



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.15/183
20 May 2005

RUSSIAN
Original: ENGLISH and FRENCH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по перевозкам опасных грузов

ДОКЛАД РАБОЧЕЙ ГРУППЫ О РАБОТЕ ЕЕ СЕМЬДЕСЯТ ВОСЬМОЙ СЕССИИ
(9-12 мая 2005 года)

	<u>Пункты</u>
Участники.....	1
Выборы должностных лиц	2
Утверждение повестки дня	3 - 4
Шестьдесят седьмая сессия Комитета по внутреннему транспорту	5 - 7
Состояние Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) и связанные с этим вопросы	8 - 16
Толкование Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ)	17 - 28
Предложения о внесении поправок в приложения А и В к ДОПОГ	29 - 48
Безопасность перевозки опасных грузов в автодорожных туннелях	49 - 61
Программа работы.....	62
Прочие вопросы.....	63 - 65
Утверждение доклада.....	66

* * *

Приложение: Проект поправок к приложениям А и В к ДОПОГ и поправки к приложению к документу TRANS/WP.15/181.

УЧАСТНИКИ

1. Рабочая группа по перевозкам опасных грузов провела свою семьдесят восьмую сессию 9-12 мая 2005 года. В работе сессии приняли участие представители следующих стран: Австрии, Бельгии, Болгарии, Венгрии, Германии, Дании, Испании, Италии, Латвии, Литвы, Нидерландов, Норвегии, Польши, Португалии, Российской Федерации, Румынии, Сербии и Черногории, Словакии, Словении, Соединенного Королевства, Финляндии, Франции, Швейцарии и Швеции. Было представлено также Европейское сообщество. Была представлена межправительственная организация Дунайская комиссия, а также следующие неправительственные организации: Европейская ассоциация по сжиженным нефтяным газам (ЕАСНГ), Европейская ассоциация производителей парфюмерии, косметики и средств гигиены (КОЛИПА), Международная ассоциация производителей мыла, детергентов и средств бытовой химии (МАПМ), Координационный комитет по производству автомобильных кузовов и прицепов (ККПКП), Европейская ассоциация поставщиков автомобильных деталей (КСАОД), Европейский совет химической промышленности (ЕСФХП), Федерация европейских ассоциаций производителей аэрозолей (ФЕА), Международная федерация транспортно-экспедиторских ассоциаций (ФИАТА), Международная организация предприятий автомобильной промышленности (МОПАП) и Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ).

ВЫБОРЫ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ

2. По предложению представителя Германии Рабочая группа вновь избрала г-на Ж.А. Франку (Португалия) и г-жу А. Румье (Франция) соответственно Председателем и заместителем Председателя на 2005 год.

УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ

3. Представитель Отдела конференционного обслуживания Отделения Организации Объединенных Наций в Женеве распространила КД-ПЗУ, на котором имелась вся предсессионная официальная документация на трех рабочих языках с механизмом поиска. Она указала, что этот КД-ПЗУ был подготовлен в порядке эксперимента, и предложила делегатам передать ей свои комментарии, заполнив соответствующий вопросник (комментарии могут быть также переданы в секретариат после сессии).

Документы: TRANS/WP.15/182 и -/182/Add.1

4. Рабочая группа утвердила подготовленную секретариатом предварительную повестку дня, измененную в соответствии с неофициальными документами INF.2 и INF.6, с тем чтобы учесть неофициальные документы INF.1-INF.37.

ШЕСТЬДЕСЯТ СЕДЬМАЯ СЕССИЯ КОМИТЕТА ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Документ: ECE/TRANS/162 (Доклад Комитета о работе его шестьдесят седьмой сессии)

Неофициальный документ: INF.10 (МАПМ, ЕСФХП, ЕКАК, КСАОД, ЕКТА, ЕФМА, ФЕКК, ФИАТА, МСАТ)

5. Рабочая группа приняла к сведению части доклада, касающиеся ее работы (пункты 20 и 114-124).

6. Отметив, что Комитет намерен организовать в ходе своей сессии 2006 года многопрофильное совещание за круглым столом по вопросам безопасности на транспорте, Рабочая группа также приняла к сведению разработанные промышленностью директивы (неофициальный документ INF.10) в отношении применения главы 1.10 ДОПОГ, касающейся обеспечения безопасности дорожных перевозок опасных грузов. Представитель Европейской комиссии сообщил, что Комиссия обеспечит перевод и опубликование этих директив в промышленности.

7. В связи с пунктами 8 и 9 доклада Рабочая группа была проинформирована о том, что постоянным представительствам государств - членов ЕЭК ООН был разослан вопросник, с тем чтобы Группа экспертов по программе работы ЕЭК ООН могла оценить интерес, проявляемый этими государствами-членами к работе различных органов Комиссии. Рабочая группа согласилась с тем, что в рамках работы по реформированию ЕЭК ООН было бы полезно, чтобы каждая делегация обратилась к постоянному представительству своего государства с просьбой оценить работу Группы.

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

Состояние Соглашения

Неофициальный документ: INF.28 (секретариат)

8. Рабочая группа с удовлетворением отметила присоединение к ДОПОГ Албании.

Неофициальные документы: INF.3 (Норвегия)
INF.4 (Словакия)
INF.5 (Германия)
INF.19 (Румыния)
INF.29 (Соединенное Королевство)

9. Рабочая группа приняла к сведению переданную ей информацию о компетентных органах по вопросам применения ДОПОГ и напомнила о том, что сообщение подробных сведений об адресах органов и назначенных ими организаций, обладающих компетенцией, согласно внутригосударственному законодательству, в вопросах применения ДОПОГ, является одним из требований Соглашения (пункт 1.8.4 Приложения А). В этой связи Рабочая группа подтвердила, что Договаривающиеся Стороны могут соблюдать требование давать в каждом случае ссылку на соответствующее требование ДОПОГ путем приведения ссылок на соответствующие пункты ДОПОГ или же путем упоминания в более общем плане соответствующих требований без перечисления всех пунктов.

Протокол о внесении поправок 1993 года

10. Рабочая группа с сожалением отметила, что положение дел с этим протоколом не улучшилось и что 14 государствам по-прежнему надлежит принять необходимые меры, с тем чтобы протокол мог вступить в силу.

Специальные соглашения

Неофициальный документ: INF.27 (секретариат)

11. Рабочая группа приняла к сведению перечень действующих многосторонних соглашений по состоянию на 6 мая 2005 года. Представитель Франции сообщила, что она подготовит новое соглашение, которое заменит соглашение M106.

Уведомления в соответствии с главой 1.9

Неофициальный документ: INF.19 (Румыния)

12. Представитель Румынии проинформировал Рабочую группу о том, что в его стране перевозки опасных грузов запрещены в ночное время с 22 часов до 5 часов утра, а также в

течение всего дня по субботам, воскресеньям и праздничным дням, за исключением перевозок нефтепродуктов под № ООН 1202, 1203 и 1223 и сжиженных нефтяных газов под № ООН 1965, которые могут осуществляться в ночное время, а также по субботам, воскресеньям и праздничным дням при определенных условиях, в частности в сопровождении транспортного средства с аварийными огнями желтого цвета и при наличии специального разрешения. Для международных перевозок предусмотрены упрощенные условия получения разрешения на пограничных полицейских постах.

13. Некоторые делегации, которые не имели возможности заранее ознакомиться с этими текстами, сочли, что такие ограничения кажутся им жесткими и что они не должны применяться по крайней мере к перевозкам, подпадающим под изъятия, предусмотренные в подразделе 1.1.3.6.

14. Представитель Румынии заявил, что эти ограничения не касаются случаев полных или частичных изъятий, предусмотренных в разделе 1.1.3.

Уведомления в соответствии с главой 1.8

15. Участникам сессии напомнили о том, что согласно разделу 1.8.5 Договаривающиеся стороны должны, когда они считают это необходимым, представлять секретариату составленные по образцу отчеты об авариях или серьезных инцидентах, связанных с опасными грузами. С 1 января 2003 года, т.е. с даты вступления в силу данного положения, не было представлено ни одного сообщения. Поэтому было бы полезно рассмотреть в рамках Совместного совещания МОПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ вопрос о том, в каких случаях должны представляться такие сообщения.

Вебсайт Отдела транспорта

Неофициальный документ: INF.30 (секретариат)

16. Рабочая группа приняла к сведению предложения секретариата по обеспечению более удобного пользования вебстраницами, посвященными ДОПОГ, и в этой связи были внесены новые предложения.

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

Дистанционная подготовка водителей

Документ: TRANS/WP.15/2005/2 (Бельгия)

17. Представитель Бельгии задал вопрос о том, допускается ли в соответствии с главой 8.2 ДОПОГ дистанционная подготовка водителей, например с помощью соответствующего программного обеспечения.

18. Рабочая группа отметила, что существующий текст не запрещает такого рода практику, однако на том этапе, когда готовился этот текст, она не была предусмотрена. Большинство делегаций не выступили в поддержку этой идеи, хотя некоторые делегации изъявили готовность рассмотреть новые методы подготовки. Подготовка должна быть подтверждена сдачей экзамена, и, по мнению ряда делегаций, предусмотренные курсы подготовки обеспечивают возможность взаимодействия и обмена опытом между водителями и инструкторами - возможность, которая не существовала бы в случае индивидуальной дистанционной подготовки.

19. Рабочая группа сочла, что дистанционная подготовка должна допускаться только в условиях, контролируемых компетентным органом, и что для введения этой практики было бы желательно включить в главу 8.2 соответствующие положения.

Перевозка на мотоциклах

Документ: TRANS/WP.15/2005/7 (Соединенное Королевство)

20. Ряд делегаций подтвердили предложенное секретариатом толкование, согласно которому международная перевозка опасных грузов на мотоциклах подпадает под требования ДОПОГ, хотя этот особый случай в сущности не учтен в приложениях А и В и поэтому нелегко с точностью определить, какие требования должны применяться.

21. С другой стороны, этот вид перевозок не охватывается Европейской директивой 94/55/ЕС, и применительно к внутренним перевозкам в рамках Европейского союза он регламентируется только в том случае, если это предусмотрено национальными правилами. Кроме того, в случае вступления в силу Протокола о внесении поправок 1993 года этот вид перевозок уже не будет подпадать под действие требований ДОПОГ.

22. Ряд делегаций отметили, что если этот способ перевозки будет развиваться, то необходимо предусмотреть надлежащие требования.

23. Представитель Соединенного Королевства указала, что в ее стране этот вопрос встает главным образом на уровне местных перевозок и что с учетом высказанных замечаний она предложит соответствующее решение.

Применение подраздела 1.6.5.8

Документ: TRANS/WP.15/2005/12 (Франция)

Неофициальный документ: INF.15/Rev.1 (Норвегия и Швеция)

24. Рабочая группа пришла к выводу о том, что положения, применяемые с 1 января 2005 года в отношении транспортных средств ЕХ/II и ЕХ/III, не являются более жесткими по сравнению с ранее действовавшими положениями и что переходное положение, предусмотренное для этих транспортных средств в подразделе 1.6.5.8, является не вполне адекватным в том смысле, что должна допускаться возможность продолжения эксплуатации транспортных средств, произведенных в соответствии с ранее действовавшими требованиями, без каких-либо временных ограничений.

25. Тем не менее было сочтено нецелесообразным выпускать в этой связи специальное исправление, так как изменение может быть включено в следующую серию поправок на основе конкретного нового предложения.

Соответствие транспортных средств требованиям, предъявляемым к тормозному оборудованию

Документ: TRANS/WP.15/2005/14 (Франция)

26. Представитель Франции указала на трудности, связанные с приведением старых транспортных средств в соответствие с положениями Правил № 13 ЕЭК, касающимися тормозного оборудования, начиная с 2010 года, поскольку с тех пор, как был предусмотрен переходный период, эти Правила неоднократно изменялись, и обеспечение соответствия может оказаться весьма дорогостоящим применительно к конкретным типам транспортных средств. Ей было предложено представить предложение с конкретной поправкой для уточнения того, какие минимальные предписания этих Правил должны учитываться для целей приведения транспортных средств в соответствие с предъявляемыми требованиями.

Использование сжиженного нефтяного газа (СНГ) для обеспечения движения транспортных средств, перевозящих опасные грузы

Неофициальный документ: INF.24 (Швеция)

27. Рабочая группа отметила, что ни одно из положений ДОПОГ не запрещает использование СНГ для обеспечения движения транспортных средств, перевозящих опасных грузы, кроме транспортных средств ЕХ/II и ЕХ/III, для которых предписан двигатель с воспламенением от сжатия.

28. Некоторые делегации высказали мнение о том, что содержащиеся в части 9 положения, касающиеся топливных баков для автоцистерн, не подходят для транспортных средств, работающих на СНГ.

ПРЕДЛОЖЕНИЕ О ВНЕСЕНИИ ПОПРАВОК В ПРИЛОЖЕНИЯ А И В К ДОПОГ

Прочие предложения

Раздел 7.5.1 - Погрузка, разгрузка и обработка грузов

Документ: TRANS/WP.15/2005/1 (Бельгия)

Неофициальные документы: INF.17 (МСАТ)
INF.18 (Бельгия)
INF.37 (Бельгия)

29. Рабочая группа приняла новый текст раздела 7.5.1 (см. приложение).

Письменные инструкции (раздел 5.4.3)

Документ: TRANS/WP.15/2005/5 (Италия)

Неофициальный документ: INF.20 (Бельгия)

30. Представитель ФИАТА проинформировал Рабочую группу о том, что на следующей сессии будет представлено совместное предложение ФИАТА/МСАТ. Представитель Италии, изложив свою позицию, просил обсудить на следующей сессии весь этот вопрос в комплексе. Документ, подготовленный Бельгией, также останется в повестке дня.

Перевозка пиротехнических средств (№ ООН 0336)

Документ: TRANS2/WP.15/2005/9 (Австрия)

31. Рабочая группа отметила, что в специальном положении 651 повторяются ранее действовавшие положения прежнего варианта ДОПОГ, которые разрешают перевозку пиротехнических средств в транспортных средствах, не отвечающих требованиям, предъявляемым к транспортным средствам типа ЕХ/II или ЕХ/III, в количестве до 3000 кг (масса нетто взрывчатого вещества) на транспортное средство и до 4000 кг при перевозке с прицепом. Однако применительно к транспортным единицам с прицепом в этом положении не уточняется, должен ли груз распределяться между двумя транспортными средствами. Это может позволить толковать данное положение как разрешение перевозить 4000 кг в одном транспортном средстве транспортной единицы, в состав которой входит прицеп или полуприцеп.

32. Рабочая группа сочла, что такое толкование является нелогичным с точки зрения безопасности и что в том случае, если разрешенная масса нетто взрывчатых веществ на транспортную единицу может достигать 4000 кг, масса нетто взрывчатых веществ, разрешенная для каждого транспортного средства, входящего в состав транспортной единицы, не должна превышать 3000 кг. Поэтому Группа приняла поправку к специальному положению 651 на основе предложения Австрии, которое было переработано в ходе заседания (см. приложение).

Указание максимально допустимой массы груза на автоцистернах, перевозящих газы

Документ: TRANS/WP.15/2005/10 (Нидерланды)

33. Предложение распространить на перевозку газов автоцистернами действие требований пункта 6.8.3.5.6 b) и с), касающихся указания максимально допустимой массы груза на цистерне или на табличке, было принято (см. приложение).

34. Представитель Швейцарии высказал мнение о том, что такая поправка является излишней, поскольку в соответствии с пунктами 6.8.3.5.2 и 6.8.3.5.3 эта маркировка уже должна быть нанесена на табличку, предписанную в пункте 6.8.2.5.1.

Определение термина "член экипажа транспортного средства"

Документ: TRANS/WP.15/2005/3 (Польша)

Неофициальные документы: INF.21 (МСАТ)
INF.25 (Бельгия)
INF.31 (секретариат)
INF.35 (редакционная группа)

35. Рабочая группа приняла определение термина "член экипажа транспортного средства", которое будет включено в раздел 1.2.1 (см. приложение).

Вид перевозки "продажа с доставкой"

Документ: TRANS/WP.15/2005/11 (Испания)

Неофициальный документ: INF.34 (Испания)

36. Хотя большинство делегаций положительно отнеслись к идее о том, чтобы найти в рамках ДОПОГ решение проблемы перевозок "продажа с доставкой", когда в транспортном документе невозможно указать название грузополучателя, поскольку грузополучатель заранее не известен, участникам совещания не удалось достичь консенсуса по предложению, внесенному Испанией; ряд делегаций высказались за то, чтобы более конкретно определить круг опасных веществ, которые могут или не могут быть объектом таких перевозок.

37. После продолжительного обсуждения представитель Испании снял с рассмотрения свое предложение и сообщил, что правительство его страны урегулирует эту проблему в рамках национального законодательства посредством отступления от европейской директивы 94/55/СЕ.

38. Представитель Европейской комиссии заявил, что было бы желательно урегулировать такого рода проблемы в рамках ДОПОГ, чтобы избежать применения различных подходов в странах - членах Европейского союза.

Открывание упаковок в ходе перевозки

Документ: TRANS/WP.15/2005/13 (Соединенное Королевство)

Неофициальные документы: INF.7 (Норвегия)
INF.22 (Бельгия)

39. Предложение о том, чтобы разрешить членам экипажа открывать упаковки в ходе перевозки, если перевозчик дал на это прямое разрешение, вызвало различные комментарии со стороны участников сессии; представитель Соединенного Королевства приняла к сведению эти комментарии, заявив, что она проведет углубленный анализ данного вопроса и, возможно, внесет новое предложение.

Подготовка водителей по вопросам доставки потребителям сжиженных нефтяных газов

Неофициальный документ: INF.12 (ЕАСНГ)

40. Представитель ЕАСНГ указал, что его организация хотела бы знать мнение Рабочей группы относительно того, может ли отрасль ЕАСНГ рассчитывать на то, что для нее будет предусмотрено право отступления от нового требования, касающегося подготовки водителей транспортных средств массой не более 3,5 тонн, так как выполнение этого требования было бы сопряжено со значительными дополнительными издержками, связанными с подготовкой водителей, осуществляющих доставку грузов.

41. Было отмечено, что в дополнительном пункте 4, который этот представитель предложил включить в специальное положение S.2 главы 8.5, содержится требование в отношении согласия компетентных органов и что в данном случае этот вопрос можно было бы решить в рамках многостороннего соглашения.

42. Ряд делегаций задали вопрос о том, какое количество газовых баллонов, согласно этому предложению, можно было бы перевозить в транспортном средстве массой менее 3,5 т, отметив, что предлагаемый предел в 1 000 кг в три раза превышает предел, предусмотренный в подразделе 1.1.3.6.

43. Другие делегации сочли неприемлемым введение такого рода отступления для одной конкретной отрасли, поскольку это вызвало бы аналогичные просьбы о введении отступлений для большого числа других продуктов.

Конструкция и официальное утверждение транспортных средств

Работающие на топливе обогревательные устройства

Документ: TRANS/WP.15/2005/4 (Франция)

44. Рабочая группа приняла предложение Франции, отметив, что европейская директива 2001/56/CE была изменена директивой 2004/78/CE, касающейся топливных обогревательных устройств, работающих на СНГ (см. приложение).

45. Отметив, что в ближайшем будущем будут приняты правила ЕЭК, соответствующие этим директивам, Рабочая группа решила также сделать на них ссылку.

Первый технический осмотр транспортных средств официально утвержденного типа

Документ: TRANS/WP.15/2005/6 (Франция)

Неофициальные документы: INF.26 (Соединенное Королевство)
INF.36 (редакционная группа)

46. Рабочая группа приняла поправки к подразделам 9.1.2.1 и 9.1.3.1, согласно которым компетентному органу разрешается не проводить первый технический осмотр тягача официально утвержденного типа для полуприцепа, на который заводом-изготовителем, его должным образом уполномоченным представителем или организацией, признанной компетентным органом, была выдана декларация о соответствии требованиям главы 9.2 (см. приложение).

Материалы, используемые в кабине водителя

Неофициальный документ: INF.8 (Норвегия)

47. Представитель Норвегии принял к сведению замечания других делегаций относительно рисков, связанных с пожаром в кабинах транспортных средств, и сообщил, что, воз можно, он внесет новое предложение.

Правила № 111 ЕЭК (Устойчивость автоцистерн)

Неофициальный документ: INF.16 (секретариат)

48. Рабочая группа отметила, что в Правилах № 111, упоминаемые в подразделе 9.7.5.2, были внесены изменения и что эти изменения применимы к конструкции новых транспортных средств с 4 апреля 2005 года.

БЕЗОПАСНОСТЬ В АВТОДОРОЖНЫХ ТУННЕЛЯХ

Документы:

TRANS/WP.15/179/Add.1 (Доклад Специальной рабочей группы по безопасности перевозок опасных грузов в автодорожных туннелях)

TRANS/WP.15/181, приложение (Доклад Рабочей группы о работе ее семьдесят седьмой сессии)

TRANS/WP.1/2005/10 - Предложение, представленное Соединенным Королевством от имени Рабочей группы WP.15 Рабочей группе по безопасности дорожного движения (WP.1)

TRANS/WP.15/2005/8 (Нидерланды)

Неофициальные документы: INF.13 (доклад Группы WP.1)

INF.32 (проект доклада Группы экспертов по правовым вопросам WP.1)

INF.14 (Нидерланды)

INF.23 (Швеция)

49. Рабочая группа отметила, что в ожидании принятия новой серии поправок к Венской конвенции о дорожных знаках и сигналах (Вена, 1968 год) и к дополняющему ее Европейскому соглашению (Женева, 1971 год) Группа экспертов по правовым вопросам WP.1 рекомендовала для включения в сводную резолюцию о дорожных знаках и сигналах (CP.2) текст, основанный на текстах, принятых Рабочей группой на ее семьдесят седьмой сессии (TRANS/WP.15/181, приложение). Эти рекомендованные тексты будут представлены для принятия Группе WP.1 на ее следующей сессии (12-15 сентября 2005 года).

50. Ряд делегаций отметили, что нет необходимости давать точные ссылки на пункты и разделы ДОПОГ в толковании знака C,3h.

51. Рабочая группа обсудила предложения Нидерландов, содержащиеся в документе TRANS/WP.15/2005/8, относительно распределения опасных грузов по группам.

52. Что касается включения газов с классификационными кодами А и О (невоспламеняющиеся, нетоксичные газы) в группу С, то представитель Нидерландов внес изменения в свое предложение, с тем чтобы оно охватывало только сжиженные газы (классификационные коды 2А и 2О).

53. Рабочая группа отметила, что в исследовании ОЭСР/ПМАДК сжатые, сжиженные и охлажденные газы отнесены к группе С, когда они перевозятся в баллонах, и к группе В, когда они перевозятся в цистернах, однако на своих предыдущих сессиях Рабочая группа не согласилась с таким подходом.

54. Представитель Нидерландов снял с рассмотрения свое предложение по данному вопросу.

55. Рабочая группа приняла предложение Нидерландов о включении веществ класса 3, группы упаковки I с классификационными кодами FT1 и FT2 в группу С и о включении № ООН 3381-3390 в группу D в случае перевозки в упаковках и в группу С в случае перевозки в цистернах (см. приложение).

56. После обсуждения вопроса о включении веществ класса 3 групп упаковки I и II и веществ классов 4.2 и 4.3 группы упаковки I в группу D в случае их перевозки в упаковках представитель Нидерландов заявил, что он не желает продолжать эту дискуссию.

57. Несколько делегаций поддержали мнение Нидерландов о том, что текст, принятый Рабочей группой на ее последней сессии, является слишком сложным и что было бы предпочтительным определить скорее категории туннелей, чем группы опасных веществ, перевозка которых через туннели могла бы быть ограничена. В этой связи они поддержали идею о том, что положения, касающиеся ограничений, следует включить в главу 8.6, предназначенную для перевозчиков, а не в главу 2.4, предназначенную для участников, отвечающих за классификацию.

58. Сотрудник секретариата указал, что классификация туннелей, т.е. принятие решения о допустимости или недопустимости перевозки определенных категорий опасных грузов через те или иные туннели, относится к сфере ответственности компетентного органа и не может регламентироваться в рамках ДОПОГ. Согласно исследованию ОЭСР/ПМАДК, классификация туннелей зависит не только от рисков, связанных с конкретными

опасными грузами, которые могут быть определены в ДОПОГ, но также и от особенностей конструкции туннелей и от других процедур глобальной оценки рисков, связанных с аспектами движения транспорта, которые выходят за рамки сферы применения ДОПОГ. Он подчеркнул, что в соответствии с главой 4 исследования ОЭСР/ПМАДК согласованными группами являются группы опасных грузов, а не категории туннелей. Он также подчеркнул, что принятие этой новой концепции категорий туннелей вместо групп опасных грузов означало бы пересмотр текста, который предлагается в настоящее время Группе WP.1 Группой экспертов по правовым вопросам, для толкования знака C,3h, предусмотренного в Венской конвенции.

59. После обсуждения Рабочая группа в принципе согласилась с предложением Нидерландов при том условии, что предложенный текст будет пересмотрен для обеспечения того, чтобы его положения были в правовом отношении совместимы со сферой применения ДОПОГ и не находились в коллизии со сферой применения других международных договоров по вопросам дорожного движения в целом.

60. Сотрудник секретариата подчеркнул, что любое новое предложение должно сопровождаться новым предложением о толковании знака C, 3h, предусмотренного в Венской конвенции, которое должно быть представлено Группе WP.1 на ее сессии 12-15 сентября 2005 года, однако Группа WP.1 должна будет вновь выверить это предложение на своей сессии в марте 2006 года с учетом текстов, которые будут приняты в окончательном виде Группой WP.15 на ее ноябрьской сессии.

61. Что касается предложения Швеции, представленного в документе INF.23, то Рабочая группа согласилась с тем, что первые два предложения могут быть учтены в пересмотренном предложении, которое будет представлено Нидерландами на следующей сессии, и что необходимо предусмотреть соответствующие переходные меры.

ПРОГРАММА РАБОТЫ

62. В повестку дня следующей сессии будут включены следующие основные пункты:

- работа Совместного совещания МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ;
- безопасность в автодорожных туннелях;
- предложения о внесении поправок в приложения А и В к ДОПОГ;
- толкование ДОПОГ.

ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ

Неофициальный документ: INF.9 (Испания)

63. Рабочая группа отметила, что правительство Испании организует 6-7 июня 2005 года в Мадриде совещание неофициальной рабочей группы по экзаменованию консультантов по вопросам безопасности.

Выражение признательности г-ну М. Фоккеру и г-же Ю. Мариниссен

64. Рабочая группа была проинформирована о том, что сразу же после завершения сессии г-н М. Фоккер (Нидерланды) выходит в отставку. Она выразила ему глубокую признательность за выдающийся вклад, который он вносил в ее работу в течение многих лет, в частности в области конструкции транспортных средств и цистерн, и за проявленный им дух сотрудничества, а также и пожелала ему долгих и счастливых лет жизни после выхода в отставку.

65. Отметив, что г-жа Ю. Мариниссен (Нидерланды) вскоре покинет департамент по опасным грузам в ее министерстве, Рабочая группа также поблагодарила ее за проделанную работу и пожелала ей успехов в ее дальнейшей профессиональной деятельности.

УТВЕРЖДЕНИЕ ДОКЛАДА

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

Приложение

Проекты поправок к приложениям А и В к ДОПОГ и поправки к приложению к документу TRANS/WP.15/181 (для вступления в силу 1 января 2007 года)

ЧАСТЬ 1

Глава 1.2

1.2.1 Включить в алфавитном порядке новое определение следующего содержания:

«"Член экипажа транспортного средства" означает водителя или любое другое лицо, сопровождающее водителя для целей обеспечения эксплуатационной безопасности, общей безопасности, подготовки или эксплуатации».

Поправки, вытекающие из данной поправки:

Изменить пункт 1.10.1.4 следующим образом:

"1.10.1.4 В процессе перевозки опасных грузов каждый член экипажа транспортного средства должен иметь при себе удостоверение личности с фотографией".

7.5.7.3 Слова "Водителю или любому другому члену экипажа" заменить словами "Членам экипажа транспортного средства".

7.5.11 В пункте CV33 (1) (1.3) слова "водителя и остальных членов экипажа" заменить словами "членов экипажа транспортного средства".

8.1.2.1 d) Слова "каждого члена экипажа" заменить словами "каждого члена экипажа транспортного средства".

8.3.1 Поправка к тексту на английском языке не относится.

8.3.2 Слова "Экипаж транспортного средства" заменить словами "Члены экипажа транспортного средства".

(Исходный документ: TRANS/WP.15/2005/3 с изменениями, внесенными в него на основании неофициального документа INF.35)

ЧАСТЬ 3

Глава 3.3

3.3 **СП 651** Изменить следующим образом:

"Специальное положение V2 (1) не применяется, если масса нетто взрывчатого снаряжения на транспортную единицу не превышает 4 000 кг, при условии, что масса нетто взрывчатого снаряжения на транспортное средство не превышает 3 000 кг".

(Справочный документ: TRANS/WP.15/2005/9, измененный на основании неофициального документа INF.33)

ЧАСТЬ 6

Глава 6.8

6.8.3.5.6 b) и c) Исключить разделительную черту между левой и правой колонками, так чтобы текст занял всю ширину страницы.

(Справочный документ: TRANS/WP.15/2005/10)

ЧАСТЬ 7

Глава 7.5

7.5.1 После заголовка включить примечание следующего содержания:

"ПРИМЕЧАНИЕ: Для целей настоящего раздела установка контейнера, контейнера для массовых грузов, контейнера-цистерны или переносной цистерны на транспортное средство рассматривается в качестве погрузки, а их снятие с транспортного средства - в качестве разгрузки".

7.5.1.1 и 7.5.1.2 Изменить следующим образом:

"7.5.1.1 По прибытии в место погрузки или разгрузки, включая контейнерные терминалы, транспортное средство и его водитель, а также большой(ие) контейнер(ы), контейнер(ы) для массовых грузов, контейнер(ы)-цистерна(ы) или переносная(ые) цистерна(ы), если таковые имеются, должны удовлетворять установленным нормативным требованиям (особенно в отношении обеспечения эксплуатационной безопасности, общей безопасности, чистоты и исправного функционирования оборудования, используемого при погрузке и разгрузке).

7.5.1.2 Погрузка не должна осуществляться, если:

- результаты проверки документов или
- результаты осмотра транспортного средства или большого(их) контейнера(ов), контейнера(ов) для массовых грузов, контейнера(ов)-цистерны(цистерн) или переносной(ых) цистерны(цистерн), если таковые имеются, а также их оборудования, используемого при погрузке и разгрузке,

свидетельствуют о том, что транспортное средство, водитель, большой контейнер, контейнер для массовых грузов, контейнер-цистерна, переносная цистерна или их оборудование не удовлетворяют установленным нормативным требованиям".

7.5.1.3 Изменить концовку следующим образом: "сказаться на эксплуатационной или общей безопасности разгрузки".

(Справочный документ: TRANS/WP.15/2005/1, измененный на основании неофициального документа INF.37)

ЧАСТЬ 9

Глава 9.1

9.1.2.1 Включить новый третий абзац следующего содержания:

"Компетентный орган может освободить от требования в отношении первоначального осмотра тягача для полуприцепа, тип которого официально утвержден согласно подразделу 9.1.2.2 и на который заводом-изготовителем, его должным образом уполномоченным представителем или организацией, признанной компетентным органом, выдана декларация о соответствии требованиям главы 9.2".

9.1.3.1 В конце этого подраздела изменить текст следующим образом: "транспортное средство, которое успешно прошло технический осмотр или на которое была выдана декларация о соответствии требованиям главы 9.2 согласно подразделу 9.1.2.1".

(Справочный документ: TRANS/WP.15/2005/6, измененный на основании неофициального документа INF.36)

