



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.15/179
25 May 2004

RUSSIAN
Original: FRENCH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по перевозкам опасных грузов

ДОКЛАД РАБОЧЕЙ ГРУППЫ О РАБОТЕ ЕЕ СЕМЬДЕСЯТ ШЕСТОЙ СЕССИИ
(3-7 мая 2004 года)

СОДЕРЖАНИЕ

	<u>Пункты</u>
УЧАСТНИКИ	1
УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ.....	2
ШЕСТЬДЕСЯТ ШЕСТАЯ СЕССИЯ КОМИТЕТА ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ	3 - 4
СОСТОЯНИЕ ЕВРОПЕЙСКОГО СОГЛАШЕНИЯ О МЕЖДУНАРОДНОЙ ДОРОЖНОЙ ПЕРЕВОЗКЕ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ (ДОПОГ) И СВЯЗАННЫЕ С ЭТИМ ВОПРОСЫ	5 - 9
ПРЕДЛОЖЕНИЯ О ВНЕСЕНИИ ПОПРАВОК В ПРИЛОЖЕНИЯ А И В К ДОПОГ	10 - 54

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	<u>Пункты</u>
БЕЗОПАСНОСТЬ В АВТОДОРОЖНЫХ ТУННЕЛЯХ	55 - 63
ПРОГРАММА РАБОТЫ.....	64
ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ	65 - 66
УТВЕРЖДЕНИЕ ДОКЛАДА	67 - 68

* * *

- Приложение 1: Проекты поправок к приложениям А и В к ДОПОГ, принятые Рабочей группой для вступления в силу 1 января 2005 года (см. TRANS/WP.15/178/Add.1)
- Приложение 2: Проекты поправок к приложениям А и В к ДОПОГ, принятые Рабочей группой для вступления в силу 1 января 2007 года
- Приложение 3: Доклад Специальной рабочей группы по безопасности перевозок опасных грузов в автодорожных туннелях (TRANS/WP.15/179/Add.1)

УЧАСТНИКИ

1. Рабочая группа по перевозкам опасных грузов провела свою семьдесят шестую сессию 3-7 мая 2004 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, Германии, Греции, Дании, Ирландии, Испании, Италии, Латвии, Литвы, Лихтенштейна, Нидерландов, Норвегии, Польши, Португалии, Российской Федерации, Румынии, Сербии и Черногории, Словакии, Словении, Соединенного Королевства, Финляндии, Франции, Чешской Республики, Швейцарии, Швеции и Эстонии. Была представлена Европейская комиссия. Были также представлены следующие межправительственные организации: Межправительственная организация по международному железнодорожному сообщению (ОТИФ) и Дунайская комиссия (ДК). Были представлены следующие неправительственные организации: Европейская ассоциация по промышленным газам (ЕАПГ), Европейская ассоциация по сжиженным нефтяным газам (ЕАСНГ), Международная ассоциация производителей мыла, детергентов и средств бытовой химии (МАПМ), Международная ассоциация по обучению правилам дорожного движения (ИАДЕ), Координационный комитет по производству автомобильных кузовов и прицепов (ККПКП), Комитет связи по вопросам автомобильного оборудования и автомобильных деталей (КСАОД), Международная конференция служб экспресс-перевозок (МКСЭП), Европейский совет химической промышленности (ЕСФХП), Федерация европейских ассоциаций производителей аэрозолей (ФЕА), Международная федерация транспортно-экспедиторских ассоциаций (ФИАТА), Международная организация предприятий автомобильной промышленности (МОПАП), Международный союз компаний по комбинированным автомобильно-железнодорожным перевозкам (МСККП) и Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ).

УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ

Документы: TRANS/WP.15/177; TRANS/WP.15/2004/25

2. Рабочая группа утвердила подготовленную секретариатом предварительную повестку дня, измененную в соответствии с неофициальным документом INF.2, с тем чтобы учесть неофициальные документы INF.1-INF.29.

ШЕСТЬДЕСЯТ ШЕСТАЯ СЕССИЯ КОМИТЕТА ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Документ: ECE/TRANS/156 (доклад Комитета по внутреннему транспорту)

3. Рабочая группа приняла к сведению принятые Комитетом решения, касающиеся ее работы, в частности по пункту "Транспорт и безопасность", программе работы и работе над Конвенцией о гражданской ответственности за ущерб, причиненный при перевозке опасных грузов автомобильным, железнодорожным и внутренним водным транспортом (КГПОГ).

4. В связи с КГПОГ Рабочая группа отметила, что правительствам было предложено внимательно изучить новый пересмотренный текст, подготовленный Специальной рабочей группой, и провести между собой прямые консультации.

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

Состояние Соглашения

Неофициальные документы: INF.14 и INF.15

5. Рабочая группа с удовлетворением отметила, что 19 апреля 2004 года к ДОПОГ присоединился Кипр, в результате чего число договаривающихся сторон достигло 39. Ирландия и Мальта остаются единственными двумя странами - членами Европейского союза, которые все еще не являются договаривающимися сторонами.

6. Рабочая группа приняла к сведению перечень компетентных органов по вопросам ДОПОГ и уведомление, представленное Нидерландами в соответствии с разделом 1.8.4 приложения А к ДОПОГ. Рабочая группа отметила, что уведомления, представляемые в соответствии с разделом 1.8.4, размещаются на вебсайте секретариата в том виде, в котором они передаются договаривающимися сторонами.

Протокол о внесении поправок 1993 года

7. Рабочая группа с сожалением отметила, что 13 стран все еще не сдали на хранение соответствующий юридический документ (Азербайджан, Беларусь, Босния и Герцеговина, бывшая югославская Республика Македония, Германия, Греция, Казахстан, Кипр, Марокко, Республика Молдова, Сербия и Черногория, Украина и Хорватия), что препятствует вступлению Протокола в силу.

Специальное соглашение

Неофициальный документ: INF.13 (секретариат)

8. Рабочая группа приняла к сведению обновленный секретариатом перечень многосторонних соглашений.

Уведомления в соответствии с главой 1.9

Неофициальный документ: INF.24 (Дания)

9. Рабочая группа приняла к сведению уведомление, переданное Данией в секретариат на основании пункта 1.9.4.

ПРЕДЛОЖЕНИЯ О ВНЕСЕНИИ ПОПРАВК В ПРИЛОЖЕНИЯ А И В К ДОПОГ

Различные предложения

Размещение информационных табло на транспортных средствах, перевозящих взрывчатые вещества и изделия

Документ: TRANS/WP.15/2004/1 (Норвегия)

10. Предложение о том, чтобы требования пункта 5.3.1.1.2 применялись к транспортным средствам, а не к транспортным единицам в интересах обеспечения согласованности с пунктом 5.3.1.5.1, было принято, с тем чтобы оно вступило в силу 1 января 2005 года (см. приложение 1).

Указание номеров образцов знаков в письменных инструкциях

Документ: TRANS/WP.15/2004/2 (Норвегия)

11. Представителю Норвегии было предложено пересмотреть его предложение об изменении формулировки пункта 5.4.3.1 а) с учетом различных высказанных замечаний.

Продолжительность переподготовки водителей

Документ: TRANS/WP.15/2004/3 (Австрия)

12. Предложение об уменьшении с двух дней до одного дня продолжительности переподготовки (пункт 8.2.2.5.3), за исключением случая переподготовки по перевозкам в цистернах, не было принято.

Изменение пункта 5.3.2.2.1

Документ: TRANS/WP.15/AC.1/2003/8 (Лихтенштейн)

13. Представитель Лихтенштейна снял с рассмотрения свое предложение.

Информация, требующаяся в транспортном документе при перевозках в соответствии с подразделом 1.1.3.6

Документы: TRANS/WP.15/2004/6 (Дания)
TRANS/WP.15/2004/37 (Швеция)

14. Принципиальная идея предложения об изменении ПРИМЕЧАНИЯ к пункту 5.4.1.1.1 f) не была принята.

Специальные положения VV9a и VV9b:

Документ: TRANS/WP.15/2004/13 (ЕСФХП)

15. Рабочая группа отметила, что расхождение между МПОГ и ДОПОГ возникло вследствие давно принятого решения не разрешать перевозку навалом/насыпью токсичных порошкообразных твердых веществ в крытых брезентом транспортных средствах по автодорогам. Тем не менее Рабочая группа приняла предложение ЕСФХП разрешить перевозку навалом/насыпью этих токсичных твердых веществ в крытых брезентом транспортных средствах, когда эти вещества относятся к группе упаковки III, и в этой связи исключила положение VV9b, заменив его положением VV9a, перенумерованным в VV9 (см. приложение 2). Эта поправка вступит в силу лишь 1 января 2007 года, и тем временем соглашение М106 должно быть продлено.

Перевозка взрывчатых веществ и изделий подкласса 1.4S

Документы: TRANS/WP.15/2004/5 (Дания)
TRANS/WP.15/2004/18 (Норвегия)

16. Рабочая группа приняла предложение Норвегии о том, чтобы не требовать использования транспортных средств EX/II или EX/III для перевозки взрывчатых веществ и изделий подкласса 1.4S и в этой связи исключить положение V2 для этих взрывчатых веществ и изделий. Данная поправка должна будет вступить в силу 1 января 2007 года (см. приложение 2), однако тем временем следует проверить вытекающие из нее поправки.

17. После принятия этого решения второе предложение, содержащееся в документе TRANS/WP.15//2004/5, утратило свой смысл.

18. Рабочая группа отметила, что в Рекомендациях ООН (пункт 5.3.1.1.2) взрывчатые вещества и изделия подкласса 1.4S освобождены от действия требований, касающихся размещения информационных табло, и что поэтому предложение Дании, предусматривающее освобождение от действия этих требований транспортных средств, перевозящих взрывчатые вещества и изделия подкласса 1.4S, должно касаться также и контейнеров.

19. Представитель Дании сообщил, что он подготовит новое предложение для возможного обсуждения Совместным совещанием МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ.

Язык транспортного документа

Документ: TRANS/WP.15/2004/22 (Австрия)

20. После обмена мнениями по этому документу представитель Австрии снял с рассмотрения предложение о разрешении использования одного языка, не являющегося английским, немецким или французским языком, когда перевозка осуществляется по территориям различных стран, где какой-либо другой общий язык является официальным языком. Было отмечено, что нынешние требования разрешают заинтересованным государствам заключать соглашения на этот счет.

21. Другое предложение, направленное на то, чтобы разрешить использование одного языка, т.е. английского, немецкого или французского, без использования, кроме того, языка страны отправления, если этот язык не является английским, немецким или французским, не было принято.

Терминология, используемая в пункте 1.1.3.2 f)

Документ: TRANS/WP.15/2004/23 (Швеция)

22. Рабочая группа решила, что термин "pressure tanks" (цистерны высокого давления) в тексте на английском языке должен быть заменен в издании 2005 года термином "pressure vessels" (резервуары высокого давления) (см. приложение 1).

Переходные положения, касающиеся вакуумных цистерн для отходов

Документ: TRANS/WP.15/2004/26 (Швеция)

23. Рабочая группа решила, что переходные положения 1.6.3.30 и 1.6.4.20, предусмотренные в варианте 2005 года, должны быть исправлены (см. приложение 1).

Переходные положения, касающиеся табличек оранжевого цвета (пункт 1.6.1.8)

Документ: TRANS/WP.15/2004/35 (Швеция)

Неофициальный документ: INF.11 (Швеция)

24. Ряд делегаций высказались против сокращения переходного периода, предложенного для табличек оранжевого цвета, поскольку новые положения являются не результатом проблемы безопасности, связанной с использованием нынешних табличек оранжевого цвета, а следствием трудностей с толкованием действующих положений, с которыми сталкиваются некоторые работники, осуществляющие проверки.

25. Представитель Швеции снял с рассмотрения свое предложение, однако отметил, что переходные положения пункта 1.6.1.8 позволят в течение неопределенного периода времени использовать таблички оранжевого цвета, изготовленные в соответствии с положениями, действующими до 1 января 2005 года.

Продажа с доставкой

Документ: TRANS/WP.15/2004/28 (Испания)

26. Рабочая группа отметила, что практика, описываемая представителем Испании, ранее была связана в основном с внутренними перевозками, однако с установлением режима свободного перемещения товаров в Европейском союзе такие операции стали возможными в сфере международных перевозок и все чаще осуществляются в приграничных районах стран - членов Европейского союза.

27. Кроме того, напомнив о том, что двадцать пять стран - членов Европейского союза обязаны применять приложения к ДОПОГ к внутренним перевозкам в соответствии с директивой 94/55/СЕ, Рабочая группа сочла, что в дальнейшем необходимо будет учесть

в ДОПОГ такого рода ситуации, которые до настоящего времени представлялись характерными лишь для внутренних перевозок и оправдывали применение местных отступлений.

28. После обмена мнениями по внесенному ею предложению относительно проблем с распределением таких продуктов, как газойль или бутан, продаваемых в розницу частным лицам с доставкой по заказу, представитель Испании заявила о готовности пересмотреть свое предложение с учетом различной практики, которая уже является предметом национальных отступлений в рамках Европейского союза, и предложила представителям новых стран - членов Европейского союза, которые пока еще не зарегистрировали такие отступления в Европейской комиссии, а также представителей других стран, являющихся договаривающимися сторонами ДОПОГ и не являющихся членами Европейского союза, передать ей до 30 июня 2004 года свои национальные положения, касающиеся вопросов, связанных с ее предложением.

"Баузер"

Документ: TRANS/WP.15/2004/29 (Соединенное Королевство)

29. Рабочая группа отметила, что передвижные емкости этого типа, называемые в Соединенном Королевстве "баузерами", т.е. разновидность цистерн или КСГМГ, которые перевозятся на прицепе или стационарно установлены на прицепе, в настоящее время используются в ряде стран для перевозки небольших количеств таких продуктов, как газойль или печное топливо.

30. Этот вопрос, впрочем, уже изучался Рабочей группой в начале 90-х годов на основе предложений Нидерландов, но тогда было решено, что этот вид транспортировки не относится к сфере международных перевозок.

31. Вместе с тем мнения участников о том, как рассматривать данный вопрос в рамках ДОПОГ, разделились, в частности между вариантом 2 (при вместимости до 3 000 л - КСГМГ, при вместимости более 3 000 л - цистерны), вариантом 3 (КСГМГ или цистерна в зависимости от характеристик) и вариантом 4 (новый тип емкостей и необходимость определения технических требований). Некоторые делегации отметили также, что для тех случаев, когда эти емкости стационарно установлены на прицепе, необходимо будет предусмотреть положения, касающиеся маркировки, конструкции прицепа и т.д.

Неофициальный документ: INF.25 (Соединенное Королевство)

32. После этого обсуждения представитель Соединенного Королевства подготовил измененное предложение, в котором содержатся положения для включения в раздел 7.2.3, разрешающие перевозку этих емкостей в качестве КСГМГ, если они соответствуют требованиям, касающимся КСГМГ типа 31А.

33. В результате голосования это предложение не было принято, и представителю Соединенного Королевства было предложено подготовить новое предложение с учетом высказанных замечаний.

Положения, касающиеся обеспечения безопасности

Документ: TRANS/WP.15/2004/30 (Соединенное Королевство)

34. Представитель Соединенного Королевства предложил исключить новый пункт 1.10.4, принятый на предыдущей сессии, поскольку Совместное совещание не предусмотрело освобождения от действия положений в области обеспечения безопасности для веществ, перевозимых навалом/насыпью или в цистернах в количествах, которые меньше значений, указанных в подразделе 1.1.3.6. Он отметил, что решение об освобождении этих веществ было принято ради согласования с положениями МПОГ, принятыми в ноябре 2003 года, однако, по его мнению, таблица, содержащаяся в пункте 1.1.3.6.3 МПОГ, не касается перевозок навалом/насыпью или в цистернах и поэтому принятое Рабочей группой в январе 2004 года толкование решений Комитета экспертов МПОГ является ошибочным.

35. Представитель ЦБМЖП заявил, что в принципе пункт 1.1.3.6.3 МПОГ применяется только к перевозкам в упаковках.

36. Участникам напомнили о том, что решение Рабочей группы от января 2004 года было принято после продолжительных дискуссий и осознанно с учетом смысла решения, которое было принято Комитетом экспертов МПОГ (см. TRANS/WP.15/176, пункт 29). В пункте 1.10.4 МПОГ сделана ссылка на пороговые значения изъятий, предусмотренные в пункте 1.1.3.6.3 МПОГ, и в этой ссылке не проводится различия между перевозками в упаковках, навалом/насыпью или в цистернах.

37. В результате голосования предложение Соединенного Королевства не было принято.

Газовые баллоны, используемые на тепловых аэростатах

Документы: TRANS/WP.15/2004/15 (Соединенное Королевство)
TRANS/WP.15/2004/33 (Швейцария)
TRANS/WP.15/2004/36 (Германия и Соединенное Королевство)

Неофициальный документ: INF.27 (Германия и Соединенное Королевство)

38. Совместное предложение Германии и Соединенного Королевства было в принципе принято с некоторыми поправками (INF.27) для вступления в силу 1 января 2007 года при условии внесения некоторых дополнительных изменений редакционного характера (см. приложение 2). В ожидании вступления в силу этих новых положений будет инициировано отражающее их новое соглашение.

Элементы информации, указываемые в транспортном документе на неочищенную порожнюю тару (5.4.1.1.6)

Неофициальный документ: INF.4 (ЕАПП)

39. Ряд делегаций присоединились к мнению ЕАПП о том, что новые положения в отношении неочищенной порожней тары, вступающие в силу 1 января 2005 года, не нужны с точки зрения обеспечения безопасности и что действующие положения являются более простыми.

40. Однако большинство членов Рабочей группы высказались за сохранение текста, принятого для издания 2005 года, в интересах обеспечения согласованности с МПОГ. Эта проблема может быть поднята на Совещании экспертов и до 2007 года урегулирована посредством многосторонних соглашений.

Наличие на транспортных средствах подписанных экземпляров многосторонних соглашений

Неофициальный документ: INF.6 (ЕКАК, МАПМ, МКСЭП)

41. Было отмечено, что положения пункта 8.1.2.1 с) ДОПОГ требуют наличия на транспортных средствах лишь экземпляра основного текста специального соглашения без уточнения языка и не требуют, чтобы этот экземпляр был подписан. Тексты соглашений, а также перечень подписавших их участников и даты истечения срока их действия имеются на вебсайте секретариата. Учитывая проблемы с толкованием, возникающие у

работников, проводящих проверки, авторам данного документа было предложено подготовить предложение, поясняющее положения ДОПОГ по этому вопросу.

Закрытые транспортные средства

Неофициальный документ: INF.7 (Бельгия)

42. Французским термином, употребляемым с момента принятия ДОПОГ в качестве соответствия английскому термину "closed vehicle" (закрытое транспортное средство), является термин "véhicule couvert", а не "véhicule fermé". Поэтому данный термин должен последовательно использоваться в варианте на французском языке. Изменение такой терминологии можно предусмотреть лишь на более позднем этапе после выверки терминологии, используемой в других правовых или нормативных документах, касающихся транспорта.

Свидетельства о подготовке в области ДОПОГ в Швеции

Неофициальный документ: INF.8 (Швеция)

43. Рабочая группа отметила, что свидетельства ДОПОГ в форме пластиковой "кредитной карты" соответствуют образцу, приведенному в пункте 8.2.2.6.3, и что, даже если они не соответствуют формату А7, они соответствуют предусмотренному измененному формату европейских водительских удостоверений.

Код цистерны для эмульсий нитрата аммония (№ ООН 3375)

Неофициальный документ: INF.10 (Норвегия)

44. Рабочая группа отметила, что содержащееся в Типовых правилах ООН указание "Т1, Т2" для № ООН 3375 является ошибочным и что в МКМПОГ этому номеру ООН как в случае жидкостей, так и в случае твердых веществ назначен код "Т1". Таким образом, нет необходимости вносить изменения в ДОПОГ.

Подготовка водителей

Неофициальный документ: INF.19 (Швейцария)

45. Рабочая группа указала, что шестимесячный переходный период, предусмотренный в пункте 1.6.1.1, также применяется к положениям, касающимся продолжительности курсов переподготовки.

Терминология, используемая в главе 1.10 (Обеспечение безопасности)

Неофициальный документ: INF.20 (Швейцария)

46. Представители Соединенного Королевства и Франции высказали мнение, что терминология, используемая в текстах главы 1.10 на английском и французском языках, является правильной. Вопросы, касающиеся толкования, можно будет обсудить на неофициальном совещании по проблемам обеспечения безопасности, которое будет организовано Соединенным Королевством 6-8 сентября 2004 года в Лондоне.

Изменение подраздела 1.1.4.2

Неофициальные документы: INF.5 и INF.5/Add.1 (ФИАТА)

47. Представитель ФИАТА объявил, что он представит предложение, содержащееся в неофициальном документе INF.5/Add.1, в официальном порядке к следующей сессии.

Конструкция транспортных средств и их допущение к перевозке

Светоотражающая контурная маркировка или маркировка с полосами, расположенная сбоку и сзади транспортных средств и их прицепов

Документ: TRANS/WP.15/2004/19 (КСАОД)

48. Рабочая группа отметила, что Европейская комиссия поручила провести исследование по вопросу об эффективности этой маркировки для обеспечения безопасности движения транспортных средств, перевозящих грузы в целом, и сочла целесообразным дождаться выводов этого исследования до принятия какого-либо решения. Если речь будет идти о введении этой маркировки только для транспортных средств, перевозящих опасные грузы, то необходимо будет оценить выигрыш в области безопасности по сравнению с тем уровнем безопасности, который обеспечивается действующими положениями, касающимися размещения информационных табло, а также провести анализ эффективности дополнительных затрат с точки зрения выигрыша в плане безопасности.

49. Это предложение будет вновь обсуждено, когда будут получены результаты такого анализа.

Устройства ограничения скорости

Неофициальный документ: INF.18

50. Рабочая группа приняла к сведению намерение Франции предложить поправку к пункту 9.2.5 с учетом директивы 2002/85/CE от 5 ноября 2002 года, предусматривающую установление максимальной скорости 90 км/ч для автотранспортных средств максимальной массой более 3,5 т.

Поперечная устойчивость

Неофициальные документы: INF.16 (Франция)
INF.21 (Италия)
INF.28 (секретариат)

51. Рабочая группа отметила, что в некоторых странах по-прежнему возникают проблемы с применением Правил № 111 ЕЭК либо из-за отсутствия оборудования для проведения испытаний, либо из-за того, что компетентные органы считают невозможным предоставлять официальные утверждения на основе методов расчета. Эта ситуация заставила некоторые страны заключить многостороннее соглашение М145, разрешающее осуществлять официальное утверждение транспортных средств, не соответствующих Правилам № 111 ЕЭК.

52. Рабочая группа сочла нежелательным, чтобы соглашение М145 продолжало действовать после 1 июля 2004 года, однако согласилась включить в ДОПОГ 2005 года новую переходную меру, разрешающую движение транспортных средств, не соответствующих Правилам № 111 ЕЭК, которые были зарегистрированы до 1 июля 2004 года (см. приложение 1).

53. Рабочая группа также отметила, что Правила № 111 ЕЭК в ближайшее время будут изменены (см. INF.28).

ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ ОТОПЛЕНИЕ

54. Рабочая группа отметила, что Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) вскоре должен принять новые правила ЕЭК, касающиеся дополнительного отопления (TRANS/WP.29/2004/22 и -/Согг.1), которые отражают европейскую директиву 2001/56/CE, и что в дальнейшем в пункте 9.2.4.7.1 ДОПОГ можно будет включить ссылку на эти правила.

БЕЗОПАСНОСТЬ В АВТОДОРОЖНЫХ ТУННЕЛЯХ

Документы: TRANS/WP.15/2004/12 (Швейцария)
TRANS/WP.15/2004/17 (секретариат)
TRANS/WP.15/2004/24 (Германия)
TRANS/WP.15/2004/27 (Испания)
TRANS/WP.15/2004/31 (Швейцария)
TRANS/WP.15/2004/32 (Швейцария)
TRANS/WP.15/2004/34 (Швейцария)

Неофициальные документы: INF.9 (Франция)
INF.22 (Соединенное Королевство)
INF.26 (Председатель)
INF.29 (секретариат)

55. В соответствии с решениями, принятыми на последней сессии, рассмотрение этого пункта было поручено специальной рабочей группой, которая заседала 5-7 мая 2004 года под председательством г-на А. Йохансена (Норвегия). Доклад этой группы приводится в приложении 3 и будет рассмотрен на следующей сессии.

56. Специальной рабочей группе было предложено положить в основу своей работы подготовленный секретариатом документ TRANS/WP.15/2004/17, в котором изложены предыдущие рекомендации рабочей группы, заседавшей в Фельдкирхе (-/2004/24), с учетом других документов. Специальная рабочая группа должна будет учесть следующие решения, принятые после рассмотрения семи принципиальных вопросов (А-Г), поставленных в неофициальном документе INF.26.

57. По вопросу А (роль ДОПОГ в регламентации перевозок опасных грузов в туннелях) большинство членов Рабочей группы выразили мнение, что применение будущих положений ДОПОГ, касающихся туннелей, должно быть обязательным и что компетентные органы договаривающихся сторон должны будут ограничивать движение в туннелях только на основе системы категорий веществ, предусмотренной в ДОПОГ для туннелей. Очевидно, что в отношении конкретного туннеля каждый компетентный орган вправе сам решать, перевозка какой категории веществ, в случае необходимости, запрещается и в течение какого периода.

58. По вопросу В (запрещение перевозки некоторых веществ в количествах, превышающих предельные значения, указанные в подразделе 1.1.3.6) Рабочая группа большинством голосов решила, что для определения того количества, начиная с которого

применяются ограничения, следует в принципе использовать положения подраздела 1.1.3.6.

59. По вопросу С (применимость изъятий, предусмотренных в разделе 1.1.3, в случае туннелей) Рабочая группа решила, что этот вопрос может быть обсужден специальной рабочей группой.

60. По вопросу D (знаки и сигналы, обозначающие туннели, и дополнительная маркировка транспортных средств) Рабочая группа единодушно решила, что устанавливаемые ограничения на движение транспортных средств, перевозящих опасные грузы в туннелях, должны в обязательном порядке сопровождаться соответствующим обозначением туннелей с помощью знаков и сигналов. Было также решено не требовать и даже не рекомендовать особую маркировку транспортных средств в дополнение к положениям части 5 ДОПОГ.

61. По вопросу E (указания в транспортном документе, обязательное наличие транспортного документа) было решено, что этот вопрос может быть обсужден специальной рабочей группой.

62. По вопросу F (рассмотрение перечня веществ, отнесенных к различным категориям) было решено, что специальная рабочая группа может проверить и изменить этот перечень с учетом критериев отнесения к категориям.

63. По вопросу G (изъятия из системы категорий) участникам напомнили о том, что весь смысл работы заключается в том, чтобы создать легко применимую согласованную систему и избежать сохранения нынешней ситуации, характеризующейся наличием многочисленных особых случаев, препятствующих международным перевозкам. Специальная рабочая группа по туннелям может рассмотреть также и этот вопрос.

ПРОГРАММА РАБОТЫ

64. Следующая сессия состоится в Женеве 25-29 октября 2004 года. В ее повестке дня остаются те же пункты, что и в повестке дня нынешней сессии.

ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ

Применение ДОПОГ в странах, не являющихся договаривающимися сторонами

65. Рабочая группа отметила, что приложения А и В издания ДОПОГ 2003 года были переведены правительством Таиланда на тайский язык, что подтверждает интерес,

проявляемый к этому Соглашению странами Юго-Восточной Азии (см. также TRANS/WP.15/174, пункт 86).

Форум по обмену мнениями относительно экзаменования консультантов по вопросам безопасности

Неофициальные документы: INF.3 и INF.3/Add.1 (Франция)

66. Рабочая группа с интересом приняла к сведению, что правительство Франции пригласило компетентные органы МПОГ и ДОПОГ и представителей экзаменуемых организаций принять участие в форуме по обмену мнениями, который состоится 15-17 июня 2004 года в Париже.

УТВЕРЖДЕНИЕ ДОКЛАДА

67. Рабочая группа утвердила доклад о работе своей семьдесят шестой сессии и приложения 1 и 2 на основе проекта, подготовленного секретариатом.

68. Приложение 3 (доклад специальной рабочей группы по безопасности перевозок опасных грузов в автодорожных туннелях) до его официального распространения будет направлено участникам по электронной почте с целью получения их замечаний.

Приложение 1

**Проекты поправок к приложениям А и В к ДОПОГ, принятые Рабочей группой
для вступления в силу 1 января 2005 года**

Принятые поправки изложены в документе TRANS/WP.15/178/Add.1.

Приложение 2

Проекты поправок к приложениям А и В к ДОПОГ, принятые Рабочей группой для вступления в силу 1 января 2007 года

ЧАСТЬ 3

Глава 3.2: Таблица А

Исключить "V2" в колонке 16 для всех позиций подкласса 1.4S.
(Справочный документ: TRANS/WP.15/2004/18)

Добавить "652" в колонку 6 для № ООН 1011, 1965 и 1978.
(Справочный документ: TRANS/WP.15/2004/36)

В колонке 17 во всех случаях заменить "VV9a" и "VV9b" на "VV9".
(Справочный документ: TRANS/WP.15/2004/13)

Глава 3.3

Добавить новое специальное положение 652 следующего содержания:

- "652 Сварные баллоны из аустенитной нержавеющей стали или ферритоаустенитной (дуплексной) стали и титана, которые не отвечают требованиям главы 6.2, но были изготовлены и утверждены в соответствии с национальными правилами воздушного движения для использования в качестве сосудов с топливом для тепловых аэростатов и тепловых дирижаблей и были введены в эксплуатацию (дата первоначальной проверки) до 1 июля 2004 года, могут перевозиться автомобильным транспортом при условии, что они удовлетворяют следующим требованиям:
- a) должны соблюдаться общие положения раздела 6.2.1;
 - b) конструкция и изготовление сосудов должны быть утверждены для использования в целях воздушного движения национальной авиационной администрацией;

- с) в отступление от пункта 6.2.1.1.1 расчетное давление может определяться исходя из уменьшенного значения максимальной температуры окружающей среды +40°C. В этом случае:
 - i) в отступление от пункта 6.2.1.2 баллоны могут изготавливаться из катаного и отожженного коммерчески чистого титана, соответствующего минимальным требованиям $R_m > 450$ МПа, $\epsilon A > 20\%$ (ϵA = удлинение после разрыва);
 - ii) могут использоваться баллоны из аустенитной нержавеющей стали или ферритоаустенитной (дуплексной) стали с уровнем напряжения до 85% гарантированного минимального предела текучести (R_e) при расчетном давлении, полученном исходя из уменьшенного значения максимальной температуры окружающей среды +40°C;
 - iii) сосуды должны быть оборудованы устройством для сброса давления с номинальным установленным давлением срабатывания 26 бар; испытательное давление этих сосудов должно составлять не менее 30 бар;
- d) если отступления, предусмотренные в пункте с), не применяются, сосуды должны быть сконструированы в соответствии с исходной температурой 65°C и быть оборудованы устройствами для сброса давления с установленным давлением срабатывания, указанным компетентным органом страны использования;
- e) основной корпус сосудов должен быть покрыт водонепроницаемым наружным защитным слоем структурного ячеистого пенопласта или аналогичного материала толщиной не менее 25 мм;
- f) во время перевозки баллон должен быть закреплен в корзине или дополнительном предохранительном устройстве;
- g) сосуды должны быть снабжены четко различимым и долговечным маркировочным знаком, указывающим на то, что они предназначены для использования только на тепловых аэростатах и тепловых дирижаблях;
- h) срок службы (начиная с даты первоначальной проверки) не должен превышать 25 лет".

(Справочный документ: TRANS/WP.15/2004/36)

ЧАСТЬ 7

Глава 7.3

- 7.3.3 Исклучить специальное положение "VV9b". Специальное положение "VV9a" обозначить как "VV9".

(Справочный документ: TRANS/WP.15/2004/13)
