



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.15/153
9 June 1998

RUSSIAN
Original: FRENCH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по перевозкам
опасных грузов

ДОКЛАД РАБОЧЕЙ ГРУППЫ О РАБОТЕ ЕЕ ШЕСТЬДЕСЯТ ЧЕТВЕРТОЙ СЕССИИ
(4-8 мая 1998 года)

СОДЕРЖАНИЕ

	<u>Пункты</u>
Участие	1
Открытие сессии	2 - 4
Утверждение повестки дня	5
Шестидесятая сессия Комитета по внутреннему транспорту	6
Состояние Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) и связанные с этим вопросы (состояние Соглашения, Протокол о внесении поправок, компетентные органы, специальные соглашения)	7 - 22
Совершенствование методов работы	23 - 30
Изменение структуры ДОПОГ	31 - 33
Автоцистерны	34 - 49

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	<u>Пункты</u>
Другие вопросы, рассмотрение которых не завершено	50 - 68
Программа работы	69 - 70
Прочие вопросы	71 - 80
Утверждение доклада	81

Приложение 1 - Правила, касающиеся совершенствования методов работы

Добавление - Стандартный формат документов

Приложение 2 - Проекты поправок к приложениям А и В к ДОПОГ, подлежащих вступлению в силу 1 января 1999 года

ПРОЕКТ ДОКЛАДА РАБОЧЕЙ ГРУППЫ О РАБОТЕ ЕЕ ШЕСТЬДЕСЯТ ЧЕТВЕРТОЙ СЕССИИ

УЧАСТИЕ

1. Рабочая группа по перевозкам опасных грузов провела свою шестьдесят четвертую сессию 4-8 мая 1998 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, Болгарии, Венгрии, Германии, Греции, Дании, Ирландии, Испании, Италии, Латвии, Нидерландов, Норвегии, Польши, Португалии, Румынии, Словении, Соединенного Королевства, Украины, Финляндии, Франции, Чешской Республики, Швейцарии, Швеции и Эстонии. На сессии были также представлены следующие неправительственные организации: Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ), Международная организация предприятий автомобильной промышленности (МОПОП), Комитет связи по вопросам конструкции кузовов и прицепов (КСККП), Европейская ассоциация по сжиженным газам (ЕАСНГ), Ассоциация европейских предприятий нефтяной промышленности (ЕВРОПИА), Международная ассоциация производителей мыла, детергентов и средств бытовой химии (МАПМ), Европейская ассоциация по переносным цистернам (ЕАПЦ), Международная федерация транспортно-экспедиторских ассоциаций (ФИАТА), Комитет связи по вопросам автомобильного оборудования и автомобильных деталей (КСАОД).

ОТКРЫТИЕ СЕССИИ

2. Директор Отдела транспорта г-н Х. Капел Феррер приветствовал участников сессии. Он обратил внимание членов Рабочей группы на указания Комитета по внутреннему транспорту, касающиеся работы в области перевозок опасных грузов, а также на последующую деятельность в связи с Региональной конференцией по транспорту и окружающей среде (Вена, 12-14 ноября 1997 года).

3. Он проинформировал участников сессии о том, что с учетом возрастающего значения работы группы по опасным грузам и той поддержки, которую оказывают этой работе государства-члены, он предложил в рамках реформы ЕЭК преобразовать эту группу в секцию, которая занималась бы вопросами перевозок опасных грузов и других особых грузов, а также предложил назначить начальником этой новой секции нынешнего руководителя группы, являющегося секретарем Рабочей группы. Это предложение было принято.

4. Касаясь вопроса о вакантной должности С-2, он сообщил Рабочей группе о том, что, несмотря на действующие в настоящее время внутренние правила найма, согласно которым обычно не разрешается набирать временный персонал на вакантные штатные должности, он добился того, чтобы из этих правил было сделано исключение в отношении указанной должности, начиная с 1 июня, на период в шесть месяцев. Вместе с тем он указал, что, к сожалению, наряду с этой хорошей новостью есть и плохая новость,

связанная с тем, что вскоре станет вакантной другая должность С-2 в штате этой группы, после того как занимающий ее в настоящее время сотрудник получит повышение и займет другую должность в ЕЭК. В отношении этой должности он также сделал запрос и надеется, что будет сделано аналогичное исключение и эту вакансию можно будет заполнить временным сотрудником; в этой связи он попросил делегатов сообщить секретариату о своих предложениях, если таковые имеются. Кроме того, он напомнил о том, что до окончательного заполнения этих должностей необходимо дождаться результатов национальных конкурсных экзаменов, которые состоятся в 1999 году. В заключение он отметил, что ввиду низкого уровня этих постов (С-2) в будущем может вновь возникнуть проблема со второй из вышеуказанных должностей С-2, так как молодые сотрудники, начинающие свою карьеру с этого уровня, активно стремятся к продвижению на более высокий уровень.

УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ

Документ: TRANS/WP.15/152

Неофициальный документ: INF.1

5. Рабочая группа утвердила повестку дня, подготовленную секретариатом. В случае необходимости дополнительные неофициальные документы, перечисленные в неофициальном документе INF.1, будут рассмотрены каждый в отдельности при обсуждении соответствующего пункта повестки дня.

ШЕСТИДЕСЯТАЯ СЕССИЯ КОМИТЕТА ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Документы: ECE/TRANS/125, пункты 110-117 и 136-145
ECE/TRANS/125/Add.1

6. Рабочая группа приняла к сведению доклад Комитета по внутреннему транспорту о работе его шестидесятой сессии, в частности пункты доклада, касающиеся деятельности Рабочей группы. Было решено вернуться к рассмотрению этих вопросов в ходе обсуждения соответствующего пункта повестки дня.

СОСТОЯНИЕ ЕВРОПЕЙСКОГО СОГЛАШЕНИЯ О МЕЖДУНАРОДНОЙ ДОРОЖНОЙ ПЕРЕВОЗКЕ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ (ДОПОГ) И СВЯЗАННЫЕ С ЭТИМ ВОПРОСЫ (СОСТОЯНИЕ СОГЛАШЕНИЯ, ПРОТОКОЛ О ВНЕСЕНИИ ПОПРАВКИ, КОМПЕТЕНТНЫЕ ОРГАНЫ, СПЕЦИАЛЬНЫЕ СОГЛАШЕНИЯ)

Состояние Соглашения

7. Представитель Ирландии объявил, что его страна намерена стать договаривающейся стороной ДОПОГ до конца лета 1998 года.

Специальные соглашения

Документ: TRANS/WP.15/1998/2 (секретариат)

8. Рабочая группа приняла к сведению полный перечень (обновленный по состоянию на 1 февраля 1998 года) специальных соглашений, заключенных на основании маргинальных номеров 2010 (приложение А) и 10 602 (приложение В).
9. Сотрудник секретариата предложил делегациям выверить список отдельных соглашений, касающихся класса 2, и указать те из них, которые уже недействительны.
10. Он напомнил, что временные отступления, разрешенные до 1 января 1995 года, перестанут быть действительными после 31 декабря 1998 года, если только они не будут возобновлены, и что временные отступления, разрешенные с 1 января 1995 года, действительны в течение не более пяти лет.
11. Представитель Франции обратилась с просьбой о том, чтобы страны, подписавшие многосторонние соглашения, непосредственно уведомляли об этом все договаривающиеся стороны путем препровождения экземпляра подписанного соглашения одновременно стране – инициатору соглашения, компетентным органам всех остальных договаривающихся сторон и секретариату.
12. Сотрудник секретариата напомнил, что соответствующая процедура была принята Рабочей группой на ее пятьдесят девятой сессии и содержится в приложении 2 к документу TRANS/WP.15/142. Он отметил, что предложение Франции позволит улучшить ситуацию на практике и что в этом случае необходимо будет изменить пункт (5) данной процедуры с целью предусмотреть положение, в соответствии с которым страна, подписавшая многостороннее соглашение, должна одновременно направлять его экземпляр не только секретариату и стране-инициатору, но также всем остальным государствам, являющимся договаривающимися сторонами.

Перечень компетентных органов

Документ: TRANS/WP.15/1998/3
INF.17 (Франция)

13. Секретариат просил компетентные органы по вопросам ДОПОГ выверить их адреса и сообщить о возможных изменениях.

Уведомления в соответствии с маргинальным номером 10 599

Документы: TRANS/WP.15/1997/6 и -/1998/6 (Финляндия)
TRANS/WP.15/1997/32 (Норвегия)
TRANS/WP.15/1997/33 (Швейцария)

14. Рабочая группа была проинформирована об уведомлениях, полученных в соответствии с маргинальным номером 10 599.

15. Представитель Норвегии предоставил в распоряжение заинтересованных стран карту автомобильных дорог, которая в настоящее время распространяется на границах среди перевозчиков и содержит информацию о специальных мерах, применяемых на дорогах в Норвегии.

Протокол о внесении поправок 1993 года

16. Рабочая группа настоятельно призвала договаривающиеся стороны ДОПОГ, которые еще не сдали на хранение документы, требующиеся для вступления в силу Протокола от 28 октября 1993 года о внесении поправок в статьи 1 а), 14 1) и 14 3) б) ДОПОГ (Беларусь, Бельгия, Босния и Герцеговина, бывшая югославская Республика Македония, Германия, Греция, Литва, Румыния, Хорватия и Югославия), незамедлительно приступить к осуществлению необходимых процедур.

Применение ДОПОГ на территории Российской Федерации

Неофициальный документ: INF.2 (Финляндия)

17. Представители Финляндии, Польши и МСАТ сообщили о проблемах, которые возникают при осуществлении международных перевозок опасных грузов в Российскую Федерацию или транзитных перевозок таких грузов через территорию этой страны. Различные республики, входящие в состав Российской Федерации, в дополнение к требованиям ДОПОГ установили особые правила в отношении международных перевозок, что противоречит статье 2 ДОПОГ, которая предусматривает, что транспортировка опасных грузов, которые допускаются к перевозке согласно приложению А, разрешается при условии соблюдения требований, предусмотренных в приложениях А и В. Однако эти республики вводят более строгие требования, не предусмотренные в вышеупомянутых приложениях А и В, а именно:

- непредусмотренные запрещения;
- требования в отношении письменных разрешений на каждую отправку и каждое вещество;

- требования в отношении наличия свидетельств о допусчении для всех транспортных средств (в то время как такие свидетельства требуются только для транспортных средств типов FL, OX, AT, EX II и EX III).

18. Эти дополнительные требования не только противоречат положениям ДОПОГ, но и препятствуют экономическому развитию, поскольку они затрудняют движение автотранспортных средств, блокируют их на границах, увеличивают транспортные издержки и ущемляют интересы предприятий, эффективная работа которых зависит от регулярных поставок сырья.

19. Участникам напомнили о том, что на своей последней сессии Комитет по внутреннему транспорту с сожалением отметил, что отдельные государства ввели меры, противоречащие положениям резолюции № 217 Комитета от 4 февраля 1971 года. В этой резолюции заинтересованным правительствам рекомендуется применять в целях устранения трудностей, которые могут возникнуть в результате разнообразных национальных предписаний, применяющихся к международным перевозкам, положения маргинального номера 10 599 только в тех случаях, когда их применение является обязательным, и стремиться в таких случаях не вводить предписания, которые требовали бы получения разрешений для каждой такой перевозки. Более того, с тех пор в маргинальный номер 10 599 были внесены изменения, в которых прямо указаны те случаи, когда могут вводиться дополнительные национальные предписания, причем от договаривающихся сторон требуется уведомлять о них секретариат.

20. Рабочая группа выразила обеспокоенность в связи с такой ситуацией в Российской Федерации и с удовлетворением отметила, что секретариат через регионального советника Отдела транспорта довел эту проблему до сведения министерства транспорта Российской Федерации и ожидает получить разъяснения на этот счет к июню 1998 года.

Официальные языки стран, являющихся договаривающимися сторонами ДОПОГ

21. Представитель Соединенного Королевства высказала пожелание получить перечень официальных языков каждой страны, являющейся договаривающейся стороной ДОПОГ, для целей применения маргинального номера 10 385. Секретариату было предложено подготовить документ по этому вопросу.

Толкование маргинальных номеров 2XX1a

Неофициальный документ: INF.12 (Швейцария)

22. Рабочая группа считает ненужными изменения, предлагаемые в документе INF.12, и не разделяет беспокойства правительства Швейцарии, а также правительства Австрии по поводу толкования этих маргинальных номеров, в том что касается требования в отношении транспортного документа на опасные грузы, упакованные в ограниченных количествах. Группа считает, что тексты маргинальных номеров XX1a уже и так ясно указывают на то,

что, за исключением требований, изложенных в этих маргинальных номерах 2XX1a, никакие положения приложений А и В, применимые к соответствующему классу, включая, разумеется, и общие предписания, не применяются к перевозкам, осуществляемым согласно этим маргинальным номерам. Если, однако, окажется, что эти тексты недостаточно ясны, Группа сможет рассмотреть надлежащие изменения в ходе одной из будущих сессий на основе письменных предложений.

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ МЕТОДОВ РАБОТЫ

Документы: TRANS/WP.15/145, пункт 124
TRANS/WP.15/147, пункты 82-85
TRANS/WP.15/150, пункт 76
TRANS/WP.15/1998/7 (Нидерланды)

Правила процедуры Рабочей группы WP.15

Неофициальный документ:
INF.9 (ЕАПЦ)

Замечания по документу
TRANS/WP.15/1998/7

23. После обмена мнениями по проекту правил процедуры, подготовленному Нидерландами, Рабочая группа сочла, что было бы, вероятно, нереальным ставить задачу окончательной доработки правил процедуры в ходе нынешней сессии, поскольку правила процедуры Европейской экономической комиссии уже применяются *mutatis mutandi* к работе Рабочей группы и разработка отдельных правил процедуры заняла бы много времени, была бы весьма непростым делом и потребовала бы рассмотрения на уровне Комитета по внутреннему транспорту и самой Комиссии в том случае, если бы эти новые правила содержали положения, отличающиеся по существу от правил, основанных на круге ведения ЕЭК или Уставе Организации Объединенных Наций.

24. Кроме того, установление в рамках таких правил каких-либо норм, касающихся периодичности проведения сессий или излишне ограничивающих мандат Рабочей группы, представляется трудной задачей, поскольку эти правила в конечном итоге зависят от программы работы и в силу этого обстоятельства не исключена возможность их пересмотра на каждой сессии Комитета по внутреннему транспорту.

25. Рабочая группа решила изучить в первую очередь предложенные Нидерландами правила, направленные на повышение эффективности работы и не противоречащие существующим правилам ЕЭК и правилам, установленным Генеральной Ассамблеей, но уточняющие и адаптирующие их в интересах совершенствования методов работы, например в области документации.

26. На основе предложений, сформулированных в главе V документа -/1998/7, Рабочая группа приняла правила, касающиеся документов, которые будут представляться на ее последующих сессиях, а также правила, касающиеся повестки дня последней за период поправок сессии (см. приложение 1).

27. Рабочая группа приняла также предложение Нидерландов относительно одобрения решений Совместного совещания, предусматривающее, что Рабочая группа в принципе одобряет решения Совместного совещания, но за ней остается право не соглашаться с теми или иными решениями. В этом случае возникшие разногласия с надлежащим обоснованием должны доводиться до сведения Совместного совещания с целью их последующего обсуждения.

28. Представитель ЦБМЖП указал, что среди членов Комиссии экспертов МПОГ существует молчаливое согласие в отношении того, чтобы придерживаться решений Совместного совещания; в случае возникновения разногласий Комиссия экспертов МПОГ принимает тексты, подготовленные Совместным совещанием, и доводит свое несогласное мнение до сведения Совместного совещания. Кроме того, он подчеркнул, что Комиссия экспертов МПОГ, по возможности, учитывает также решения Рабочей группы WP.15, отличающиеся от решений Совместного совещания, если сессии Рабочей группы WP.15 предшествуют сессиям Комиссии.

29. Сотрудник секретариата ЕЭК указал, что с теоретической точки зрения имеются два различных подхода: первый подход – полностью соглашаться с решениями Совместного совещания, а второй – оставлять за конкретными органами право принятия собственных решений. Кроме того, он отметил, что на практике, в том числе в рамках Комиссии экспертов МПОГ, наблюдается отход от текстов, принимаемых Совместным совещанием. С точки зрения обеспечения согласованности идеальный подход мог бы, по-видимому, состоять в том, чтобы придерживаться решений Совместного совещания, но при этом каждый соответствующий орган, несомненно, должен иметь право, в случае возникновения разногласий, сам принимать надлежащее решение применительно к соответствующему виду транспорта, учитывая как задачи согласования, так и интересы конкретного вида транспорта.

30. Рабочая группа высказалась за то, чтобы различные принципы и правила, принятые в ходе нынешней сессии, применялись также к работе Комиссии экспертов МПОГ, и в этой связи представитель Нидерландов выразил готовность внести на рассмотрение Комиссии соответствующие предложения.

ИЗМЕНЕНИЕ СТРУКТУРЫ ДОПОГ

31. Сотрудник секретариата сообщил о ходе работы по изменению структуры. Работа над частью 2 (Классификация) МПОГ/ДОПОГ с измененной структурой уже завершена, и ведущиеся в настоящее время дискуссии по частям 1, 4, 5 и 6 предполагается продолжить в ходе следующей сессии Группы по изменению структуры МПОГ (Вюрцбург, Германия, 18–22 мая 1998 года).

32. Кроме того, секретариат намерен подготовить ряд документов, в частности по главам 4.3, 5.3, 5.4 и частям 11 и 12.

33. Рабочая группа выразила удовлетворение по поводу хода работы и отметила, что на сентябрьской сессии Совместного совещания и ноябрьской сессии Рабочей группы необходимо будет предпринять активные усилия в этой области.

АВТОЦИСТЕРНЫ

Устойчивость автоцистерн

Документы: TRANS/WP.29/GRRF/1997/8 и Add.1
TRANS/WP.15/1997/22 (секретариат)
TRANS/WP.15/R.431

34. Рабочая группа приняла к сведению, что проект правил "Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения автоцистерн категорий N и O в отношении их устойчивости к опрокидыванию" был принят Совещанием экспертов по вопросам торможения и ходовой части (GRFF) Рабочей группы по конструкции транспортных средств (WP.29) и что он будет передан Группе WP.29 для окончательного принятия в июне 1998 года.

35. Памятуя о том, что этот проект правил был разработан по ее просьбе, Рабочая группа с удовлетворением отмечает высокое качество проделанной группой GRFF работы.

36. Представитель МОПАП высказал мнение, что Группе WP.15 следует точно определить, к какому типу транспортных средств можно будет применять эти правила; по его мнению, большинство эксплуатируемых в настоящее время автоцистерн, предназначенных для перевозки нефтепродуктов, будут отвечать требованиям этих правил, чего нельзя сказать о других транспортных средствах, в частности об автоцистернах, предназначенных для перевозки газов. Он отметил, в частности, что эти автоцистерны, если учесть толщину их стенок, обладают большей прочностью при опрокидывании в случае дорожно-транспортного происшествия.

37. Ряд делегаций высказали мнение, что речь идет вообще о проблеме безопасности дорожного движения, что эти правила должны быть нацелены на предотвращение опрокидывания транспортных средств независимо от перевозимых ими грузов и что поэтому не следует предусматривать конкретные случаи.

38. Делегациям, желающим высказать конкретные комментарии по предписаниям этих правил, было предложено сообщить их непосредственно Группе WP.29. После окончательного утверждения данных правил было бы целесообразно решить, как изменить маргинальный номер 211 128, с тем чтобы включить в него ссылку на эти правила.

39. МОПАП было предложено представить предложения в письменном виде и с обоснованием, если, по ее мнению, в ходе применения этих правил могут возникнуть трудности.

Доклад неофициальной рабочей группы по конструкции цистерн

Документы: TRANS/WP.15/R.405 (Италия), TRANS/WP.15/R.429, -/R.430 и -/R.433 (Германия), TRANS/WP.15/1997/3 (Испания), TRANS/WP.15/1998/4 (Германия)

Неофициальные документы: INF.6 (доклад неофициальной рабочей группы), INF.24 (Германия)

40. Рабочая группа приняла к сведению доклад неофициальной группы о парижском совещании (11-13 февраля 1998 года), в частности результаты обсуждения вопросов о защите цистерн с задней стороны (маргинальный номер 10 220(1)), о цистернах с полицентрическим поперечным сечением (маргинальный номер 211 127(5) b) (4)), о формуле определения эквивалентной толщины стенок корпусов (маргинальные номера 21X 127(3) и (4)), а также о безопасности оборудования, установленного в верхней части корпуса.

41. После продолжительного обсуждения каждого из этих вопросов Рабочая группа решила, что их следует повторно рассмотреть в рамках неофициальной рабочей группы (совещание которой будет организовано Германией) до следующей сессии.

42. В связи с вопросом о защите транспортных средств с задней стороны Германия представила новое предложение (INF.24), которое будет рассмотрено неофициальной группой.

43. Что касается цистерн с полицентрическим поперечным сечением, то предложение Италии (-/R.405) остается включенным в повестку дня, и Германия представит в дальнейшем новое предложение по проектированию цистерн.

44. Рабочая группа утвердила принцип, согласно которому вводятся требования в отношении минимальной толщины стенок цистерн из стали или алюминия, так как разработка новой формулы расчета эквивалентной толщины займет, возможно, много времени. Испания сохранила вторую часть своего предложения, содержащегося в документе -/1997/3, и согласилась подготовить новый документ о включении в добавление В.1а специальных предписаний в отношении минимальной толщины на основе предложений парижского совещания неофициальной рабочей группы.

45. В связи с вопросом о процедуре рассмотрения этого вопроса мнения разделились, и представителю Италии было предложено представить документ к следующей сессии и внести соответствующие предложения в органы по стандартизации.

46. Представитель Германии заявил, что он намерен организовать новое совещание неофициальной рабочей группы в Бонне или Кельне 18-20 августа 1998 года.

Ссылка на стандарт Pr EN 12493

Документ: TRANS/WP.15/1997/10 (ЕАСНГ)

47. Рассмотрение предложения о включении нового маргинального номера 211 223, в котором определялась бы толщина цилиндрической стенки, днищ и крышек цистерн, предназначенных для перевозки сжиженных нефтяных газов, в соответствии с будущим стандартом EN 12 493, было перенесено на следующую сессию.

48. Рабочая группа обратилась к представителю ЕАСНГ с просьбой обеспечить, чтобы проект этого стандарта в его последнем виде был препровожден всем делегациям до начала следующей сессии, а также подготовить документ, в котором были бы изложены возможные коренные различия между требованиями, установленными в этом стандарте, и предписаниями ДОПОГ. Было бы также желательно присутствие представителя ЕКС.

49. Представитель Европейской комиссии заявил, что в случае стандартов EN, имеющих так называемые отклонения типа "А", можно будет ссылаться в директиве по ДОПОГ лишь на некоторые разделы соответствующего стандарта.

ДРУГИЕ ВОПРОСЫ, РАССМОТРЕНИЕ КОТОРЫХ НЕ ЗАВЕРШЕНО

Ссылка на Правила ЕЭК № 105 (Соглашение 1958 года)

Документ: TRANS/WP.15/151 (секретариат)

Неофициальные документы: INF.5 (секретариат), INF.13 (МОПАП), INF.15 (секретариат)

50. Рабочая группа отметила, что секретариат подготовил перечень поправок к Правилам ЕЭК № 105, касающимся официального утверждения типа транспортных средств, предназначенных для перевозки опасных грузов; перечень поправок должен рассматриваться Группой WP.29 на ее июньской сессии 1998 года (INF.5, TRANS/WP.29/1998/39).

51. Рабочая группа отметила также, что эти поправки, приводящие Правила № 105 в соответствие с положениями добавления В.2 ДОПОГ, не смогут вступить в силу с 1 января 1999 года по причинам процедурного характера, однако Группа WP.29 будет рекомендовать соответствующим органам управления приступить к их применению с 1 января 1999 года, даже если они еще не вступят в силу.

52. Кроме того, группа GRSG уже высказала замечания (см. INF.15) относительно этих поправок. По мнению этой группы, не всегда возможно проверить соответствие предписаниям маргинальных номеров 220 533, 220 534 и 220 536 (2) в момент официального утверждения типа базового транспортного средства, так как такая проверка может проводиться лишь на укомплектованном транспортном средстве с грузовым отделением. Кроме того, группе GRSG представляется нецелесообразным ссылаться в

маргинальном номере 220 536 на директиву 78/548/СЕЕ, пока эта директива не будет официально изменена.

53. Рабочая группа решила изменить маргинальный номер 10 281, добавить маргинальный номер 11 281 и исключить ссылку на упомянутую директиву с учетом замечаний, высказанных группой GRSG (см. приложение 2).

Обозначение "FL"

Неофициальный документ: INF.22 (Франция)

54. По предложению Франции Рабочая группа решила изменить формулировку, сопровождающую обозначение "FL" в маргинальном номере 220 301, с учетом внесенных в маргинальные номера 10 220 (2) и 10 251 а) изменений, освобождающих от действия предписаний добавления В.2, применимых к транспортным средствам типа FL, транспортные средства, предназначенные для перевозки дизельного топлива стандарта EN 590: 1993, газойля и легкого печного топлива (идентификационный номер 1202), имеющих температуру вспышки, установленную в стандарте EN 590: 1993.

Топливное отопление

Маргинальный номер 220 536 (3) б)

55. Поскольку МОПАП пожелала внести в пункт б) маргинального номера 220 536(3) изменения, предусматривающие также преднамеренное отключение двигателя, Рабочая группа предложила представителю этой организации внести на следующей сессии обоснованное письменное предложение.

Маргинальные номера 2009 и 100 630

Документ: TRANS/WP.15/1997/4 (Австрия)

56. Австрия предложила ограничить сферу применения маргинальных номеров 2009 а) и 10 603 а), с тем чтобы снизить количества опасных грузов, которые могут перевозиться частными лицами в соответствии с положениями, освобождающими транспортировку от действия предписаний названных маргинальных номеров.

57. Некоторые делегации высказали в этой связи оговорки, поставив под сомнение эффективность предложенного нового предписания, которое, как представляется, противоречит самому духу положений о такого рода освобождении. Поскольку это предложение было также представлено Совместному совещанию (TRANS/WP.15/AC.1/1997/17), Рабочая группа обратилась к представителю Австрии с просьбой выверить и дополнить в случае необходимости его предложение, предусмотрев в нем все возможные ситуации, в частности случай перевозки газов частными лицами.

Письменные инструкции для водителя – маргинальный номер 10 385 (4)

Документ: TRANS/WP.15/1997/17 (Норвегия)

Неофициальный документ: INF.14 (МОПАП)

58. С целью облегчить аварийно-спасательным службам поиск письменных инструкций в кабине транспортного средства Рабочая группа приняла поправку к пункту (4) маргинального номера 10 385 (см. приложение 2).

Карточки 1-4, маргинальный номер 2704

Документ: TRANS/WP.15/1997/24 (Швейцария)

59. Сотрудник секретариата пояснил, что включение в карточки 1-4 маргинального номера 2704 ссылки на маргинальный номер 2702 было бы неверным. Вначале было решено, что требование в отношении нанесения номера ООН на освобожденные упаковки будет содержаться в маргинальном номере 2702 (см. TRANS/WP.15/126/Add.10), однако в дальнейшем это решение было пересмотрено (см. TRANS/WP.15/AC.1/54, пункт 137, и TRANS/WP.15/128/Add.5), но при этом забыли соответствующим образом изменить содержащиеся в карточках 1-4 ссылки, которые утратили свой смысл. Предложение Швейцарии, направленное на внесение исправлений в указанные карточки, было принято (см. приложение 2).

Переходные периоды для транспортных средств, предназначенных для перевозки веществ, указанных в пункте 61° с) маргинального номера 2301 и в пункте 20° с) маргинального номера 2901

Документы: TRANS/WP.15/1997/26 (Швейцария и Бельгия) и -/27 (Швейцария)

60. Рабочая группа согласилась в принципе с тем, чтобы предусмотреть переходные меры для транспортных средств, предназначенных для перевозки продуктов, транспортируемых при повышенной температуре в цистернах, на основе переходных положений, содержащихся в маргинальных номерах 21X 381 и 21X 980. С этой целью были включены новые маргинальные номера 10 606 и 10 607 (см. приложение 2).

61. Рабочая группа, кроме того, подтвердила, что переходные положения, предусмотренные в маргинальных номерах 21X 381 и 21X 980, касаются не только предписаний по конструкции цистерн, но и предписаний в отношении испытаний этих цистерн.

Средства связи - маргинальный номер 10 260

Документы: TRANS/WP.15/1997/29 (Франция)
TRANS/WP.15/1998/8 (ЕАПЦ)

Неофициальный документ: INF.19 (ФИАТА)

62. Представитель Франции пояснила, что подготовленное ею предложение об оборудовании транспортных единиц средствами связи касается только транспортировки наиболее опасных веществ в значительных количествах.

63. Ряд делегаций указали на проблемы практического характера, обусловленные, в частности, тем, что трудно охватить с помощью этих средств связи всю географическую зону ДОПОГ, а также на сложности, с которыми сопряжено обеспечение связи на языках стран транзита.

64. Другие делегации выразили мнение, что данное предписание способствовало бы повышению безопасности в недостаточной мере, не оправдывая издержки, которые будут нести в этой связи перевозчики.

65. Ряд других делегаций, напротив, поддержали данный принцип, но некоторые делегации сочли, что следует включить это положение не как нормативное требование, а как рекомендацию, независимо от характера перевозимых веществ.

66. Представитель Франции заявила, что она представит на следующей сессии новое предложение и готова выслушать любые предложения в отношении веществ, которые должны быть охвачены.

67. Представитель ФИАТА также пересмотрит свое предложение, содержащееся в неофициальном документе INF.19.

Маргинальный номер 10 385

Документ: TRANS/WP.15/1997/30 (ЕСФХП)

68. Рабочая группа была проинформирована о том, что ЕСФХП снял с обсуждения внесенное им предложение.

ПРОГРАММА РАБОТЫ

69. Рабочая группа приняла к сведению информацию о сроках проведения различных сессий в 1998 году и в начале 1999 года, а именно:

Специальная рабочая группа по разработке проекта европейского соглашения о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (седьмая сессия) (АС.6): 2-5 июня 1998 года

Подкомитет экспертов по перевозке опасных грузов (пятнадцатая сессия) (ЭКОСОС):
29 июня – 10 июля 1998 года

Совместное совещание МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ: 15–25 сентября 1998 года (при
необходимости 14 сентября проведет совещание рабочая группа)

Специальная рабочая группа по разработке проекта европейского соглашения о
международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (восьмая
сессия) (АС.6): 12–14 октября 1998 года

Рабочая группа по перевозкам опасных грузов (шестьдесят пятая сессия) (WP.15):
16–20 ноября 1998 года

Комитет экспертов по перевозке опасных грузов (двадцатая сессия) (ЭКОСОС):
7–16 декабря 1998 года

Совещание экспертов по Европейским предписаниям, касающимся международной
перевозки опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ) (WP.15/АС.2):
11–15 января 1999 года.

70. Была определена следующая повестка дня шестьдесят пятой сессии:

1. Утверждение повестки дня.
2. Состояние Европейского соглашения о международной дорожной перевозке
опасных грузов (ДОПОГ) и связанные с этим вопросы.
3. Совершенствование методов работы*.
4. Изменение структуры ДОПОГ.
5. Предложения о внесении поправок в приложения А и В к ДОПОГ:
 - a) Автоцистерны;
 - b) Электрооборудование для взрывоопасных атмосфер;
 - c) Устойчивость автоцистерн;
 - d) Другие предложения.

* При условии, что предложения в письменном виде будут представлены в
надлежащие сроки.

6. Последующая деятельность в связи с Региональной конференцией по транспорту и окружающей среде.
7. Программа работы.
8. Выборы должностных лиц.
9. Прочие вопросы.
10. Утверждение доклада.

ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ

71. Рабочая группа приняла к сведению документы TRANS/WP.15/1998/1 и -/5 (Германия) и неофициальный документ INF.10 (МАПМ). Эти документы будут обсуждаться на следующей сессии.

Пояснение в отношении маргинального номера 2002(3) а)

Неофициальный документ: INF.3 (МСАТ)

72. Рабочая группа подтвердила, что пункт а) маргинального номера 2002(3) не означает, что требуемая информация о всех опасных грузах, находящихся на одном и том же транспортном средстве, должна содержаться в едином транспортном документе. Необходимая информация, предусмотренная в этом пункте, может включаться в различные документы, в частности в тех случаях, когда речь идет о нескольких отправлениях, как это, впрочем, и предусмотрено в том же пункте (несколько грузополучателей).

Поправки, принятые на шестьдесят третьей сессии

Документ: TRANS/WP.15/151

73. Рабочая группа приняла к сведению документ TRANS.WP.15/151, состоящий из трех частей: исправления (1997 год) к приложениям А и В к ДОПОГ; поправки (1997 год) к приложениям А и В к ДОПОГ; и проекты поправок (1999 год) к приложениям А и В к ДОПОГ.

74. Рабочая группа приняла ряд изменений редакционного характера, которые были переданы секретариату (см. приложение 2).

75. Рабочая группа отклонила устное предложение Германии о согласовании ДОПОГ с положениями МПОГ, предусматривающее включение переходных положений для новых предписаний, касающихся расчета пропускной способности аварийных предохранительных устройств на цистернах, предназначенных для перевозки самореактивных веществ и органических пероксидов.

76. Председатель проинформировал Рабочую группу о том, что правительство Португалии представит этот проект поправок, а также дополнительные изменения и поправки, принятые на нынешней сессии, Генеральному секретарю в качестве официального предложения о внесении поправок в приложения А и В к ДОПОГ в соответствии с процедурой, предусмотренной статьей 14 Соглашения.

Последующую деятельность в связи с Региональной конференцией по транспорту и окружающей среде

Документ: TRANS/WP.15/AC.1/1998/5 (секретариат)

77. Рабочая группа приняла к сведению информацию о выводах Региональной конференции по транспорту и окружающей среде (Вена, 12-14 ноября 1997 года) и просьбу Комитета по внутреннему транспорту о том, чтобы этот вопрос был включен в повестки дня его вспомогательных органов, которым было предложено рассмотреть вопрос о том, какой вклад они могли бы внести в эту последующую деятельность.

78. Рабочая группа отметила, что Конференция призвала ЕЭК содействовать через ее компетентные органы достижению целей и реализации мер, предусмотренных в принятых Конференцией документах, включая, в частности, содействие повышению безопасности перевозок опасных грузов на международном уровне, организацию семинаров и/или учебных программ для транспортных операторов, а также учебных практикумов, особенно для стран переходного периода.

79. Было решено включить этот вопрос в повестку дня следующей сессии, и странам, заинтересованным в организации или в содействии организации таких мероприятий, было предложено сообщить об этом и при необходимости представить предложения.

Кадровые ресурсы Отдела транспорта

80. Будучи проинформирована о проблемах с набором персонала на две вакантные должности С-2 и учитывая крайнюю загруженность программы работы всех органов, занимающихся вопросами перевозки опасных грузов, Рабочая группа подчеркнула необходимость тем или иным способом срочно заполнить указанные вакансии, с тем чтобы эти органы могли соблюдать сроки, установленные в их программе.

УТВЕРЖДЕНИЕ ДОКЛАДА

81. Рабочая группа утвердила доклад и приложения к нему.

Приложение 1

Правила, касающиеся совершенствования методов работы

Правило, касающееся одобрения проектов поправок, принятых Совместным совещанием МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ

Проекты поправок, принятые Совместным совещанием МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ, подлежат одобрению Рабочей группой. Если Рабочая группа решает не одобрять эти поправки, то данное решение вместе с его обоснованием доводится до сведения Совместного совещания с целью дальнейшего рассмотрения Совместным совещанием.

Правило, касающееся повестки дня последней за период поправок сессии Рабочей группы

На последней за период поправок сессии (ноябрьской) Рабочая группа WP.15 рассматривает тексты всех поправок, принятых на предыдущих сессиях Рабочей группы WP.15 и Совместного совещания. Помимо принятых поправок, включение в повестку дня этой последней сессии новых документов допускается только в том случае, если они:

- связаны с внесением изменений в поправки;
- направлены на согласование приложений с другими международными соглашениями, касающимися перевозки опасных грузов.

Прочие новые предложения будут включаться в повестку дня лишь в исключительных случаях и с согласия Рабочей группы WP.15, выраженного на этой сессии.

Правила, касающиеся документов, представляемых на рассмотрение Рабочей группы по перевозкам опасных грузов

Официальные документы

1. Документы, подлежащие рассмотрению в рамках каждого пункта повестки дня сессии, должны передаваться как можно раньше, так, чтобы секретариат мог получить их не позднее чем за 12 недель до начала сессии или, если они представляются одновременно на английском, русском и французском языках, – не позднее чем за 6 недель до начала сессии.

2. Документы должны передаваться одним из способов, перечисленных ниже в порядке предпочтительности:

- a) электронной почтой;
- b) обычной почтой – в виде бумажного документа и на дискете;
- c) обычной почтой – в виде бумажного документа.

Документы не должны передаваться по факсу.

3. Документы, включая доклады рабочих групп, должны быть по возможности краткими и не должны превышать по объему 20 страниц, кроме исключительных случаев, когда представляются большие по объему части нормативных текстов или рекомендаций, являющиеся предметом предложений о поправках.

4. Все документы, содержащие предложения о поправках к нормативным текстам/рекомендациям, должны представляться в стандартном формате, соответствующем образцу, приведенному в добавлении к настоящим правилам, и должны включать краткое резюме и, при необходимости, обоснование, касающееся следующих вопросов:

Безопасность: Каковы последствия поправки с точки зрения безопасности?

Осуществимость: Какая отрасль хозяйства или государственная служба затрагиваются предлагаемой поправкой?

Каковы последствия в плане выгод и издержек? Требуется ли переходный период?

Возможность контроля: Возможны ли после внесения изменений наблюдение или контроль за их применением?

Это правило не применяется в случае поправок редакционного характера, поправок, предложенных одной из рабочих групп, или поправок, предложенных в целях согласования с Рекомендациями Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов или другими нормативными документами.

5. Секретариат может принять решение о том, чтобы:

- a) перенести на следующую сессию рассмотрение документов, которые не были получены за 12 недель до начала сессии;
- b) обеспечить перевод лишь некоторых частей документов объемом более 20 страниц, с тем чтобы не задерживать их распространение, если в этих документах содержатся большие по объему технические приложения пояснительного характера или таблицы, не предназначенные для включения в правила или рекомендации;
- c) вернуть документ автору, если документ не соответствует формату, указанному в добавлении к настоящим правилам. В таком случае документ может быть составлен заново в соответствии с форматом, требуемым правилом 4, но его пересмотренный вариант должен быть получен секретариатом не позднее, чем за 10 недель до начала сессии.

В противном случае документ будет, однако, распространен в его первоначальном виде.

Неофициальные документы

6. Документы, полученные секретариатом по истечении 12 недель до начала сессии, также могут быть представлены для обсуждения на сессии в качестве неофициальных ("INF") документов, если:

- a) они содержат конкретные замечания или дополнительные сведения, которые касаются нового документа, включенного в предварительную повестку дня, и которые поэтому не могли быть представлены до истечения крайнего срока; или
- b) они носят чисто информативный характер и не требуют принятия по ним Рабочей группой какого-либо решения; или
- c) в них предлагаются исправления явных ошибок, допущенных в существующих текстах; или
- d) в них содержится просьба о разъяснении толкования существующих текстов; или

- е) в них содержится доклад неофициальной рабочей группы, упомянутый в предварительной повестке дня.

7. Секретариат присваивает неофициальному документу обозначение "INF" за соответствующим номером, который сообщается автору документа, с тем чтобы он смог предоставить делегациям его предварительные экземпляры. Автор неофициального документа четко указывает на документе его название, официальный документ (если таковой имеется), в связи с которым он представлен, и пункт повестки дня, в рамках которого он должен рассматриваться.

8. Неофициальные документы, полученные секретариатом за четыре недели до начала сессии, воспроизводятся секретариатом на языке(ах) оригинала и распространяются среди делегаций при открытии сессии.

9. Неофициальные документы, полученные по истечении четырех недель до начала сессии, секретариатом не воспроизводятся. Делегации, желающие представить неофициальный документ с таким запозданием, должны направить секретариату его копию по электронной почте или по факсу. Секретариат присваивает документу обозначение "INF" за соответствующим номером и сообщает это обозначение автору; автор воспроизводит 100 экземпляров документа, которые распространяются среди делегаций при открытии сессии.

10. Во время сессии среди делегаций могут распространяться прочие документы, например неофициальные документы, не относящиеся к какому-либо пункту повестки дня, предварительные документы, содержащие предложения, которые будут представлены в будущем, и т.д. Этим документам не присваивается обозначение "INF", они воспроизводятся и распространяются автором, но не секретариатом, и не рассматриваются в ходе сессии, за исключением тех случаев, когда принимает иное решение Рабочая группа.

ДОБАВЛЕНИЕ: Стандартный формат документов

НАЗВАНИЕ ПУНКТА ПОВЕСТКИ ДНЯ

Название предложения, отражающее соответствующий вопрос

Представлено . . .

РЕЗЮМЕ

Краткое описание цели: Указывается цель предложения (поправка, только для информации).

Решение, которое следует принять: Указываются маргинальные номера ДОПОГ, в которые следует внести изменения.

Документы по этому вопросу: Перечисляются другие основные документы.

Введение История вопроса/последние события, требующие внесения изменения в ДОПОГ/ . . .

Предложение Изложение предлагаемого изменения, включая измененный текст маргинальных номеров и последующие поправки.

Обоснование Безопасность: Каковы последствия с точки зрения безопасности?

Осуществимость: Какая отрасль хозяйства или государственная служба затрагиваются предлагаемой поправкой?

Каковы последствия в плане выгод и издержек?

Требуется ли переходный период?

Возможность контроля: Возможны ли после внесения изменений наблюдение или контроль за их применением?

Номер и сроки проведения сессии

Номер пункта повестки дня

Приложение 2

**Проекты поправок к приложениям А и В к ДОПОГ, подлежащих вступлению
в силу 1 января 1999 года**

1. Изменения к части 3 (проекты поправок 1999 года) документа TRANS/WP.15/151

Маргинальный номер

- 2201 2°А (Касается только текста на французском языке.)
- 2°Б 1965: Вместо "Включить после 'СМЕСЬ А0'" читать "Включить после 'СМЕСЬ А'".
- Вместо "Включить после 'СМЕСЬ В'" читать "Включить перед 'СМЕСЬ В'".
- Вместо "Включить перед 1965" читать "Включить после 1965".
- 6°А ПРИМЕЧАНИЕ 1: Вместо "с газом или смесью сжатых газов" читать "с сжатым газом или смесью сжатых газов".
- 2201а (3), 2301а (7), 2401а (3), 2471а (2), 2501а (2), 2555а (2), 2601а (3), 2801а (3), 2801а (6) и 2901а (2): (К тексту на русском языке не относится.)
- 2250 2°А Во второй графе для идентификационного номера 3220 читать:
"(1), (2), (3), (5) / - / 3, 6 / 10 / 0, 72 / г".
- 2300 (9) Изменить начало следующим образом:
"Нитроглицериновая смесь, десенсибилизированная, жидкая, легковоспламеняющаяся, содержащая не более 30% нитроглицерина по массе, которой назначен..." (далее без изменений).
- 2482 (4) Перед словами "лития алюмогидрид в эфире" включить "1411".
- 2650 (8) Изменить конец пункта следующим образом:
"... установленными компетентным органом страны происхождения 5/".
Вместо "Включить новую сноску 4/ следующего содержания:" читать
"Включить новые сноски 4/ и 5/ следующего содержания:".

Добавить новую сноску 5/ следующего содержания:

"5/ Если страна происхождения не является участницей ДОПОГ – компетентным органом первой страны – участницы ДОПОГ по маршруту перевозки груза".

3510 (3) В конце последнего предложения вместо "испытаний, проводимых при статической нагрузке" читать "испытания на штабелирование, предусмотренного в маргинальном номере 3555".

10 281 В конце измененного маргинального номера включить следующее предложение:

"Если базовое транспортное средство прошло процедуру официального утверждения типа согласно положениям этого маргинального номера, проверка соответствия требованиям маргинального номера 220 536 (2) проводится на укомплектованном транспортном средстве".

Сноска 6/: Исключить слова "перечислены в документе TRANS/WP.29/1998/39 и".

10 316 (1) (К тексту на русском языке не относится.)

11 108 Добавить: "Исключить "(1)" перед остальной частью пункта".

41 105 (8) с) (К тексту на русском языке не относится.)

52 105 (6) с) (К тексту на русском языке не относится.)

215 131 (К тексту на русском языке не относится.)

220 536 Заменить текст пункта (1) словом "[зарезервировано]".

Исключить сноску 4/.

2. Дополнительные поправки к приложениям А и В к ДОПОГ (проекты поправок 1999 года)

2704 В пункте 8 карточек 1-4 заменить предложение "См. маргинальный номер 2702." предложением "предписаний нет."

2901a (4) Изменить последние два предложения пункта (4) следующим образом:

"Однако эти приборы должны быть упакованы в соответствии с маргинальным номером 2905 (1) а). Каждая упаковка должна быть маркирована в соответствии с пунктом (2) выше".

10 385 (4) Изменить следующим образом:

"Эти инструкции должны храниться в кабине водителя таким образом, чтобы их можно было легко идентифицировать".

10 507 В начале маргинального номера 10 507 исключить следующие слова:

"Без ущерба для мер, предусмотренных в маргинальном номере 10 505 выше".

Добавить новые маргинальные номера 10 606 и 10 607 следующего содержания:

"10 606 Автоцистерны, транспортные средства, перевозящие съемные цистерны, и транспортные средства, предназначенные для перевозки контейнеров-цистерн, зарегистрированные до 1 января 1995 года, которые использовались до этой даты для перевозки веществ, указанных в пункте 61° с) маргинального номера 2301, и не удовлетворяют предписаниям маргинальных номеров 10 220, 10 221, 10 251 и 10 261, могут по-прежнему эксплуатироваться до 31 декабря 2004 года. Если в соответствии с маргинальным номером 10 282 (2) требуется свидетельство о допущении, то в этом свидетельстве должно быть указано, что данное транспортное средство допущено к перевозке на основании маргинального номера 10 606.

10 607 Автоцистерны, транспортные средства, перевозящие съемные цистерны, и транспортные средства, предназначенные для перевозки контейнеров-цистерн, зарегистрированные до 1 января 1997 года, которые использовались до этой даты для перевозки веществ, указанных в пункте 20° с) маргинального номера 2901, и не удовлетворяют предписаниям маргинальных номеров 10 220, 10 221, 10 251 и 10 261, могут по-прежнему эксплуатироваться до 31 декабря 2006 года.

Если в соответствии с маргинальным номером 10 282 (2) требуется свидетельство о допущении, то в этом свидетельстве должно быть указано, что данное транспортное средство допущено к перевозке на основании маргинального номера 10 607".

11 205 (1) Вместо "транспортных единиц типов II и III" читать "транспортных единиц EX/II и EX/III".

- (3) Вместо "транспортной единицы типа III и "транспортная единица типа II" читать соответственно "транспортной единицы EX/II" и "транспортная единица EX/III".

11 281 Включить следующий новый маргинальный номер:

"Официальное утверждение типа транспортных средств"

11 281 В случае транспортных средств EX/II и EX/III, прошедших процедуру официального утверждения типа базового транспортного средства в соответствии с маргинальным номером 10 281, проверка соответствия маргинальным номерам 220 533 и 220 534 должна проводиться на укомплектованном транспортном средстве".

11 282 Вместо "типа II и типа III" читать "EX/II и EX/III".

220 301 В тексте, касающемся "типа FL" после слов "61°C или ниже" включить слова "(за исключением дизельного топлива, соответствующего стандарту EN 590: 1993, газойля и (легкого) печного топлива, идентификационный номер 1202, имеющих температуру вспышки, указанную в стандарте EN 590: 1993)".
