–65	13
8.	Указание кода туннеля в транспортном документе для порожней неочищенной тары	66–67	14
9.	Маркировка в виде табличек оранжевого цвета на прицепах...	68–69	14
10.	Переходные меры для табличек оранжевого цвета	70	14
11.	Исправления к инструкциям по упаковке Р003 и Р904	71	15
VIII.	Ограничения на проезд через автодорожные туннели (пункт 7 повестки дня)	72–74	15
IX.	Вопросы, связанные с обеспечением безопасности (пункт 8 повестки дня)	75	15
X.	Программа работы (восемьдесят девятая сессия) (пункт 9 повестки дня)	76–77	15
XI.	Прочие вопросы (пункт 10 повестки дня)	78–80	15
XII.	Утверждение доклада (пункт 11 повестки дня)	81	16
Приложения			
I.	Проект поправок к приложениям А и В к ДОПОГ, принятый Рабочей группой для вступления в силу 1 января 2011 года		17
II.	Проект поправок к приложениям А и В к ДОПОГ, принятый Рабочей группой для вступления в силу 1 января 2013 года		18

I. Участники

1. Рабочая группа по перевозкам опасных грузов провела свою восемьдесят восьмую сессию 3–7 мая 2010 года под руководством Председателя г-на Ж. А. Франку (Португалия) и заместителя Председателя г-жи А. Румье (Франция).
2. В работе сессии приняли участие представители следующих стран: Австрии, Венгрии, Германии, Дании, Испании, Италии, Латвии, [Литвы], Нидерландов, Норвегии, Польши, Португалии, Российской Федерации, Румынии, Словакии, Соединенного Королевства, Турции, Финляндии, Франции, [Чешской Республики], Швейцарии и Швеции. На сессии была представлена Европейская комиссия. Была представлена следующая межправительственная организация: Межправительственная организация по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ). Были представлены следующие неправительственные организации: Европейская ассоциация по промышленным газам (ЕАПГ), Европейская ассоциация по сжиженным нефтяным газам (ЕАСНГ), Международная ассоциация по производству автомобильных кузовов и прицепов (МАПКП), Европейский совет химической промышленности (ЕСФХП), Европейская ассоциация поставщиков автомобильных деталей (КСАОД), Международная федерация транспортно-экспедиторских ассоциаций (ФИАТА), Международная организация предприятий автомобильной промышленности (МОПАП) и Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ).

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

Документы: ECE/TRANS/WP.15/205 и Add.1

Неофициальные документы: INF.1, INF.2/Rev.1 и INF.5 (секретариат)

3. Рабочая группа утвердила подготовленную секретариатом предварительную повестку дня, измененную в соответствии с неофициальным документом INF.2/Rev.1 с целью учета неофициальных документов INF.1–INF.35.

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

Документы: ECE/TRANS/2010/2 (секретариат),
ECE/TRANS/208 (доклад Комитета)

4. Рабочая группа приняла к сведению результаты работы семьдесят второй сессии Комитета.
5. Рабочая группа отметила, в частности, что по поручению Комитета секретариат подготовил документ, касающийся надлежащей процедуры внесения поправок в ДОПОГ, с целью исключения слова "Европейское" из названия Соглашения (ECE/TRANS/2010/2). Некоторые делегации, участвовавшие в работе Комитета, поддержали идею внесения с этой целью в ДОПОГ соответствующей поправки. Две делегации высказали сомнения в отношении необходимости внесения такой поправки (ECE/TRANS/208, пункты 77–78), и поэтому Комитет перенес данный вопрос на рассмотрение Рабочей группы.

6. Представитель Германии заявил, что его правительство, которое действительно высказало сомнения в ходе сессии Комитета, подтвердило свое возражение против такой поправки, поскольку оно полагает, что ДОПОГ вписывается в характерные для Европы общие юридические рамки дорожного движения, которые отнюдь не обязательно применяются в соседних странах, и что, кроме того, в соответствии со статьей 6 ДОПОГ страны, не являющиеся членами ЕЭК ООН, уже могут присоединяться к ДОПОГ.

7. Председатель сделал вывод о том, что ввиду упомянутого возражения быстрая процедура, предложенная секретариатом в документе ECE/TRANS/2010/2, не может быть применена, так как она предполагает наличие предварительного консенсуса Договаривающихся сторон.

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

A. Присоединение

Неофициальный документ: INF.7 (секретариат)

8. Рабочая группа с удовлетворением отметила, что 22 февраля 2010 года к ДОПОГ присоединилась Турция и что вследствие этого для данной страны ДОПОГ вступило в силу 22 марта 2010 года.

B. Протокол о внесении поправок 1993 года

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

C. Исправления к изданию ДОПОГ 2009 года

10. Рабочая группа отметила, что исправления к ДОПОГ, утвержденные на восемьдесят шестой сессии, считаются принятыми (C.N.751.2009-TREATIES-5 и C.N.24.2010.TREATIES-1) (см. также ECE/TRANS/WP.15/201, приложение II).

V. Толкование ДОПОГ (пункт 4 повестки дня)

A. Маркировка при перевозке опасных грузов, упакованных в ограниченных количествах

Документ: ECE/TRANS/WP.15/2010/9 (Швейцария)

11. Участники высказали неодинаковые мнения по вопросу о том, допустимо ли в соответствии с пунктом 3.4.10 а) ДОПОГ 2009 года (пунктом 3.4.13 а)

ДОПОГ 2011 года) размещение на транспортных единицах, перевозящих только опасные грузы, упакованные в ограниченных количествах, табличек оранжевого цвета вместо маркировочного знака, предусмотренного для ограниченных количеств.

12. С точки зрения некоторых делегаций, цель этого пункта состоит лишь в том, чтобы избежать размещения двойной маркировки в тех случаях, когда транспортные единицы перевозят одновременно ограниченные количества и другие опасные грузы. По их мнению, на этот вопрос следует ответить отрицательно, так как таблички оранжевого цвета могут ввести в заблуждение аварийно-спасательные службы и проверяющие органы и создать дополнительные проблемы, в том что касается, например, ограничений перевозок через туннели.

13. По мнению других делегаций, перевозчик может принять решение не использовать разрешенные освобождения независимо от того, идет ли речь о положениях главы 3.4 или, например, положениях подраздела 1.1.3.6. С другой стороны, по мнению некоторых из этих делегаций, размещение таблички оранжевого цвета означает, что в таком случае должны применяться все положения ДОПОГ.

14. Представитель ОТИФ указал, что этот вопрос может возникнуть также и в связи с пунктом 3.4.10 b).

15. Представитель Швейцарии заявил, что он представит предложение об изменении этих текстов, с тем чтобы избежать любого двусмысленного толкования.

V. Защита грузов MEMU от загорания шин

16. Рабочая группа отметила, что существующий текст пункта 9.8.7.2 допускает использование любых металлов, включая тем самым алюминий, для изготовления теплозащитных экранов, предназначенных для защиты грузов от загорания шин.

17. Большинство делегаций сочли, что алюминий не подходит для этой цели. Было также отмечено, что эффективными могут быть и другие материалы, помимо металлов, например некоторые композитные материалы.

18. Представитель Норвегии подготовит предложение о поправке к следующей сессии.

VI. Работа Совместного совещания МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ (пункт 5 повестки дня)

Неофициальные документы: INF.20 (секретариат)
(Текст приложения II к докладу
Совместного совещания о работе ее весенней
сессии 2010 года, ECE/TRANS/WP.15/AC.1/118)
INF.16 (секретариат)
INF.23 (ЕСФХП)
INF.24 (Франция)

19. Рабочая группа приняла поправки, предложенные Совместным совещанием на его весенней сессии 2010 года для вступления в силу 1 января 2011 го-

да, при условии внесения некоторых изменений с целью учета неофициальных документов INF.16, INF.23 и INF.24 (см. приложение I).

VII. Предложения о внесении поправок в приложения А и В к ДОПОГ (пункт 6 повестки дня)

A. Нерассмотренные вопросы

1. Освобождение от применения положений, касающихся маркировки, транспортных единиц, в которых содержатся опасные грузы, упакованные в ограниченных количествах

Документ: ECE/TRANS/WP.15/2009/11 (Швейцария)

Неофициальный документ: INF.6 (представлено на восемьдесят седьмой сессии) (Швейцария)

20. Ряд делегаций высказались в поддержку предложения Швейцарии о том, чтобы не требовать размещения маркировки на транспортных единицах, перевозящих опасные грузы, упакованные в ограниченных количествах, если перевозимые количества не превышают значений, указанных в пункте 1.1.3.6.3, поскольку размещения таблички оранжевого цвета не требуется в тех случаях, когда грузы не упакованы в ограниченных количествах.

21. Другие делегации отметили, что качество тары не является одинаковым и что в отсутствие указаний в транспортном документе и отсутствия на таре маркировки в виде номера ООН трудно будет применять положения пункта 1.1.3.6.3.

22. В результате проведенного голосования это предложение не было принято.

2. Применение новой маркировки на транспортных единицах, в которых содержатся опасные грузы, упакованные в ограниченных количествах

Неофициальный документ: INF.8 (МСАТ)

23. Представитель МСАТ пояснил, что он уже представил Совместному совещанию предложение, предусматривающее требование о незамедлительном использовании, начиная с 1 января 2011 года, нового маркировочного знака опасных грузов в ограниченных количествах, принимая во внимание, что предыдущий маркировочный знак "LTD QTY" по-прежнему не является обязательным до 1 января 2011 года. Это позволит избежать недоразумений, связанных с возможностью использования двух различных знаков с 1 января 2011 года. Поскольку это предложение не было принято Совместным совещанием, он предложил новое решение с учетом переходных сроков для других видов транспорта, а именно обязательное применение с 1 января 2011 года для транспортных единиц и с 1 января 2012 года для контейнеров.

24. Некоторые делегации поддержали данное предложение, однако другие высказались за сохранение определенной гибкости в этом вопросе.

25. МСАТ пересмотрел свое предложение с учетом высказанных замечаний и просто предложил, чтобы маркировка, предусмотренная с 1 января 2011 года, могла применяться даже в том случае, если используется переходная мера, раз-

решающая применять прежние положения главы 3.4 до 30 июня 2015 года. Это пересмотренное предложение было принято (см. приложение I).

26. Что касается второго предложения, предусматривающего заключение многостороннего соглашения, разрешающего использование этой маркировки до 1 января 2011 года, то по нему не было принято решения, так как заключение многосторонних соглашений зависит от воли Договаривающихся сторон. Вместе с тем было отмечено, что такое соглашение было бы полезным, в особенности для перевозчиков в тех странах – членах Европейского союза, которые не включают в свое национальное законодательство положения ДОПОГ 2011 года для применения начиная с 1 января 2011 года. Действительно, в таком случае при осуществлении внутренних перевозок и в отсутствие многостороннего соглашения перевозчики должны будут начать применять с 1 января 2011 года положения, касающиеся маркировки, используя только ранее предписанный маркировочный знак и не имея возможности использовать новый маркировочный знак.

3. Подготовка водителей

Документ: ECE/TRANS/WP.15/2010/1 (Франция, Соединенное Королевство, Швеция)

Неофициальные документы: INF.4 (Франция, Соединенное Королевство, Швеция)
INF.6 (Швейцария)
INF.17 (Дания)
INF.21 (Франция)
INF.26 (Финляндия)
INF.34 (секретариат)

27. В соответствии с решениями, принятыми на предыдущей сессии (ECE/TRANS/WP.15/203, пункты 34–46), Рабочая группа возобновила обсуждение вопроса о подготовке водителей на основе предложений Франции, Соединенного Королевства и Швеции; она по пункту рассмотрела сводный текст главы 8.2, воспроизведенный в неофициальном документе INF.4. Эти предложения были приняты, за исключением нижеследующего.

28. В заголовках разделов 8.2.1 и 8.2.2 была сохранена ссылка на подготовку водителей.

29. Предложение об изменении третьего предложения подраздела 8.2.2.2, постановленное на голосование, не было принято. Было также решено уточнить, что утверждение, которое там упоминается, является утверждением, предусмотренным в подразделе 8.2.2.6.

30. Текст сноски 1 к пункту 8.2.2.4.1 был включен в текст самого пункта 8.2.2.4.1.

31. Добавление ссылки на экзамены в подразделе 8.2.2.6 не было принято. Некоторые делегации опасались того, что это может создать впечатление, что экзамены могут проводиться организациями, не зависящими от компетентного органа. Другие делегации сочли, что такой случай возможен. Было решено, что данный вопрос должен стать предметом отдельного предложения на одной из будущих сессий.

32. Предложение об исключении в пункте 8.2.2.7.1.3 ссылки на экзаменационную комиссию, назначенную компетентным органом, вызвало дискуссию. После того как авторы предложения пояснили, что эти экзаменационные комис-

сии являются частью организаций, назначаемых в качестве компетентных органов в соответствии с национальным законодательством, и тем самым соответствуют определению компетентного органа, содержащемуся в разделе 1.2.1, данное предложение, поставленное на голосование, было принято (см. приложение I).

33. Что касается образца свидетельства, содержащегося в пункте 8.2.2.8.5, то было решено исключить пункт 11, предусмотренный для национальных замечаний, поскольку ни одна из присутствовавших делегаций не сочла его полезным. Было также указано, что только заголовок и слова "ДЕЙСТВИТЕЛЬНО ДО", содержащиеся в пункте 8, должны переводиться на английский, французский или немецкий язык, если язык, на котором выдается свидетельство, не является одним из этих трех языков.

34. В отношении пунктов 9 и 10 этого свидетельства было подтверждено, что можно указывать класс или классы либо номера ООН, либо комбинацию классов и номеров ООН, учитывая то, что классы и номера ООН могут указываться в пункте 9 для цистерн только в том случае, если они охватываются классами и номерами ООН, указанными в пункте 10 для других перевозок, кроме перевозок в цистернах.

35. Предложение Швейцарии, содержащееся в неофициальном документе INF.6, о добавлении слов "за исключением классов 1 и 7" в конце предпоследнего предложения пункта 8.2.1.3 не было поддержано, а предложение об изменении пункта 8.2.2.7.1.1, напротив, было принято (см. приложение I).

36. Предложение Дании, содержащееся в неофициальном документе INF.17, предусматривало добавление нового пункта 8.2.2.7.2.4, в соответствии с которым компетентному органу разрешается корректировать количество вопросов и продолжительность единого экзамена для всеобъемлющих курсов, учитывая возможность сокращения специализированных курсов подготовки по классам 1 и 7. Поскольку речь шла о новом предложении, обсуждался лишь его принцип, и проведенное неофициальное голосование показало, что большинство делегаций не поддерживают это предложение.

37. Голосование по предложению Франции, содержащемуся в неофициальном документе INF.21, относительно сохранения предусмотренной в действующем издании ДОПОГ возможности истечения периода действия свидетельства о подготовке в разные сроки применительно к базовой подготовке и специализированной подготовке показало, что значительное большинство членов Рабочей группы выступают против него.

38. С учетом большого числа принятых поправок Рабочая группа решила соответствующим образом изменить нумерацию некоторых пунктов, с тем чтобы составить последовательный текст главы 8.2 без наличия пунктов, обозначенных как "зарезервированные" или "исключенные". Секретариату было поручено выполнить эту работу и подготовить проект в ходе сессии (см. неофициальный документ INF.34). Окончательный текст, в котором будут учтены другие изменения, принятые в ходе сессии (см. пункт 48), будет размещен на вебсайте ЕЭК ООН в виде неофициального документа INF.34/Rev.1 (см. также приложение I).

4. Маркировка в виде табличек оранжевого цвета на прицепах, отсоединенных от тягача

Документ:

ECE/TRANS/WP.15/2010/4 (Германия и Швеция)

39. Предложение о том, чтобы рассматривать отсоединенные от тягача прицепы в качестве транспортных единиц для целей применения положений пункта 5.3.2.1.1 в отношении размещения табличек оранжевого цвета, с тем чтобы, в частности, обеспечить маркировку этих прицепов, когда они, будучи отцепленными, находятся в зонах временной стоянки, например в портах, было поставлено на голосование и не было принято. Некоторые делегации высказали мнение о том, что применительно к портам эта проблема должна решаться в других юридических рамках.

5. Исправления и поправки, вытекающие из других поправок, которые необходимо учесть в поправках 2011 года

Неофициальные документы: INF.9, INF.10, INF.15 и Add.1, INF.22 (секретариат)
INF.27 (Российская Федерация)

40. Предложения секретариата были приняты (см. приложение I).

41. Что касается поправки к сноске 3 к пункту 6.8.2.1.18 (определение мягкой стали), то Рабочая группа решила, что такую же поправку следует внести в сноску 3 к пунктам 6.8.2.1.19–6.8.2.1.21 (см. приложение I).

42. Представитель ОТИФ передал замечания Бельгии относительно исключения переходных мер 1.6.3.25 и 1.6.4.15. Рабочая группа решила сохранить эти переходные меры, поскольку они по-прежнему уместны в случае цистерн для газов (см. приложение I).

43. Рабочая группа приняла дополнительные исправления к документу ECE/TRANS/WP.15/204 на основе замечаний представителя Российской Федерации (см. приложение I).

В. Конструкция и допущение к перевозке транспортных средств

1. Электрические соединения

Документ: ECE/TRANS/WP.15/2010/12 (Франция)

Неофициальные документы: INF.18 (КСАОД)
INF.25 (Германия)

44. Предложение о добавлении ссылки на стандарт EN 15207 в пункте 9.2.2.6.3 для электрических соединений, используемых, например, для передачи данных между транспортными средствами и прицепами, было принято (см. приложение II).

45. Необходимо предусмотреть соответствующую переходную меру, когда это изменение вступит в силу 1 января 2013 года. Представителю Франции было также предложено предусмотреть добавление соответствующего пункта в главу 9.7, поскольку эти электрические соединения в некоторых случаях устанавливаются на кузовах транспортных средств или на цистернах и необязательно на шасси.

2. Переходные меры, касающиеся конструкции транспортных средств, для включения в поправки 2011 года

Неофициальный документ: INF.11 (Франция)

46. После рассмотрения документа, представленного Францией, Рабочая группа решила, что нет необходимости вносить изменения в переходную меру,

предусмотренную в пункте 1.6.5.4 в документе ECE/TRANS/WP.15/204, однако переходная мера, предусмотренная в пункте 1.6.5.12, должна применяться к транспортным средствам, зарегистрированным до 1 апреля 2012 года (см. приложение I).

C. Новые предложения

1. Пункт 1.1.3.6.2 и применение специального положения S24 главы 8.5

Документ: ECE/TRANS/WP.15/2010/2 (Германия)

47. Рабочая группа согласилась с тем, что специальное положение S24 следовало бы включить в перечень, содержащийся в пункте 1.1.3.6.2, когда оно было включено в главу 8.5 в 2009 году, и в этой связи решила внести исправление в пункт 1.1.3.6.2 с 1 января 2011 года (см. приложение I).

2. Подготовка водителей

Документ: ECE/TRANS/WP.15/2010/3 (Швейцария)

Неофициальный документ: INF.28 (Швейцария)

48. Рабочая группа подавляющим большинством голосов приняла предложение Швейцарии изменить формулировку пункта 8.2.2.8.2, с тем чтобы предусмотреть случай, когда водители желают пройти курс переподготовки более чем за 12 месяцев до истечения срока действия их свидетельства. Эта поправка должна быть включена в перечень поправок, вступающих в силу 1 января 2011 года (см. приложение I).

3. Обработка и укладка контейнеров и контейнеров-цистерн

Документ: ECE/TRANS/WP.15/2010/7 (Германия)

49. Рабочая группа приняла в принципе предложение о том, чтобы расширить сферу применения пункта 7.5.7.4, который применяется в настоящее время к обработке и укладке только контейнеров, распространив ее на контейнеры-цистерны, как было предложено Германией, а также на переносные цистерны и МЭГК (см. приложение II).

50. Однако этот текст был заключен в квадратные скобки, поскольку представитель Российской Федерации высказал замечание, что не все положения пункта 7.5.7.1 могут применяться к погрузке, укладке и разгрузке контейнеров, перевозимых на транспортном средстве. В этой связи необходимо будет пересмотреть формулировку пункта 7.5.7.4, с тем чтобы уточнить его сферу применения.

4. Присвоение кода транспортного средства АТ номерам ООН 1373, 1442 и 3175

Документ: ECE/TRANS/WP.15/2010/8 (Германия)

51. Рабочая группа согласилась с тем, что было бы логичным присвоить код АТ этим трем номерам, принимая во внимание, что перевозка в переносных цистернах разрешена. Это изменение должно вступить в силу 1 января 2011 года (см. приложение I).

52. В интересах соблюдения логики, хотя и нет уверенности в том, что вещества под № ООН 1373 и 3175 действительно могут перевозиться в обычных

цистернах МПОГ/ДОПОГ, следует обратиться к Рабочей группе по цистернам Совместного совещания МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ с просьбой присвоить соответствующие коды цистерн МПОГ/ДОПОГ.

5. Требования к конструкции и оборудованию MEMU

Документ: ECE/TRANS/WP.15/2010/5 (Германия)

Неофициальный документ: INF.30 (Германия)

53. Предложение о том, чтобы ограничить сферу применения пункта 6.12.3.1.2 и второго предложения пункта 6.12.3.2.2, распространив ее только на № ООН 1942 и 3375 (нитрат аммония), но при этом включить требование об оснащении цистерн разрывной мембраной или иным подходящим средством сброса давления, утвержденным компетентным органом, было в принципе поддержано рядом делегаций при том условии, что для этого изменения будут предусмотрены переходные меры. Некоторые делегации указали также на то, что необходимо обеспечить наличие вентиляционного устройства.

54. В ходе обсуждения сотрудник секретариата задал вопрос: о каком компетентном органе идет речь, так как без соответствующего уточнения под ним может пониматься компетентный орган любой из стран, участвующих в международной перевозке. Представитель Германии заявил, что в контексте MEMU речь идет о компетентном органе страны использования, что было подтверждено некоторыми делегациями. Однако другие делегации не сочли это логичным, так как свидетельство об утверждении цистерны в принципе выдается компетентным органом страны изготовления или, по крайней мере, страны регистрации транспортного средства и ДОПОГ регулирует собственно перевозку, а не использование этих транспортных средств для изготовления взрывчатых веществ.

55. В итоге Рабочая группа приняла предложения Германии на основе неофициального документа INF.30, с тем чтобы учесть высказанные замечания, и с некоторыми изменениями (см. приложение II).

6. Письменные инструкции и другие вопросы, вытекающие из итогов работы Комиссии экспертов МПОГ

Документ: ECE/TRANS/WP.15/2010/13 (ОТИФ)

56. Председатель отметил, что письменные инструкции были разработаны применительно к чрезвычайным ситуациям, характерным для автомобильного транспорта. Следует с удовлетворением констатировать, что Комиссия экспертов МПОГ сочла целесообразным предусмотреть аналогичные инструкции для железнодорожного транспорта, однако в силу того, что ситуации полностью отличаются, не следует думать, что в этой области необходима четкая гармонизация. Он напомнил также о том, что для автомобильного транспорта эти инструкции печатаются в очень большом количестве экземпляров, и в этой связи Рабочая группа решила как можно реже вносить в них изменения.

57. Некоторые делегации высказали мнение о том, что, поскольку инструкции должны быть изменены к 2011 году, следует воспользоваться этой возможностью, чтобы внести в них соответствующие улучшения, если таковые являются оправданными. Поэтому Рабочая группа по пунктно рассмотрела предложения ОТИФ, некоторые из которых были приняты (см. приложение I).

58. Представитель ФИАТА выразил надежду на то, что в короткие сроки будет составлен сводный текст и что правительства как можно скорее подготовят его переводы и передадут их в секретариат.

59. Рабочая группа отметила процедуры, которые будут применяться ОТИФ для распространения информации, касающейся многосторонних соглашений, заключенных на основании МПОГ. Сотрудник секретариат указал, что существует возможность размещать на вебсайте ЕЭК ООН письма государственных инициаторов с изложением оснований, если таковые будут иметься и будут передаваться в секретариат, однако в принципе не секретариат, а государственный инициатор должно предлагать другим государствам заключать такие соглашения.

60. Рабочая группа решила, что пункт 1.8.3.17 может быть исключен, поскольку с 2003 года аттестация консультантов по вопросам безопасности автомобильных и железнодорожных перевозок осуществляется в соответствии с ДОПОГ и МПОГ и более не осуществляется в соответствии с директивами 96/35/ЕС и 2000/18/ЕС (см. приложение I). Напротив, в случае перевозки по внутренним водным путям Правила, прилагаемые к ВОПОГ, были введены в действие лишь 28 февраля 2009 года, и поэтому следует по-прежнему признавать свидетельства консультантов по вопросам безопасности, выданные на основании директивы, до тех пор пока они не будут возобновлены в соответствии с ВОПОГ (или директивой 2008/68/ЕС).

7. Безопасность в автодорожных туннелях

Документ:

ECE/TRANS/WP.15/2010/10 (Швейцария)

61. Некоторые делегации в принципе высказались в поддержку применения дорожных знаков, позволяющих регламентировать проезд через автодорожные туннели транспортных средств, перевозящих опасные грузы, упакованные в ограниченных количествах. Вместе с тем было отмечено, что это предполагает также внесение поправок в ДОПОГ, например в пункт 1.9.5.3.6, поскольку на настоящий момент ДОПОГ не предусматривает каких-либо ограничений на проезд через туннели в данном случае. Представитель Швейцарии, напротив, высказал мнение, что в отношении подраздела 1.1.3.4 может быть применен такой же подход, как и в отношении подраздела 1.1.3.6, и что, как представляется, нет необходимости вносить в ДОПОГ какие-либо другие поправки.

62. Некоторые делегации высказались против идеи внесения изменений в толкование значения табличек, приведенное в Сводной резолюции о дорожных знаках и сигналах (СР.2), так как эти таблички имеют отношение не только к туннелям и предложение Швейцарии привело бы к неоправданному увеличению числа ограничений на проезд.

63. Представитель Швейцарии заявил, что он проанализирует альтернативное решение, предложенное представителем Финляндии и предусматривающее требование о размещении табличек оранжевого цвета для маркировки ограниченных количеств вместо существующего маркировочного знака, и что этот вопрос можно было бы при необходимости обсудить на Совместном совещании. Было отмечено, что ограничения на проезд через туннели не относятся к компетенции Совместного совещания. Использование табличек оранжевого цвета не предписывается в МПОГ для перевозок грузов в упаковках, и маркировочный знак ограниченных количеств, предусмотренный в настоящее время в вариантах МПОГ и ДОПОГ 2011 года, предусмотрен также и для морских перевозок. Кроме того, размещение табличек оранжевого цвета обычно является си-

нонимом применения в полном объеме положений ДОПОГ, и в частности требований в отношении подготовки водителей.

64. Представитель Швейцарии указал, что, прежде чем подготовить новое предложение, он проконсультируется с заинтересованными делегациями и организациями.

65. Касаясь второго предложения о требовании в отношении документации, представитель Швейцарии сообщил, что он проанализирует необходимость в таком требовании, так как очень значительное большинство опасных грузов, которые могут перевозиться в ограниченных количествах, априори имеют код туннеля E (за исключением, например, органических пероксидов, самореактивных веществ, некоторых легковоспламеняющихся жидкостей группы упаковки I, которым присвоен код LQ3, аэрозолей и малых емкостей, содержащих газ).

8. Указание кода туннеля в транспортном документе для порожней неочищенной тары

Документ: ECE/TRANS/WP.15/2010/11 (Швеция)

Неофициальный документ: INF.13 (Швейцария)

66. Ряд делегаций поддержали мнение Швейцарии о том, что, поскольку порожняя неочищенная тара рассматривается в правилах в качестве опасных грузов точно так же, как если бы она была заполнена, ее не следует освобождать от действия правил, касающихся проезда через туннели, за исключением, возможно, некоторых случаев, которые должны быть веско обоснованы.

67. К представителю Швеции обратились с просьбой подготовить новое предложение, если она пожелает обосновать некоторые случаи, когда порожняя неочищенная тара не представляет какой-либо опасности в туннелях.

9. Маркировка в виде табличек оранжевого цвета на прицепах

Неофициальные документы: INF.29 (Германия и Швеция)

INF.32 (Австрия)

INF.35 (Германия, Австрия и Швеция)

68. После того как предложение Германии и Швеции, содержащееся в документе ECE/TRANS/WP.15/2010/4, не было принято, представители Германии, Австрии и Швеции сформулировали новые предложения, предусматривающие, что табличка оранжевого цвета должна размещаться спереди отсоединенного от тягача прицепа, в котором содержатся упаковки, только в том случае, когда прицеп транспортируется в рамках контрейлерной перевозки, если только на прицепе не размещены информационные табло, требуемые МПОГ для вагонов.

69. Ряд делегаций в принципе поддержали это предложение, однако в отношении формулировки не удалось прийти к единому мнению, и представителям Германии, Австрии и Швеции было поручено внести новое предложение на следующей сессии.

10. Переходные меры для табличек оранжевого цвета

Неофициальный документ: INF.31 (Франция)

70. Рабочая группа приняла предложенную поправку к пункту 1.6.1.8, с тем чтобы учесть исключение пункта 1.6.1.13 (см. приложение I).

11. Исправления к инструкциям по упаковке P003 и P904

Неофициальный документ: INF.33 (секретариат)

71. Рабочая группа приняла исправления, предложенные секретариатом (см. приложение I).

VIII. Ограничения на проезд через автодорожные туннели (пункт 7 повестки дня)

Неофициальный документ: INF.19 (ФИАТА и МСАТ)

72. Представители ФИАТА, МСАТ и ЕСФХП напомнили о том, что с 1 января 2010 года Договаривающиеся стороны ДОПОГ должны применять ограничения на проезд через автодорожные туннели только в соответствии с положениями ДОПОГ и, кроме того, в соответствии с пунктом 1.9.5.3.7 должны уведомлять об этих ограничениях секретариат, который размещает их на своем вебсайте. Они отметили, что многие Договаривающиеся стороны не выполнили своих обязательств в отношении подразделения туннелей на категории, знаков и уведомления, что создает многочисленные логистические проблемы.

73. Ряд делегаций указали, что органы, отвечающие за дорожное движение, и органы, компетентные в вопросах ДОПОГ, – это не одни и те же органы и что не всегда можно без труда получить всю информацию на национальном уровне.

74. Председатель предложил довести эту проблему до сведения Комитета по внутреннему транспорту, который мог бы обратиться к соответствующим административным органам с просьбой передать необходимую информацию в секретариат.

IX. Вопросы, связанные с обеспечением безопасности (пункт 8 повестки дня)

75. Поскольку никаких документов не было представлено, этот пункт не обсуждался.

X. Программа работы (восемьдесят девятая сессия) (пункт 9 повестки дня)

76. Рабочая группа решила, что продолжительность следующей сессии может быть уменьшена до четырех дней и что эта сессия состоится 26-29 октября 2010 года.

77. В повестку дня будут включены те же пункты, что и на нынешней сессии, за исключением пунктов, касающихся Комитета по внутреннему транспорту и вопросов безопасности, которые исключены, и пункта о выборах, который будет добавлен.

XI. Прочие вопросы (пункт 10 повестки дня)

78. Сотрудник секретариата указал, что с учетом вступления в силу Лиссабонского договора следует пересмотреть определение термина "директива ЕС".

79. Представитель Австрии подчеркнул желательность того, чтобы на сессиях было представлено как можно большее число стран, являющихся Договаривающимися сторонами, поскольку с постепенным увеличением числа Договаривающихся сторон трудно будет достичь кворума, если новые страны будут присоединяться к ДОПОГ, но не будут участвовать в сессиях Группы.

80. Поправки, принятые на предыдущих сессиях для вступления в силу 1 января 2011 года, уже были распространены под условным обозначением ECE/TRANS/WP.15/204. Рабочая группа поручила секретариату распространить поправки, которые были приняты на нынешней сессии и вступление в силу которых также предусмотрено с 1 января 2011 года, в виде исправления (ECE/TRANS/WP.15/204/Corr.1) в случае поправок, вносящих изменения в ранее принятые поправки, и в виде добавления (ECE/TRANS/WP.15/204/Add.1) в случае новых поправок. Председателю было поручено передать Договаривающимся сторонам через правительство его страны все поправки для принятия в соответствии с процедурой, предусмотренной статьей 14 ДОПОГ (см. также ECE/TRANS/WP.15/203, пункт 65).

XII. Утверждение доклада (пункт 11 повестки дня)

81. Рабочая группа утвердила доклад о работе своей восемьдесят восьмой сессии и приложения к нему на основе проекта, подготовленного секретариатом.

Приложение I

Проект поправок к приложениям А и В к ДОПОГ, принятый Рабочей группой для вступления в силу 1 января 2011 года

Принятые поправки изменяют или дополняют поправки, принятые на предыдущей сессии (см. ECE/TRANS/WP.15/204). Они были представлены в ходе сессии в качестве документов ECE/TRANS/WP.15/2010/CRP.2 и Add. 1-4.

Поправки, вносящие изменения в ранее принятые поправки, приводятся в документе ECE/TRANS/WP.15/204/Corr.1.

Новые поправки приводятся в документе ECE/TRANS/WP.15/204/Add.1.

Приложение II

Проект поправок к приложениям А и В к ДОПОГ, принятый Рабочей группой для вступления в силу 1 января 2013 года

Глава 1.6

1.6.5 Включить новую переходную меру 1.6.5.14 следующего содержания:

"1.6.5.14 MEMU, допущенные к перевозке до 1 июля 2013 года в соответствии с положениями ДОПОГ, действующими до 31 декабря 2012 года, но не отвечающие требованиям пункта 6.12.3.2.1 или 6.12.3.2.2, применяемым с 1 января 2013 года, могут по-прежнему эксплуатироваться".

(Справочный документ: неофициальный документ INF.30 с поправками)

Глава 6.12

6.12.3.1.2 Изменить следующим образом:

"6.12.3.1.2 В случае № ООН 1942 и 3375 цистерна должна отвечать требованиям глав 4.3 и 6.8, касающимся вентиляционных систем, и, кроме того, должна быть оснащена разрывными мембранами или иными подходящими средствами аварийного сброса давления, утвержденными компетентным органом страны использования".

6.12.3.2.2 Изменить второе предложение следующим образом: "В случае № ООН 1942 и 3375 цистерна должна отвечать требованиям глав 4.3 и 6.8, касающимся вентиляционных систем, и, кроме того, должна быть оснащена разрывными мембранами или иными подходящими средствами аварийного сброса давления, утвержденными компетентным органом страны использования".

(Справочный документ: неофициальный документ INF.30 с поправками)

Глава 7.5

7.5.7.4 После "контейнеров" добавить "[, контейнеров-цистерн, переносных цистерн и МЭГК]".

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/2010/7 с поправками)

Глава 9.2

9.2.2.6.3 Изменить следующим образом:

"9.2.2.6.3 Электрические соединения

Электрические соединения между автотранспортными средствами и прицепами должны иметь степень защиты IP54 в соответствии со стандартом МЭК 60529 и должны быть устроены таким образом, чтобы исключалась возможность случайного рассоединения. Соединения должны соответствовать стандартам ISO 12098:2004, ISO 7638:2003 и EN 15207:2006 в зависимости от конкретного случая".

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/2010/12)