



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/WP.15/188
1 June 2006

RUSSIAN
Original: ENGLISH and FRENCH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по перевозкам опасных грузов

**ДОКЛАД РАБОЧЕЙ ГРУППЫ О РАБОТЕ ЕЕ ВОСЬМИДЕСЯТОЙ СЕССИИ
(8-12 мая 2006 года)**

СОДЕРЖАНИЕ

	<u>Пункты</u>
Участники.....	1
Утверждение повестки дня	2 - 3
Шестьдесят восьмая сессия Комитета по внутреннему транспорту	4 - 13
Состояние Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) и связанные с этим вопросы	14 - 16
Толкование Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ)	17 - 24
Предложения о внесении поправок в приложения А и В к ДОПОГ	25 - 55
Положение о круге ведения и правила процедуры Рабочей группы	56 - 70
Программа работы.....	71 - 72
Прочие вопросы.....	73 - 83
Утверждение доклада.....	84

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

- Приложение 1: Проекты поправок к приложениям А и В к ДОПОГ, принятые Рабочей группой для вступления в силу 1 января 2007 года (см. документ ECE/TRANS/WP.15/186/Add.2)
- Приложение 2: Исправления к проектам поправок к приложениям А и В к ДОПОГ, принятым Рабочей группой для вступления в силу 1 января 2007 года (см. документы ECE/TRANS/WP.15/186/Corr.1 и ECE/TRANS/WP.15/186/Add.1/Corr.1)
- Приложение 3: Проекты поправок к приложениям А и В к ДОПОГ, принятые Рабочей группой для вступления в силу 1 января 2009 года

УЧАСТНИКИ

1. Рабочая группа по перевозкам опасных грузов провела свою восьмидесятую сессию 8-12 мая 2006 года под руководством Председателя г-на Ж. Франку (Португалия) и заместителя Председателя г-жи А. Румье (Франция). В работе сессии приняли участие представители следующих стран: Австрии, Бельгии, Болгарии, Венгрии, Германии, Греции, Дании, Ирландии, Испании, Италии, Латвии, Литвы, Лихтенштейна, Нидерландов, Норвегии, Польши, Португалии, Российской Федерации, Румынии, Словакии, Соединенного Королевства, Турции, Финляндии, Франции, Чешской Республики, Швейцарии, Швеции и Эстонии. В работе сессии участвовал также представитель Европейской комиссии. Была представлена следующая межправительственная организация: Межправительственная организация по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ). Были представлены также следующие неправительственные организации: Европейский совет химической промышленности (ЕСФХП), Европейская ассоциация по сжиженным нефтяным газам (ЕАСНГ), Международная федерация транспортно-экспедиторских ассоциаций (ФИАТА), Международная организация предприятий автомобильной промышленности (МОПАП), Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ) и Координационный комитет по производству автомобильных кузовов и прицепов (ККПКП).

УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ

Документ: ECE/TRANS/WP.15/187 и Add.1

Неофициальные документы: INF.1 и INF.2 (секретариат)

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.35.

3. Представитель Бельгии просил добавить в перечень документов документ TRANS/WP.15/2005/28.

ШЕСТЬДЕСЯТ ВОСЬМАЯ СЕССИЯ КОМИТЕТА ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Документы: ECE/TRANS/166 и Add.1 (доклад Комитета по внутреннему транспорту о работе его шестьдесят восьмой сессии)

4. Рабочая группа отметила, что в рамках реформы ЕЭК ООН Отделу транспорта были выделены две новые должности категории специалистов: одна - для активизации работы в области облегчения процедур пересечения границ и деятельности, связанной с Конвенцией МДП, а вторая - для повышения эффективности применения правовых документов, находящихся в ведении Отдела транспорта.
5. В этой связи было предложено использовать вторую новую должность, в частности, для содействия ускорению вступления в силу Протокола 1993 года о внесении поправок в Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ). Возможно, было бы полезным также распространить проведенное Европейской комиссией исследование по вопросу о применении ДОПОГ и Правил международной перевозки опасных грузов по железным дорогам (МПОГ) в странах - членах Европейского союза на страны - члены ЕЭК ООН, которые не являются членами Европейского союза.
6. Рабочая группа отметила, что Организация по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ) избрала транспорт в качестве темы своего Экономического форума 2006 года и что поэтому планами предусматривается сотрудничество между ОБСЕ и Отделом транспорта ЕЭК ООН. Рабочая группа отметила, что вопросы безопасности перевозок опасных грузов и влияния перевозок опасных грузов на окружающую среду включены в число вопросов, которые будут рассматриваться в ходе второй части четырнадцатой сессии Экономического форума ОБСЕ, которая состоится в Праге 22-24 мая 2006 года.
7. Что касается просьбы Комитета к его вспомогательным органам ускорить работу по теме безопасности перевозок, то было отмечено, что Рабочая группа WP.15 завершила свою работу по этой теме и что ее результатом явилось вступление в силу в 2005 году новых положений МПОГ, ДОПОГ и Европейского соглашения о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ), имеющих целью обеспечение безопасности перевозок опасных грузов и основанных на Рекомендациях Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов.

8. Хотя некоторые крупные предприятия уже приняли необходимые меры для применения этих положений, многие малые и даже некоторые крупные предприятия испытывают трудности с правильным применением этих положений. Поэтому представляется преждевременным активно продолжать работу в этой области, по крайней мере до тех пор, пока компетентные органы не смогут оценить ее результаты и при необходимости внести соответствующие коррективы.

9. Председатель упомянул о трудностях, обусловленных несовместимостью между положениями по безопасности, принятыми для наземных перевозок опасных грузов, и положениями по безопасности в сфере морских и воздушных перевозок, которые носят более общий характер.

10. Рабочая группа отметила также, что Европейская комиссия готовит проект правил по безопасности перевозок, в который будут включены применяемые на добровольной основе положения, касающиеся сертификации операторов на предмет безопасности.

11. Рабочая группа решила рассмотреть просьбы Комитета по внутреннему транспорту, связанные с реформой ЕЭК ООН, в рамках пункта 6 повестки дня (Правила процедуры Рабочей группы).

12. Рабочая группа отметила, что правительства Нидерландов, Австрии и Бельгии выступают за разработку всеобъемлющей конвенции о международной перевозке опасных грузов, в которой были бы объединены все положения, одинаково применимые к различным видам транспорта.

13. Рабочая группа отметила, что Договаривающимися сторонами Соглашения ВОПОГ являются пять государств и что для его вступления в силу необходимо наличие лишь еще двух Договаривающихся сторон.

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

Состояние Соглашения

Неофициальный документ: INF.28 (секретариат)

14. Рабочая группа отметила, что к Протоколу о внесении поправок 1993 года присоединилась Албания, в результате чего число Договаривающихся сторон этого

протокола увеличилось до 28. Рабочая группа выразила надежду, что остальные 12 Договаривающихся сторон ДОПОГ примут необходимые меры для ратификации этого Протокола или присоединения к нему, с тем чтобы он мог вступить в силу.

Компетентные органы

Неофициальный документ: INF.27 (секретариат)

15. Рабочая группа приняла к сведению перечень основных компетентных органов по применению ДОПОГ, размещенный на вебсайте Отдела транспорта.

16. Рабочая группа сочла, что, поскольку этот перечень регулярно обновляется секретариатом на указанном вебсайте, больше нет необходимости включать его в текст ДОПОГ в качестве добавления к части 1, которое может быть заменено ссылкой на точный адрес URL.

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

Письменные инструкции

Неофициальный документ: INF.17 (Италия)

17. Рабочая группа сочла, что положения пунктов 5.4.3.1 а) и 5.4.3.7 следует толковать следующим образом:

- а) в случае смешанной партии упакованных опасных грузов, отнесенных к одному и тому же классу, одному и тому же классификационному коду, но различным номерам ООН, в верхней части карточки с письменными инструкциями могут быть указаны класс, группа веществ в соответствии с классификационным кодом без указания номеров ООН. Например, для смешанной партии грузов под номером ООН 1079 (диоксид серы), 1017 (хлор) и 1008 (трифторид бора) достаточно указать:

"Класс 2

ГАЗ СЖИЖЕННЫЙ, ТОКСИЧНЫЙ, КОРРОЗИОННЫЙ";

- b) в случае смешанной партии грузов, отнесенных к одному и тому же классу, но имеющих различные классификационные коды и номера ООН, достаточно указать класс (без указания номеров ООН, наименований веществ или групп веществ);
- c) в случае нескольких грузов, отнесенных к какой-либо позиции "Н.У.К." с одним и тем же номером ООН, достаточно указать класс, номер ООН и наименование позиции "Н.У.К.", приведенные в таблице А главы 3.2. Нет необходимости, но и не запрещается указывать в дополнение к надлежащему отгрузочному наименованию обычно требуемые технические названия;
- d) в случае лишь одного груза, указанного по наименованию в таблице А главы 3.2, необходимо указать класс, номер ООН и наименование груза, присвоенное данному номеру ООН в таблице А главы 3.2. Это наименование нельзя заменять на название группы веществ, представляющих такую же опасность.

18. В случае вышеприведенных подпунктов а) и b), очевидно, можно использовать письменные инструкции, в которых указаны класс, номер ООН и наименования всех соответствующих веществ. Использование письменных инструкций в соответствии с пунктом 5.4.3.7 возможно лишь в случае смешанной погрузки, но не в случае перевозки одного вещества.

Изыятия, касающиеся перевозки складских резервуаров

Неофициальные документы: INF.20 (Швейцария)
INF.35 (Соединенное Королевство)

19. Рабочая группа подтвердила, что новые изъятия, предусмотренные в пункте 1.1.3.1 f) (поправки 2007 года), как и все изъятия, предусмотренные ранее в пункте 1.1.3.2 f), касаются только резервуаров, изначально предназначенных для хранения опасных грузов, а не для их перевозки. Поэтому данные изъятия не могут применяться к перевозке такого транспортного оборудования, как КСГМГ или контейнеры-цистерны, которые, не отвечая требованиям ДОПОГ, использовались бы для целей хранения. Была принята формулировка пункта 1.1.3.1 f), предложенная в неофициальном документе INF.35.

Новые положения раздела 7.5.1 (поправки 2007 года)

Неофициальный документ: INF.21 (Швейцария)

20. Рабочая группа сочла, что использование термина "переносная цистерна" в ПРИМЕЧАНИИ к разделу 7.5.1 является правильным, поскольку данное ПРИМЕЧАНИЕ касается погрузки мультимодального оборудования на транспортное средство и его выгрузку.

Перевозка автоцистерн для заправки летательных аппаратов

Неофициальный документ: INF.26 (Франция)

21. Рабочая группа отметила, что автоцистерны, используемые в аэропортах для заправки летательных аппаратов, являются, как правило, специальными транспортными средствами более крупных размеров, чем обычные транспортные средства, и не отвечают требованиям ДОПОГ.

22. С учетом их размеров они не могут передвигаться по дорогам общего пользования и транспортируются специальными колоннами при наличии особого разрешения, если они являются порожними, но не очищенными. Рабочая группа сочла, что для перевозящих автоцистерны транспортных средств не требуются свидетельства ДОПОГ.

23. Две делегации указали, что в их странах к этим транспортным средствам применяются изъятия согласно пункту 1.1.3.1 b), с тем чтобы их можно было перевозить в качестве специального оборудования, но для их перевозки выработаны соответствующие инструкции.

24. Ряд делегаций отметил, что в будущем для этих транспортных средств может быть предусмотрено изъятие, однако пункт 1.1.3.1 b) не подходит для этой цели.

ПРЕДЛОЖЕНИЯ О ВНЕСЕНИИ ПОПРАВК В ПРИЛОЖЕНИЯ А И В К ДОПОГ

Различные предложения

Поправка к разделу 8.1.5: прочее оборудование

Документ: TRANS/WP.15/2005/28 (Бельгия)

25. Ряд делегаций высказались против предложенного Бельгией пояснения, поскольку, по их мнению, экипаж транспортного средства может использовать различные типы карманных фонарей, если они не предназначены для использования при осмотре груза. В результате проведенного голосования это предложение не было принято. Один из сотрудников секретариата отметил, однако, что согласно положениям раздела 8.3.4 вход в транспортное средство включает вход и в его кабину.

Иммобилизация транспортных средств, находящихся на стоянке

Документ: ECE/TRANS/WP.15/2006/1 (Норвегия)

26. Рабочая группа приняла предложение Норвегии изменить текст раздела 8.3.7, с тем чтобы предусмотреть иммобилизацию находящихся на стоянке отцепленных прицепов, не оснащенных стояночным тормозом (см. приложение 3).

Наблюдение за транспортными средствами

Документ: ECE/TRANS/WP.15/2006/2 (Норвегия)

27. По поводу предложения уменьшить до 5 кг (вместо 50 кг) массу нетто взрывчатых веществ, после превышения которой применяются положения главы 8.4, касающиеся наблюдения, мнения разделились. Некоторые делегации высказались за уменьшение этой массы, с тем чтобы она больше соответствовала требованиям безопасности, предусмотренным в главе 1.10, однако было отмечено также, что взрывчатые вещества подклассов 1.4 и 1.6 не рассматриваются в качестве грузов повышенной опасности и что положения, касающиеся безопасности, применяются только при превышении количеств, предусмотренных в подразделе 1.1.3.6.

28. Представитель Норвегии сказал, что он подготовит новое предложение с учетом всех возможных случаев.

Запирание транспортных средств, перевозящих взрывчатые вещества и изделия

Документ: ECE/TRANS/WP.15/2006/3 (Норвегия)

29. Предложение о включении требования о том, что двери и жесткие крышки в грузовых отделениях транспортных средств ЕХ/II и все отверстия в грузовых отделениях транспортных средств ЕХ/III должны быть заперты во время перевозки, за исключением периодов погрузки и разгрузки, было принято (см. приложение 3).

Информация, которая должна указываться в транспортном документе в соответствии с пунктом 5.4.1.1.10

Документ: ECE/TRANS/WP.15/2006/4 (Швеция)

30. Большинство членов Рабочей группы поддержали мнение Швеции о том, что информация, предусмотренная в пункте 5.4.1.1.10, не является необходимой, когда перевозка осуществляется в соответствии с изъятиями, предусмотренными в подразделе 1.1.3.6, и было решено исключить пункты 5.4.1.1.10, 5.4.1.1.10.1 и 5.4.1.1.10.2 (см. приложение 3).

Письменные инструкции, касающиеся грузов, перевозимых в соответствии с подразделом 1.1.3.6

Документ: ECE/TRANS/WP.15/2006/5 (Лихтенштейн)

31. Ряд делегаций отметили, что проблема, которую пытается решить правительство Лихтенштейна, касается в большей степени эффективности сотрудничества между перевозчиками и грузоотправителями, чем нормативных положений. Перевозчик всегда имеет возможность потребовать от грузоотправителя предоставить ему письменные инструкции, независимо от количества перевозимых грузов, поскольку грузоотправителю заранее не известен точный состав партии грузов, перевозимой транспортным средством.

32. Ряд делегаций высказались за то, чтобы это предложение было изучено после того, как будет представлен доклад неофициальной рабочей группы по письменным инструкциям. Представитель Лихтенштейна заявил, что в случае необходимости он внесет новое предложение после того, как эта группа завершит свою работу.

Запрещение курения (глава 8.5, S1 (3))

Документ: ECE/TRANS/WP.15/2006/7 (Соединенное Королевство)

33. Рабочая группа приняла предложение о запрещении курения в транспортных средствах, перевозящих взрывчатые вещества и изделия (см. приложение 3).

34. Ряд делегаций выразили сожаление по поводу того, что это запрещение не распространяется на другие опасные грузы в разделе 8.3.5, в частности потому, что грузовое отделение транспортных средств, перевозящих в упаковках опасные грузы, не являющиеся взрывчатыми веществами или изделиями, не имеет таких же характеристик с точки зрения конструкции и защиты от пожара, как транспортные средства ЕХ/II и ЕХ/III.

Перевозка бризантных взрывчатых веществ (№ ООН 0331 и 0332) в переносных цистернах

Документ: ECE/TRANS/WP.15/2006/8 (Швеция)

35. Предложение о включении требования об использовании транспортных средств ЕХ/III для перевозки переносных цистерн, содержащих бризантные взрывчатые вещества, было принято для вступления в силу 1 января 2007 года (см. документ ECE/TRANS/WP.15/186/Add.2).

Перевозка трупов зараженных животных

Документ: ECE/TRANS/WP.15/2006/9 (секретариат)

36. Этот документ был снят с обсуждения, поскольку он уже был рассмотрен на Совместном совещании МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ.

Изъятия, касающиеся парфюмерных продуктов (№ ООН 1266)

Неофициальный документ: INF.16 (Швейцария)

37. Большинство делегаций высказали мнение о том, что такого рода предложения должны представляться Совместному совещанию, а не Рабочей группе.

38. Было отмечено, что Совместное совещание уже обсуждало предложенное Швейцарией изъятие и пришло к выводу, что на косметические и парфюмерные продукты

не могут распространяться те же изъятия, что и на медицинские фармацевтические продукты.

Конструкция и допущение к перевозке транспортных средств

Таблица 9.2.1 и замечания d, g и h к этой таблице

Документ: ECE/TRANS/WP.15/186 (проект поправок для вступления в силу в 2007 году)

Неофициальные документы: INF.9 (Швейцария)
INF.12 (МОПАП)
INF.23 (Франция)
INF.25 (Франция)

39. Рабочая группа подтвердила, что требование о приведении в соответствие, предусмотренное в замечаниях d и g, касается только транспортных средств, соответствующих описаниям в замечаниях b и c соответственно, но имеющих различные даты первой регистрации.

40. Группа решила, что это должно быть достаточным для целей толкования и сочла ненужным вносить какие-либо изменения в данные замечания. Таким образом, заключенные в квадратные скобки тексты в замечаниях d и g в документе ECE/TRANS/WP.15/186 были одобрены.

41. Рабочая группа приняла предложение Франции об исключении нового замечания h, которое было сочтено излишним.

42. Предложение о внесении изменений редакционного характера в раздел 9.2.1, представленное МОПАП в неофициальном документе INF.12, принято не было.

Переходные меры

Неофициальный документ: INF.11 (МОПАП)

43. Представитель МОПАП пояснил, что переходный период продолжительностью один год, предусмотренный в пункте 1.6.5.4 для применения новых положений по конструкции новых транспортных средств, является слишком коротким, так как поправки к Правилам № 105 ЕЭК ООН, соответствующие поправкам 2007 года к ДОПОГ, вступят в силу намного позднее.

44. Рабочая группа согласилась продлить переходный период до 31 марта 2008 года.

Принятие Правил № 105 ЕЭК (проект поправок серии 04)

Неофициальный документ: INF.19 (МОПАП)

45. Рабочая группа подтвердила, что изменения, предусмотренные Группой GRSG Всемирного форума по согласованию правил в области транспортных средств (WP.29), соответствуют поправкам к части 9 ДОПОГ, вступающим в силу в 2007 году.

46. Было отмечено, что группа GRSG планирует провести второе чтение этих поправок осенью 2006 года до их представления WP.29.

47. Рабочая группа выразила надежду, что секретариат предложит, чтобы WP.29 принял эти поправки в июне 2006 года, с тем чтобы приблизить дату вступления в силу поправок к Правилам № 105 к дате вступления в силу поправок 2007 года к ДОПОГ.

Тормозные системы прицепов EX/II и EX/III

Документ: ECE/TRANS/WP.15/2006/6 (Нидерланды)

48. Рабочая группа приняла предложение об исключении подраздела 9.2.3.2, поскольку большинство делегаций сочли нецелесообразным дублировать в части 9 Соглашения положения Правил № 13 ЕЭК ООН, применение которых уже является обязательным в соответствии с требованиями ДОПОГ.

Вопросы, рассмотрение которых не было завершено

Неофициальные документы: INF.29/Rev.1 (секретариат)
INF.30/Rev.1
INF.31 (секретариат)

49. Рабочая группа приняла дополнительные поправки, предложенные секретариатом в неофициальных документах INF.29/Rev.1 и INF.31 для вступления в силу 1 января 2007 года, а также исправления к уже принятым поправкам (INF.30/Rev.1). Кроме того, представитель Российской Федерации отметил необходимость внесения ряда дополнительных исправлений в текст на русском языке.

Перевозка в автодорожных туннелях

Неофициальный документ: INF.7 (секретариат)

50. Рабочая группа согласилась с тем, что нет необходимости указывать код туннеля для фумигированных единиц (№ ООН 3359), поскольку они подпадают под действие положений только раздела 5.5.2.

51. Рабочая группа отметила, что грузы подкласса 1.4 S, изделия под № ООН 1331, 1944, 1945, 2254 и 2623, радиоактивные материалы в освобожденных упаковках и надувные подушки (№ ООН 3268) относятся к транспортной категории 4, и в силу этого на них распространяются изъятия, предусмотренные в подразделе 1.1.3.6, вне зависимости от перевозимого количества. Таким образом, в тех случаях, когда эти грузы перевозятся в соответствии с подразделом 1.1.3.6, на них не распространяются ограничения, касающиеся перевозки в туннелях. Тем не менее Рабочая группа предпочла подтвердить назначение этим опасным грузам кода туннеля E на тот случай, если перевозчик не пожелает воспользоваться изъятиями, а предпочтет применять все положения ДОПОГ.

Неофициальный документ: INF.34 (Франция)

52. Рабочая группа не приняла предложение Франции отложить до 2014 года крайний срок введения знаков и сигналов для транспортных средств, перевозящих опасные грузы, в автодорожных туннелях.

53. Было отмечено, что применение новых положений ДОПОГ не связано с обязанностями правительств стран - членов Европейского союза, установленными в европейской директиве 2004/54/ЕС. В соответствии с новыми положениями ДОПОГ правительства не обязаны проводить анализ рисков в туннелях или ограничивать движение в туннелях транспортных средств, перевозящих опасные грузы. Однако, если они решат ввести ограничения на движение этих транспортных средств в туннелях в соответствии с установленными ими критериями, они просто должны до конца 2009 года ввести систему знаков и сигналов, соответствующих новым положениям ДОПОГ, независимо от типа туннеля. При проведении анализа рисков и улучшении условий обеспечения безопасности в туннелях, упоминаемых в данной директиве, они могут также пересматривать в каждом конкретном случае любые возможные ограничения, которые они желали бы применять к движению транспортных средств, перевозящих опасные грузы, в каждом из этих туннелей.

Весенняя сессия 2006 года Совместного совещания МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ

Документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/102 (доклад Совместного совещания)

Неофициальные документы: INF.13 и INF.32 (секретариат)

54. Рабочая группа отметила, что предложения о внесении изменений в ДОПОГ, содержащиеся в приложении 3 к докладу Совместного совещания, предназначены для вступления в силу 1 января 2007 года и уже учтены в ранее принятом неофициальном документе INF.29/Rev.1.

55. Предложение о внесении поправки в пункт 6.10.3.7 а) ДОПОГ, содержащееся в документе INF.13, является результатом принятия Совместным совещанием предложения, содержащегося в документе ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2006/4. Выразив согласие с мнением Совместного совещания, Рабочая группа приняла эту поправку, которая вступит в силу 1 января 2007 года (см. документ ECE/TRANS/WP.15/186/Add.2).

ПОЛОЖЕНИЕ О КРУГЕ ВЕДЕНИЯ И ПРАВИЛА ПРОЦЕДУРЫ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ

Документ: ECE/TRANS/WP.15/2006/10 (Председатель)

Неофициальные документы: INF.4 и INF.5 (Председатель)
INF.10, INF.15 и INF.33 (секретариат)

56. Рабочая группа была проинформирована о принятых Комиссией решениях по общей реформе ЕЭК, в частности о введении новой системы управления с созданием Исполнительного комитета для наблюдения за деятельностью секторальных комитетов (включая Комитет по внутреннему транспорту) и их вспомогательных органов (включая Группу WP.15). В этих рамках Исполнительный комитет должен утвердить мандат каждого секторального комитета, а секторальные комитеты должны проверить актуальность мандатов своих вспомогательных органов и соответствующие потребности служб конференционного обслуживания в целях завершения работы до февраля 2007 года. Поэтому следует четко определить мандат Рабочей группы WP.15, ее правила процедуры и график работы, с тем чтобы представить их Комитету по внутреннему транспорту и Исполнительному комитету с соответствующими обоснованиями.

57. Рабочая группа выразила удовлетворение предварительной работой, проделанной Председателем, и приступила к первому чтению проекта положения о круге ведения и

правил процедуры. Подготовленный в результате текст будет распространен секретариатом в виде нового рабочего документа для второго чтения и принятия на следующей сессии (см. документ ECE/TRANS/WP.15/2006/11).

58. Рабочая группа отметила также, что необходимо будет четко разъяснить Комитету по внутреннему транспорту взаимосвязь между работой, проводимой Комитетом экспертов ЭКОСОС (конференционное обслуживание которого осуществляется ЕЭК ООН, но в масштабах и рамках, значительно отличающихся от системы обслуживания ЕЭК ООН), работой WP.15 и работой других европейских организаций, в частности ОТИФ, ЦКСР и Европейской комиссии. Было отмечено также, что работа WP.15 поддерживается "неофициальной" работой многочисленных групп, параллельно организованных по инициативе правительств и неправительственных организаций, без бюджетных последствий для ЕЭК, что позволяет WP.15 существенно экономить рабочее время.

59. В связи с вопросом о проекте правил процедуры WP.15 Рабочая группа сочла, что государства, не являющиеся членами ЕЭК, но являющиеся договаривающимися сторонами соглашений, относящихся к кругу ведения Группы, должны иметь право голоса при принятии решений, касающихся этих соглашений, и, таким образом, должны рассматриваться в качестве полноправных участников сессий WP.15, посвященных обсуждению этих соглашений.

60. Рабочая группа отметила, что Исполнительный комитет ЕЭК предусмотрел такую возможность в проекте директив, касающихся мандатов рабочих групп, и что следует вернуться к обсуждению данного вопроса после принятия окончательного решения. Предоставление права голоса странам, не являющимся членами, возможно, потребует внесения поправки в Положение о круге ведения ЕЭК, которая должна быть принята Экономическим и Социальным Советом. Как следствие, было предусмотрено включение положения в правила 1 b) и 28, однако это положение было заключено в квадратные скобки (см. документ ECE/TRANS/WP.15/2006/11).

61. Что касается организации сессий (правило 4), то секретариату было поручено подготовить проект текста, соответствующего применяемым в настоящее время правилам.

62. Что касается решений, принимаемых путем голосования (правило 29), то ряд делегаций сочли, что следует установить кворум для голосования по поправкам к действующим правовым документам, например присутствие по крайней мере одной трети участников, являющихся Договаривающимися сторонами конкретного правового

документа (т.е. в настоящее время в случае ДОПОГ имеется в виду присутствие при голосовании по крайней мере 14 Договаривающихся сторон).

63. Председатель предложил также, чтобы, как и в случае Комиссии экспертов МПОГ, решение по поправкам к тому или иному правовому документу принималось только в том случае, если в его пользу высказались не менее одной трети участников *ex officio*, с тем чтобы избежать принятия решений при большом числе воздержавшихся.

64. Некоторые делегации отметили, что принятие этого предложения может иметь негативные последствия. В очень узко специальных областях, как, например, в области конструкции транспортных средств или цистерн, лишь немногие страны прямо заинтересованы в развитии техники, и при проведении голосования по предложениям, касающимся таких вопросов, будет много воздержавшихся. Поэтому принятие такого правила может воспрепятствовать развитию технических аспектов правил.

65. Было решено заключить это правило, а также правило, касающееся кворума, необходимого при голосовании, в квадратные скобки в рамках правила 29.

66. Рабочая группа отметила, что в соответствии с нынешним правилом 39 правил процедуры ЕЭК в случае разделения голосов поровну принятие решения переносится на следующую сессию, однако это правило в настоящее время не соблюдается Рабочей группой WP.15, так как в таком случае предложение отклоняется. Рабочая группа решила, что отныне она будет применять данное правило. Вместе с тем встал вопрос о том, следует ли также переносить голосование по тому или иному предложению на следующую сессию в ранее упомянутых случаях (отсутствие кворума или голосование за то или иное предложение такого числа Договаривающихся сторон, которое меньше одной трети присутствующих участников). Секретариату было поручено предусмотреть эти возможные случаи, заключив их в квадратные скобки.

67. Было решено также, что правила процедуры ЕЭК, которые приведены в качестве сносок в предложении Председателя (правила 25-28 и 30-33), должны быть в полном объеме включены в правила процедуры Рабочей группы WP.15.

68. В отношении рационализации своей работы Рабочая группа WP.15 напомнила участникам о том, что с 1998 года имеется соответствующая процедура (см. TRANS/WP.15/147, приложение 4), которая применяется надлежащим образом и была скорректирована, в частности, после принятия Соглашения ВОПОГ. В силу того, что она недостаточно широко известна, Группа просила Председателя обратить внимание Бюро Комитета по внутреннему транспорту на данную процедуру, введенную с тем, чтобы

обеспечить наиболее эффективное использование имеющихся ресурсов и избежать дублирования работы, и разъяснить эту процедуру.

69. В рамках реформы ЕЭК Рабочая группа отметила акцент, который сделан в пункте 98 документа E/ECE/1434/Rev.1 на политике мобильности персонала секретариата. Признав позитивное значение мобильности персонала и полезной практики проведения этой политики в различных областях в рамках обоснованных перспектив продвижения по службе, Группа напомнила о том, что персонал, выделенный для работы по теме перевозки опасных грузов, что требует длительного обучения. Группа подчеркнула также важное значение такого экспертного потенциала и институциональной памяти секретариата, которые гарантируют авторитет ЕЭК. В этой связи она предложила, чтобы проводимая политика применялась разумно, не нанося ущерба компетенции ЕЭК.

70. Председатель отметил, что Рабочая группа использует все свои ресурсы для ведения эффективной работы и что ей следует подумать о том, чтобы направить часть своих ресурсов на деятельность, направленную на повышение уровня политической прозрачности результатов своей работы. Подходящим в этой связи поводом может стать пятидесятилетняя годовщина принятия Соглашения ДОПОГ в 2007 году.

ПРОГРАММА РАБОТЫ (ВОСЕМЬДЕСЯТ ПЕРВАЯ СЕССИЯ)

71. Повестка дня следующей сессии будет включать следующие пункты:

- применение и толкование ДОПОГ;
- предложения о внесении поправок в ДОПОГ;
- положение о круге ведения и правила процедуры WP.15
- прочие вопросы;
- выборы должностных лиц.

72. Планируется ограничить продолжительность сессии тремя днями (25-27 октября 2006 года)

ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ

Мобильные смесительно-зарядные машины

Неофициальный документ: INF.18 (Германия)

73. Некоторые делегации подтвердили, что на национальном уровне все шире используются специальные транспортные средства, предназначенные для перевозки веществ, необходимых для изготовления взрывчатых веществ, и для изготовления взрывчатых средств на месте. В этой связи следовало бы урегулировать ряд вопросов, с тем чтобы согласовать условия использования таких транспортных средств (допущенные вещества, совместная погрузка, типы средств удержания, маркировка и информационные табло, определения, транспортные документы и т.д.).

74. Рабочая группа согласилась с предложением представителя Германии организовать совещание неофициальной группы по этому вопросу.

Неофициальная рабочая группа по письменным инструкциям

Неофициальные документы: INF.3 (секретариат/МСАТ)
INF.14 (МСАТ)

75. Рабочая группа приняла к сведению промежуточный краткий доклад о работе данной группы, которая высказалась в пользу принципа единой письменной инструкции, составленной на понятном водителю языке. Рабочая группа отметила, что следующая сессия этой группы состоится 10-11 октября 2006 года (место проведения сессии еще не определено).

Знаки и сигналы, регулирующие перевозку опасных грузов в автодорожных туннелях

Неофициальный документ: INF.22 (секретариат)
(ECE/TRANS/WP.1/2006/14)

76. Рабочая группа подтвердила необходимость внесения изменений в пункт 1.11 Сводной резолюции СР.2 на сорок девятой сессии Рабочей группы по безопасности дорожного движения (WP.1) для обеспечения соответствия толкования знаков С, 3^h, С, 3^m и D 10^{a, b и c} положениям ДОПОГ.

77. Рабочая группа отметила ошибки в тексте, предложенном для знака C, 3^h, и просила секретариат обратить внимание Рабочей группы WP.1 на эти ошибки, с тем чтобы их можно было исправить.

78. Рабочая группа обратила также внимание Группы WP.1 на то, что с 1 января 2010 года знак C, 3^m не должен использоваться для регулирования движения транспортных средств, перевозящих опасные грузы, в автодорожных туннелях.

Образцы свидетельств о подготовке водителей в соответствии с ДОПОГ

Неофициальный документ: INF.24 (Соединенное Королевство)

79. Ряд делегаций поддержали вариант 1, предложенный Соединенным Королевством в документе INF.24, однако другие делегации высказались против того, чтобы секретариат разместил на своем вебсайте образцы свидетельств о подготовке водителей в соответствии с ДОПОГ, существующие в каждой из стран. Они отметили, что действительность свидетельств может без труда проверяться путем прямых контактов с компетентными органами, ответственными за выдачу свидетельств, координаты которых размещаются на вебсайте ЕЭК ООН после передачи их секретариату. Глава 1.10 обязывает компетентные органы вести реестр действительных свидетельств.

80. После выступления представителя Ирландии сотрудник секретариата напомнил о том, что свидетельства о подготовке водителей в соответствии с ДОПОГ или свидетельства на транспортные средства ДОПОГ, выдаваемые странами, которые не являются Договаривающимися сторонами ДОПОГ, недействительны для международных перевозок, когда эти перевозки в правовом отношении относятся исключительно к сфере действия ДОПОГ.

81. Представитель Соединенного Королевства просила представителей других стран направить ей образцы выдаваемых в их странах свидетельств.

82. Представитель Германии изъявил готовность подготовить предложение по новому согласованному образцу свидетельства о подготовке водителей в соответствии с ДОПОГ.

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

83. В соответствии с установившейся практикой Рабочая группа просила Председателя подготовить предложение о поправках к приложениям А и В в соответствии с проектами поправок, принятыми на семьдесят шестой, семьдесят седьмой, семьдесят восьмой, семьдесят девятой и восьмидесятой сессиях для вступления в силу 1 января 2007 года, которые приведены в документах ECE/TRANS/WP.15/186 и -/Corr.1, ECE/TRANS/WP.15/186/Add.1 и -/Corr.1 и ECE/TRANS/WP.15/186/Add.2, и как можно скорее передать это предложение через посредство его правительства секретариату в соответствии с процедурой, предусмотренной в статье 14 ДОПОГ, с тем чтобы Генеральный секретарь мог сообщить его всем Договаривающимся сторонам до 1 июля 2006 года.

УТВЕРЖДЕНИЕ ДОКЛАДА

84. Рабочая группа утвердила доклад о работе своей восьмидесятой сессии и приложения к нему на основе проекта, подготовленного секретариатом.

Приложение 1

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

Принятые поправки приводятся в документе ECE/TRANS/WP.15/186/Add.2.

Приложение 2

Исправления к проектам поправок к приложениям А и В к ДОПОГ, принятым Рабочей группой для вступления в силу 1 января 2007 года

Исправления приводятся в документах ECE/TRANS/WP.15/186/Corr.1 и
ECE/TRANS/WP.15/186/Add.1/Corr.1.

Приложение 3

Проекты поправок к приложениям А и В к ДОПОГ, принятые Рабочей группой для вступления в силу 1 января 2009 года

Часть 5

Глава 5.4

5.4.1.1.10-5.4.1.1.10.2 Исключить.

Дополнительная поправка: Исключить примечание к пункту 1.1.3.6.2.

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/2006/4 с поправками)

Часть 8

Глава 8.3

8.3.7 Изменить следующим образом:

"8.3.7 Использование стояночных тормозов и противооткатных упоров
Каждое транспортное средство с опасными грузами, находящееся на стоянке, должно быть поставлено на стояночный тормоз. Прицепы, не оснащенные тормозной системой, должны удерживаться в неподвижном состоянии посредством использования по меньшей мере одного противооткатного упора, описание которого содержится в пункте 8.1.5 а)".

(Справочный документ ECE/TRANS/WP.15/2006/1)

Глава 8.5

S1 Изменить пункт (3) следующим образом:

Изменить заголовок следующим образом: "*Запрещение курения, использования огня и открытого пламени*".

В начале пункта заменить "Использование огня и открытого пламени" на "Курить, пользоваться огнем и открытым пламенем".

(Справочный документ ECE/TRANS/WP.15/2006/7)

Включить новый пункт (7) следующего содержания:

"(7) *Запирание транспортных средств*

Двери и жесткие крышки в грузовых отделениях транспортных средств ЕХ/II и все отверстия в грузовых отделениях транспортных средств ЕХ/III, перевозящих вещества и изделия класса 1, должны быть заперты во время перевозки, за исключением периодов погрузки и разгрузки".

(Справочный документ ECE/TRANS/WP.15/2006/3)

Часть 9

Глава 9.2

9.2.1 В таблице исключить позицию "9.2.3.2 Аварийная тормозная система прицепов".

9.2.3.2 Исключить.

(Справочный документ ECE/TRANS/WP.15/2006/6)
