



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.  
GENERAL

TRANS/WP.15/172  
20 November 2002

RUSSIAN  
Original: FRENCH

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

**Рабочая группа по перевозкам опасных грузов**

**ДОКЛАД РАБОЧЕЙ ГРУППЫ О РАБОТЕ ЕЕ СЕМЬДЕСЯТ ТРЕТЬЕЙ СЕССИИ  
(4-8 ноября 2002 года)**

**СОДЕРЖАНИЕ**

	<b>Пункты</b>
Участники.....	1
Утверждение повестки дня.....	2 - 3
Состояние Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) и связанные с этим вопросы .....	4 - 19
Предложения о внесении поправок в приложения А и В к ДОПОГ .....	20 - 54
Безопасность в автодорожных туннелях.....	55 - 60
Надежность перевозок опасных грузов.....	61 - 68
Программа работы.....	69 - 70

**СОДЕРЖАНИЕ** (продолжение)

	<b>Пункты</b>
Выборы должностных лиц на 2003 года .....	71
Утверждение доклада.....	72
Приложение 1: Проекты поправок к приложениям А и В к ДОПОГ (для вступления в силу 1 января 2005 года)	
Приложение 2: Проект поправки к главе 1.6 (Переходные меры, касающиеся допуска транспортных средств к перевозке) (для вступления в силу как можно скорее)	

## **УЧАСТНИКИ**

1. Рабочая группа по перевозкам опасных грузов провела свою семьдесят третью сессию 4-8 ноября 2002 года под руководством Председателя г-на Ж.-А. Франку (Португалия) и заместителя Председателя г-жи А. Румье (Франция). В работе сессии приняли участие представители следующих стран: Австрии, Бельгии, Болгарии, Германии, Дании, Испании, Италии, Латвии, Лихтенштейна, Нидерландов, Норвегии, Польши, Португалии, Российской Федерации, Словакии, Словении, Соединенного Королевства, Турции, Финляндии, Франции, Чешской Республики, Швейцарии, Швеции и Эстонии и Югославии. Были также представлены Европейская комиссия и следующая межправительственная организация: Межправительственная организация по международному железнодорожному сообщению (ОТИФ)], и были представлены следующие неправительственные организации: Европейская ассоциация по промышленным газам (ЕАПГ), Международная ассоциация по подготовке водителей (ИАДЕ), Комитет связи по вопросам конструкции кузовов и прицепов (КСККП), Комитет связи по вопросам автомобильного оборудования и автомобильных деталей (КСАОД), Европейская конференция поставщиков топлива (ЕКПТ), Европейский совет химической промышленности (ЕСФХП), Международная конференция служб экспресс-перевозок (МКСЭП), Международная федерация транспортно-экспедиторских ассоциаций (ФИАТА), Международная организация предприятий автомобильной промышленности (МОПАП) и Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ).

## **УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ**

Документ: TRANS/WP.15/171

Неофициальные документы: INF.1 и INF.2

2. Рабочая группа утвердила подготовленную секретариатом предварительную повестку дня с изменениями, изложенными в неофициальном документе INF.2, с тем чтобы учесть, в частности, неофициальные документы INF.3 и INF.5-INF.17, представленные с запозданием.

3. Представитель Франции выразила сожаление в связи с тем, что до сессии она не получила по почте ни одного официального документа. С другой стороны, она выразила удовлетворение по поводу наличия документации на всех рабочих языках на вебсайте Отдела транспорта, поскольку в противном случае она не смогла бы подготовиться к участию в работе нынешней сессии.

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

### **Состояние Соглашения**

4. Рабочая группа отметила, что договаривающимися сторонами ДОПОГ по-прежнему являются 38 государств.
5. Исправления к ДОПОГ 2001 года, утвержденные в ноябре 2002 года (TRANS/WP.15/167/Add.2 и -/Add.3), были сочтены принятыми (уведомление депозитария С.N.675.2002.TREATIES-2). Исправления, утвержденные в мае 2002 года (TRANS/WP.15/170/Add.1), были сообщены в уведомлении С.N.1025.2002.TREATIES-1.
6. Поправки к ДОПОГ, утвержденные Группой (TRANS/WP.15/168 и -/Add.1) и предложенные Португалией, также были сочтены принятыми (уведомление депозитария С.N.1064.2002.TREATIES-2 от 2 октября 2002 года) и вступят в силу 1 января 2003 года.
7. Участникам напомнили о том, что все уведомления депозитария, касающиеся ДОПОГ, размещены на вебсайте Отдела транспорта ([www.unecsc.org/trans/danger/danger.htm](http://www.unecsc.org/trans/danger/danger.htm)).

### **Протокол о внесении поправок 1993 года**

8. Рабочая группа с удовлетворением отметила, что Бельгия ратифицировала Протокол. Однако 12 стран все еще не сдали на хранение соответствующий юридический акт (Азербайджан, Беларусь, Босния и Герцеговина, бывшая югославская Республика Македония, Германия, Греция, Казахстан, Марокко, Республика Молдова, Украина, Хорватия и Югославия), что препятствует вступлению Протокола в силу.
9. Представители Германии и Югославии сообщили, что в их странах осуществляются соответствующие процедуры.
10. Рабочая группа вновь повторила свою просьбу ко всем договаривающимся сторонам предпринять необходимые шаги с целью присоединения их стран к Протоколу.

## **Специальные соглашения**

Неофициальный документ: INF.16 (секретариат)

11. Рабочая группа отметила, что после обсуждений, состоявшихся на предыдущей сессии (TRANS/WP.15/170, пункты 13-14), секретариат получил обновленные варианты многосторонних соглашений, заключенных до изменения структуры ДОПОГ, однако из-за недостатка времени оказалось невозможным распространить их в соответствии с предусмотренной процедурой.

12. Странам, затрагиваемым каждым из этих соглашений, было предложено тщательно выверить их тексты и передать свои возможные замечания в секретариат до 15 ноября 2002 года. Если до 15 ноября не поступит возражений, обновленные тексты будут считаться принятыми каждым из подписавших их государств. Рабочая группа также решила, что не следует присваивать этим соглашениям новый идентификационный номер, поскольку речь идет только об обновлении ссылок с учетом новой нумерации пунктов в ДОПОГ с измененной структурой. Предложение секретариата о включении обозначения "Rev" не было принято по причинам, связанным с практическим использованием этих соглашений.

13. Представитель Норвегии сообщил, что он предложит новые соглашения вместо соглашений M86 и M100.

14. Представитель Польши высказал мнение о том, что необходимо пересмотреть текст пункта 1.5.1.1, поскольку многосторонние соглашения не всегда отвечают только лишь потребностям технического и промышленного прогресса. Представитель Австрии разделил это мнение. Им было предложено сформулировать официальное предложение.

## **Уведомления в соответствии с главой 1.9**

Неофициальный документ: INF.15 (секретариат)

15. Рабочая группа приняла к сведению сводный перечень названий уведомлений, переданных в секретариат. Были предложены некоторые исправления к тексту, размещенному на вебсайте Отдела транспорта.

16. Ряд делегаций высказали жалобы по поводу установленных правительством Украины ограничений в виде требования о получении специальных разрешений на перевозку опасных грузов по территории этой страны, что априори не соответствует ни духу, ни букве ДОПОГ. Кроме того, секретариат не был уведомлен об этих ограничениях в соответствии с разделом 1.9.4.

17. Представитель МСАТ отметил, что уведомления, переданные в секретариат, позволили улучшить ситуацию, однако в действительности некоторые страны не выполняют своих обязательств по разделу 1.9.4 приложения А к ДОПОГ. Он также высказал сожаление в связи с большим числом ограничений на проезд через туннели в Швейцарии и по поводу отсутствия информации о таких ограничениях - в отличие от ситуации в Австрии, где правительство сумело прагматически подойти к информированию перевозчиков о действующих ограничениях.

### **Толкование ДОПОГ**

Неофициальный документ: INF.3 (Бельгия)

18. Рабочая группа отметила, что в ряде стран некоторые органы, не являющиеся компетентными в области перевозок, выступают против проведения практических занятий по тушению пожаров из экологических соображений или соображений общественной безопасности. При этом Рабочая группа подтвердила, что такие практические занятия по тушению пожаров, и в частности обучение приемам пользования огнетушителями, представляют собой один из основных элементов подготовки водителей и по очевидным соображениям безопасности не могут быть заменены теоретическими курсами или занятиями с показом диапозитивов или фильмов. Эти практические занятия прямо предписаны в пункте 8.2.2.4.5, и если компетентные органы могут установить условия проведения таких занятий с учетом ограничений, предусмотренных их национальным законодательством, то при этом существенно важно обеспечить, чтобы водители умели пользоваться огнетушителями. Практические занятия, проводимые в соответствии с подразделом 8.2.2.2, касаются не только основной подготовки, но и курсов переподготовки.

19. Было отмечено, что помимо требований ДОПОГ такой же смысл имеют рекомендации, подготовленные многопрофильной группой по безопасности в автодорожных туннелях, поскольку эти рекомендации предусматривают, что каждый водитель большегрузного автомобиля независимо от перевозимого груза должен уметь эффективно пользоваться огнетушителем.

## **ПРЕДЛОЖЕНИЯ О ВНЕСЕНИИ ПОПРАВОК В ПРИЛОЖЕНИЯ А И В К ДОПОГ**

### **Различные предложения**

#### *Подготовка экипажа транспортного средства*

Документ: TRANS/WP.15/2002/20 (Лихтенштейн)

20. Мнения участников разделились по поводу предложения о том, чтобы распространить требования, касающиеся подготовки и экзаменования водителей, предусмотренные в разделе 8.2.1, на всех водителей транспортных средств с максимально разрешенным весом не более 3,5 тонн.

21. Некоторые делегаты отметили, что эти транспортные средства могут перевозить в соответствии с установленными правилами грузы в количествах, превышающих допустимые пределы, предусмотренные в подразделе 1.1.3.6., и что эти транспортные средства все чаще используются для перевозки опасных грузов, поскольку они не подпадают ни под требования в отношении ограничения скорости, которым подчиняются тяжелые грузовые автомобили, ни под ограничения в отношении движения в выходные дни.

22. Другие делегации высказали мнение о том, что с учетом большого числа водителей, которых эта мера касается, она имела бы серьезные экономические последствия и что необходимо тщательно оценить уровень затрат для перевозчиков с учетом ожидаемых выгод в области безопасности, что должно быть подкреплено статистическими данными о дорожно-транспортных происшествиях. Кроме того, было отмечено, что на водителей таких транспортных средств в любом случае распространяются общие требования главы 1.3, касающиеся подготовки на предприятиях.

23. В итоге представителю Лихтенштейна было предложено внести к следующей сессии новое предложение, в котором учитывались бы необходимые дополнительные поправки.

24. Предложение о сокращении периодичности переподготовки с пяти до трех лет не было принято. Некоторые делегации признали, что знания водителей в области ДОПОГ значительно уменьшаются к концу пятилетнего срока. Другие делегации высказали мнение о том, что если необходимо будет сократить периодичность, то потребуется полностью пересмотреть всю систему, с тем чтобы учесть двухгодичную периодичность внесения поправок, переходные меры и т.д. Ряд делегаций отметили связанные с этим большие затраты, которые, как представляется, не являются оправданными, поскольку требования ДОПОГ, касающиеся водителей, изменяются не очень часто. И наконец, другие делегации указали, что отныне консультантам по вопросам безопасности надлежит

обеспечивать обновление имеющихся у водителей знаний на предприятиях с учетом изменения правил и что поэтому не нужно будет обязывать водителей сдавать экзамен каждые два года.

25. Представитель Лихтенштейна снял с рассмотрения свое предложение о том, чтобы ограничить продолжительность переподготовки одним днем, поскольку это предложение было связано с более частой периодичностью проведения экзаменов в рамках переподготовки.

#### ***Перевозка пиротехнических средств (№ ООН 0336)***

Документ: TRANS/WP.15/2002/22 (ФИАТА)

26. Рабочая группа согласилась с тем, чтобы требование об использовании транспортных средств ЕХ/II для перевозки изделий под № ООН 0336 применялось, как и в прошлом, только к транспортным средствам, перевозящим более 3 000 кг (или при наличии прицепа 4 000 кг) взрывчатого снаряжения (см. приложение 1).

#### ***Таблички оранжевого цвета***

Документ: TRANS/WP.15/2002/25 (Германия)

27. Предложение Германии, предусматривающее включение требования о размещении на боковых сторонах транспортных средств - батарей или элементов транспортного средства - батареи табличек оранжевого цвета с указанными на них номерами ООН и вида опасности, было принято после внесения в текст изменения его автором (исключение из пункта 5.3.2.1.2 дополнительного последнего предложения, поскольку упрощенный вариант маркировки в случае перевозки одного и того же вещества уже предусмотрен в пункте 5.3.2.1.6) (см. приложение 1).

#### ***Изъятия, связанные с количествами, перевозимыми в одной транспортной единице***

Документ: TRANS/WP.15/2002/26 (Германия)

28. В интересах обеспечения согласованности изъятий, касающихся пунктов различных частей, содержащих одно и то же положение (7.5.7.3 и 8.3.3 в отношении вскрытия упаковок; 7.5.9 и 8.3.5 в отношении запрещения курения), предложение Германии было принято.



29. В отношении первого предложения неофициальной рабочей группы об изменении пункта 1.1.3.1 с) мнения участников разделились. Некоторые делегации высказались за добавление ссылки на "конечных потребителей", а другие сочли необходимым сохранить критерий перевозки как обслуживающей деятельности. Предложение об исключении последнего предложения не получило широкой поддержки.

30. В общем и целом Рабочая группа согласилась с тем, что можно было бы расширить сферу применения изъятий, предусмотренных в пункте 1.1.3.1 с), однако необходимо будет изменить формулировку текста таким образом, чтобы очень четко определить допустимые случаи изъятий и тем самым исключить возможность неправильного толкования.

31. То же самое касается вопроса о перевозках с целью распределения между грузовыми складами и предприятиями розничной торговли - следовало бы очень четко сформулировать соответствующее предложение. Однако Рабочая группа отметила, что неофициальной рабочей группе пока не удалось разработать такое предложение.

32. После обсуждения этого вопроса представитель ЕСФХП заявил, что он пока не намеревается идти по пути изменения пункта 1.1.3.1 с). К следующей сессии ЕСФХП подготовит новое предложение от имени координационной группы, учрежденной для продолжения работы.

### **Конструкция транспортных средств и их допущение к перевозке**

#### ***Толщина корпусов цистерн с двойными стенками и вакуумной прослойкой***

Документ: TRANS/WP.15/2002/15 (Франция)

33. Предложение о том, чтобы предусмотреть возможность уменьшения минимальной толщины внутренней стенки цистерны с двойными стенками и вакуумной прослойкой, установленной на автоцистерне, если эта стенка изготовлена из нержавеющей аустенитной стали, не было принято, поскольку некоторые делегации сочли, что предложенные значения являются меньшими по сравнению со значениями, которые допускались в соответствии с вариантом ДОПОГ 1999 года.

### ***Электропроводка***

Документ: TRANS/WP.15/2002/24 (Германия)

34. Предложение Германии было в принципе поддержано рядом делегаций, однако некоторые моменты, по-видимому, необходимо продумать глубже, например: уместность стандарта ISO 6722 для цепей под напряжением в 24 вольта на транспортных средствах, тогда как этот стандарт предусмотрен для напряжения в 60-600 вольт, случай защиты с использованием изоляции и т.д.

35. Делегациям было предложено передать свои замечания в письменном виде представителю Германии, который подготовит новое предложение.

### ***Топливные обогревательные приборы***

Документ: TRANS/WP.15/2002/27 (Франция)

Неофициальный документ: INF.5 (МОПАП)

36. Предложение о включении нового пункта 9.2.4.7.1 было принято с некоторыми изменениями (см. приложение 1).

37. К ссылке на директиву 2001/56/CE будет добавлена ссылка на новые правила, прилагаемые к Соглашению 1958 года (см. INF.5), если они будут приняты до конца 2003 года. В противном случае необходимо будет прямо указать даты применения.

### ***Транспортные средства ЕХ***

Документы: TRANS/WP.15/2002/3 (Норвегия)  
TRANS/WP.15/170, приложение 2

Неофициальный документ: INF.17 (Норвегия)

38. Рабочая группа подтвердила решения, принятые на последней сессии.

39. Представитель Финляндии попросила уточнить, позволяет ли требование, касающееся сплошной перегородки между кабиной водителя и грузовым отделением на транспортных средствах ЕХ/II, оборудовать в этой сплошной перегородке застекленное окно.

40. В связи с подразделом 9.3.4.2 Рабочая группа выразила удовлетворение по поводу работы, проделанной Норвегией. Однако следует включить ссылки на стандарты в качестве средства выполнения требований, а не в качестве применимых требований, а также проверить, не существуют ли другие удовлетворительные стандарты. Представитель Норвегии внесет на основе высказанных замечаний новое предложение.

41. Что касается ссылки на стандарты EN, то Рабочая группа отметила, что ввиду отсутствия стандарта EN 3 во время предыдущей сессии возникли проблемы в связи с поправками в отношении переносных огнетушителей, которые вступают в силу 1 января 2003 года и которые следует выверить. Рабочая группа решила, что любая будущая ссылка на какой-либо стандарт может быть включена в ДОПОГ только в том случае, если текст этого стандарта имеется в наличии.

### ***Пересмотр части 9***

Неофициальный документ: INF.12 (Австрия)

42. Представитель Австрии обратил внимание на отсутствие согласованности между разделом 7.1.2, согласно которому транспортные средства, перевозящие опасные грузы, должны отвечать требованиям части 9, и самой частью 9, которая применяется только к транспортным средствам категорий N и O. Вследствие этого может сложиться впечатление, что другие транспортные средства, например категории M1, не могут использоваться для перевозки опасных грузов.

43. Состоявшееся обсуждение показало, что, несмотря на раздел 7.1.2, подразумевается, что все транспортные средства, соответствующие определению, приведенному в статье 1 а) ДОПОГ, могут использоваться для перевозки опасных грузов. Однако, если предписано транспортное средство EX/II, EX/III, FL, OX или AT, речь должна идти о транспортном средстве категории N или O. Если же используется транспортное средство категории N или O, не относящееся к транспортным средствам EX/II, EX/III, FL, OX или AT, то в разделе 9.2.1 четко указаны применимые условия. В случае использования транспортного средства, не являющегося транспортным средством категории N или O, например транспортного средства категории M (четырёхколесные пассажирские транспортные средства) или T (сельскохозяйственные или лесные тракторы), то часть 9 не применяется, однако следует напомнить, что на эти транспортные средства в их странах происхождения распространяются общие требования безопасности, предусмотренные в применяемых к ним правилах, прилагаемых к Соглашению 1958 года.

Документ: TRANS/WP.15/2002/18 (Италия)

Неофициальные документы: INF.8 (Италия)  
INF.19 (секретариат)

44. Первоначальное обсуждение документа -/2002/18 уже состоялось на последней сессии, и в неофициальном документе INF.8 содержатся новые замечания, представленные после этого обсуждения (см. TRANS/WP.15/170, пункты 58-59).

45. Рабочая группа рассмотрела по пунктам эти новые предлагаемые тексты. Поправки к нынешнему тексту, которые были приняты, приведены в приложении 1, а сводный текст главы 9.1 с внесенными поправками будет включен в документ TRANS/WP.15/2003/1 и на следующей сессии состоится его окончательное чтение.

46. Представитель Финляндии попросила четко указать в надлежащем месте, что в случае транспортной единицы, включающей прицеп или полуприцеп EX/II, EX/III, FL, OX или AT, транспортное средство-тягач, как и прицеп или полуприцеп, должно иметь надлежащее свидетельство о допуске. На это было заявлено, что это положение уже четко закреплено в подразделе 9.1.2.3, однако с отступлением для транспортных средств -тягачей с прицепами EX/II и EX/III, предусмотренным в пункте 7.2.4 V2(2).

47. Включение во второй подпункт пункта 9.2.1 слова "впервые" перед словом "зарегистрированным" представляется изменением по существу в сравнении с нынешним текстом, и поэтому это слово было заключено в квадратные скобки с целью проверки обоснованности такой поправки.

48. Рабочая группа сочла преждевременным рассмотрение переходных мер, поскольку эти меры должны быть разработаны в последний момент, а именно на ноябрьской сессии 2003 года.

***Официальное утверждение типа транспортного средства и его допущение к перевозке***

Неофициальные документы: INF.7 и INF.11 (МОПАП)  
INF.20 и INF.21 (секретариат)

49. Представитель МОПАП напомнил, что технически невозможно применять положения варианта ДОПОГ 2001 года, касающиеся электрооборудования, ко всем элементам, находящимся под напряжением, например к датчикам скорости хронографов.

50. Поэтому на последней сессии Рабочая группа приняла поправку к пункту 9.2.2.5.1, которая вступит в силу 1 января 2003 года. Однако по этой же причине автомобильная промышленность была вынуждена продолжать выпускать транспортные средства в соответствии с требованиями варианта ДОПОГ 1999 года, и, учитывая действующие положения, эти автомобили не смогут быть выпущены на рынок в 2003 году.

51. Кроме того, транспортные средства, изготовленные в 2002 году в соответствии с положениями варианта ДОПОГ 2001 года с внесенными в них на 1 января 2003 года изменениями, не могут быть утверждены в 2002 году, так как они не удовлетворяют технически не применимым положениям варианта ДОПОГ 2001 года. К тому же эти транспортные средства смогут быть официально утверждены по типу лишь после того, как Правила № 105 с внесенными в них поправками серии 02 (которая соответствует варианту ДОПОГ 2001 года и поэтому тоже не может применяться) будут изменены с целью учета поправок ДОПОГ, вступающих в силу 1 января 2003 года, – т.е., вероятно, к августу 2003 года.

52. Иными словами, положение складывается таким образом, что ни одно вновь изготовленное транспортное средство, официально утвержденное по типу в соответствии с требованиями вариантов ДОПОГ 1999, 2001 или 2003 годов, не сможет быть выпущено на рынок в период между 1 января 2003 года и датой вступления в силу новых поправок к Правилам № 105.

53. Для выхода из этого затруднительного положения, возникшего в результате невольных упущений в варианте ДОПОГ 2001 года, Рабочая группа приняла следующие решения:

а) Рабочая группа просит Всемирный форум WP.29 принять поправки к Правилам № 105, соответствующие поправкам к ДОПОГ, вступающим в силу 1 января 2003 года, в виде исправления № 2 к серии поправок 02 к Правилам № 105;

б) Рабочая группа единодушно считает, что если Всемирный форум WP.29 согласится принять это исправление, то, несмотря на положения пункта 9.1.2.2.1, компетентные органы смогут, с момента принятия этого исправления, допускать к перевозке транспортные средства, которые были официально утверждены по типу в соответствии с Правилами № 105 с внесенными в них поправками серии 02 и с исправлениями;

с) Рабочая группа единодушно принимает поправку к переходным положениям, которая позволит допустить к перевозке на шесть дополнительных месяцев (с 1 января 2003 года по 30 июня 2003 года) транспортные средства, официально утвержденные по типу до 1 января 2003 года на основе Правил № 105 с внесенными в них поправками серии 01 (вариант ДОПОГ 1999 года) (см. приложение 2). Рабочая группа просит представителя Франции представить через посредство своего правительства предложение о внесении поправки в соответствии с процедурой, установленной в статье 14 (3) ДОПОГ. Пока эта поправка не вступит в силу, Рабочая группа предложит также договаривающимся сторонам многостороннее соглашение, текст которого был принят Рабочей группой на основе неофициального документа INF.20 (многостороннее соглашение M129) и которое все представители договаривающихся сторон, участвующих в работе сессии, обязались подписать, следуя их национальным процедурам.

#### ***Толкование пункта 9.2.2.5.1***

Неофициальный документ: INF.14 (Нидерланды)

54. В связи с разногласиями с автомобилестроителями относительно толкования пункта 9.2.2.5.1 представитель Нидерландов изложил свое толкование этого пункта. Поскольку этот вопрос был передан на рассмотрение Рабочей группы с запозданием, она не смогла высказать свое мнение, однако отметила, что существуют, возможно, другие способы удовлетворения требований пункта 9.2.2.5.1, помимо предложенных. Представитель МОПАП предложил еще одно толкование этого пункта, и представитель Нидерландов признал его приемлемым.

#### **БЕЗОПАСНОСТЬ В АВТОДОРОЖНЫХ ТУННЕЛЯХ**

Документы: TRANS/WP.15/2002/21 (Австрия)  
TRANS/WP.15/2002/23 (Испания)

Неофициальный документ: INF.9 (ЕАПГ)

55. Мнения участников относительно разных подходов, предложенных правительствами Австрии и Испании, разделились.

56. Некоторые делегации поддержали точку зрения Австрии о том, что включение в главу 1.9 таблицы с указанием, в разбивке по группам, разных категорий опасных грузов, перевозка которых может быть разрешена управляющими туннелями с учетом требований, касающихся конструкции туннеля, ограничений движения и т.д., позволило бы принять согласованный подход в отношении ограничений движения в туннелях.

57. Другие же делегации, напротив, сочли, что ограничения должны определяться управляющими туннелями на основе анализов конкретных рисков, присущих каждому туннелю, и что деятельность ОЭСР/ПМАДК в этой области, хотя она и базируется на результатах тщательных научных исследований, не позволяет в полной мере обеспечить надлежащий учет особенностей каждого автодорожного туннеля. По их мнению, согласованный подход, предложенный Австрией, неприемлем, поскольку он может привести к необоснованным ограничениям для некоторых туннелей и, напротив, к недооценке рисков в случае других туннелей. Наконец, некоторые делегации сочли, что не следует ограничивать свободу принятия решений компетентными органами в области дорожного движения, которая гарантируется в настоящее время главой 1.9 ДОПОГ.

58. После продолжительного обсуждения этого вопроса Председатель поставил на голосование разные варианты, предложенные в документах Испании и Австрии, и Рабочая группа приняла следующие решения:

a) изменить пункт 8.2.2.3.2, предусмотрев в нем необходимость включения инструкций по поведению в туннелях в программу подготовки водителей, как это предлагается Испанией;

b) ввиду равного распределения голосов предложенная Испанией сноска к пункту 1.9.3 a), в соответствии с которой правила, регламентирующие перевозку, могут содержать требования о проведении количественного анализа рисков и принятии в каждом конкретном случае определенных практических мер, не была принята;

c) в главу 1.9 включить таблицу, как это предлагается Австрией.

59. Представитель Австрии сообщил, что он организует совещание неофициальной группы экспертов для успешного выполнения этой задачи, и обратился к делегациям с просьбой передать ему письменные предложения. С учетом проведенного обсуждения мандат этой группы предусматривает следующее:

a) более четко определить вещества и типы погрузки (в упаковках, навалом/ насыпью, в цистернах) для включения в каждую группу с учетом критериев ОЭСР/ПМАДК;

b) включить положения, более четко объясняющие смысл этой таблицы;

- с) включить эти положения при необходимости в другие части, например в часть 8, с целью облегчить их эффективное применение водителями;
- д) при необходимости предложить Рабочей группе по безопасности дорожного движения (WP.1) принять систему дорожных знаков для использования при въезде в туннели, позволяющих определять категории грузов, разрешенные для перевозки по туннелю;
- е) разработать систему, позволяющую проводить проверки, например, с использованием знаков на транспортных средствах, соответствующей документации и т.д.

60. Рабочая группа отметила, что сотрудничество с Группой WP.1 позволит ввести согласованную систему дорожных знаков путем внесения поправок в Конвенцию о дорожных знаках и сигналах 1968 года и в дополняющее ее Европейское соглашение.

## **НАДЕЖНОСТЬ ПЕРЕВОЗОК ОПАСНЫХ ГРУЗОВ**

Документ: TRANS/WP.15/2002/28 (Португалия и Испания)

Неофициальный документ: INF.13 (Португалия и Испания)

61. Это предложение было представлено в ответ на просьбу Комитета по внутреннему транспорту определить, в чем состоит различие между надежностью и безопасностью, и установить, какие конкретные вопросы можно было бы рассмотреть. Цель этого предложения состояла главным образом в том, чтобы изменить положения, касающиеся свидетельств о подготовке водителей автотранспортных средств.

62. Представитель Соединенного Королевства напомнил Рабочей группе, что общее предложение, касающееся надежности перевозок, будет обсуждаться на сессии Подкомитета экспертов по перевозке опасных грузов ООН в декабре 2002 года; по его мнению, предпочтительно дождаться результатов дискуссии, которая состоится на этой сессии, и уже потом принимать решение относительно документа TRANS/WP.15/2002/28.

63. Ряд делегаций сочли, что предложение, касающееся подраздела 8.2.1.9, не имеет отношения к надежности перевозок.



64. В связи с пунктом 8.2.2.8.2 ряд делегаций заявили, что они не склонны к тому, чтобы заставлять водителя, меняющего страну проживания, сдавать экзамен по курсу переподготовки в его новой стране проживания, и сочли, что такое положение может быть несовместимо с юрисдикцией Европейского союза в области свободного перемещения лиц. Кроме того, цель этого предложения, состоящая в том, чтобы сделать возможным создание национальных картотек с данными о лицах, имеющих свидетельство о подготовке, имеет мало общего с целями ДОПОГ, и могла бы даже вызвать проблемы в некоторых странах, где действуют правовые положения, обеспечивающие конфиденциальность личных данных и т.д.

65. В связи с пунктом 8.2.2.8.3 Рабочая группа отметила, что нынешние положения, касающиеся формата свидетельства, сформулированы в виде рекомендаций. Если понадобится ввести новый обязательный формат, то необходимо будет изучить принятые в последнее время положения, касающиеся водительских прав международного или европейского образца.

66. Несколько делегаций не поддержали также предложения об обязательном наличии фотографии - с одной стороны, потому, что это действительно потребовало бы изменения концепции нынешних свидетельств, и, с другой стороны, потому, что у водителей обычно имеется какой-либо другой документ, например паспорт, удостоверение личности или водительское удостоверение, в котором уже есть фотография.

67. Предложение об обязательном наличии фотографии было поставлено на голосование и не было принято.

68. Некоторые делегации высказали мнение о том, что такие меры по обеспечению надежности перевозок не входят в сферу действия ДОПОГ и что они должны приниматься скорее в рамках национального законодательства и применяться в случае необходимости на основании статьи 4 (1) ДОПОГ.

## **ПРОГРАММА РАБОТЫ СЕМЬДЕСЯТ ЧЕТВЕРТОЙ СЕССИИ**

69. Следующая сессия запланирована на 19-23 мая 2003 года, и в повестке дня остаются те же пункты, что и в документе TRANS/WP.15/171, за исключением того, что подпункт 2 е) (толкование) будет выделен в отдельный пункт (пункт 3).

70. Участникам напомнили, что последняя сессия, посвященная принятию поправок, вступающих в силу 1 января 2005 года, состоится 3-7 ноября 2003 года; в ходе этой сессии необходимо будет также принять все поправки, подготовленные Совместным

совещанием МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ и Комитетом экспертов ООН. Поэтому было бы желательным, чтобы любые новые предложения, конкретно касающиеся дорожных перевозок, были представлены следующей сессии.

### **ВЫБОРЫ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ НА 2003 ГОД**

71. По предложению представителя Германии г-н Ж.-А. Франку и г-жа А. Румье были вновь избраны соответственно Председателем и заместителем Председателя на 2003 год.

### **УТВЕРЖДЕНИЕ ДОКЛАДА**

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

---

## Приложение 1

### Проекты поправок к приложениями А и В к ДОПОГ, принятые в предварительном порядке для вступления в силу 1 января 2005 года

- 1.1.3.6.2 В шестом абзаце включить "8.3.3" перед "8.3.4" и "8.3.5" после "8.3.4".  
(См. TRANS/WP.15/2002/26)
- 3.2 Таблица А
- № 0336 В колонке 6 добавить "648".  
(См. TRANS/WP.15/2002/22)
- 3.3.1 Добавить новое специальное положение 648 следующего содержания:
- "648 Специальное положение V2 (1) применяется лишь к массе нетто взрывчатого снаряжения более 3 000 кг (4 000 кг при перевозке с прицепом)".  
(См. TRANS/WP.15/2002/22)
- 5.3.2.1.2 В первом предложении после слова "автоцистерны" включить "транспортные средства - батареи" и заменить слова "или каждого отсека цистерны" словами "каждого отсека цистерны или каждого элемента транспортных средств - батарей".
- Изменить конец последнего предложения следующим образом: "... для каждого из веществ, перевозимых в цистерне, в отсеке цистерны или в элемент транспортного средства - батареи".  
(См. TRANS/WP.15/2002/25)
- 8.2.2.3.2 Добавить новый подпункт n) следующего содержания:
- "n) инструкции по поведению в туннелях (профилактика и безопасность, действия в случае пожара или других чрезвычайных ситуаций и т.д.)".  
(См. TRANS/WP.15/2002/23)

Поправки к главам 9.1 и 9.2 (см. *TRANS/WP.15/2002/18 + INF.8*)

9.1 Изменить заголовок следующим образом:

"9.1 СФЕРА ПРИМЕНЕНИЯ, ОПРЕДЕЛЕНИЯ И ТРЕБОВАНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ДОПУЩЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ К ПЕРЕВОЗКЕ".

9.1.1 Изменить заголовок следующим образом:

"9.1.1 Сфера применения и определения".

9.1.1.1 В существующем тексте заменить слово "положения" словом "требования" и добавить следующее:

"Эти требования применяются к транспортным средствам, в частности в том, что касается их конструкции, официального утверждения типа, допущения к перевозке в режиме ДОПОГ и ежегодного технического осмотра".

9.1.1.2 Изменить заголовок следующим образом:

"9.1.1.2 Определения"

Из определения термина "транспортное средство" исключить слова "(например, автофургоны, грузовые автомобили, тягачи, прицепы цельной конструкции)", "(например, шасси с кабиной, прицеп-шасси)" и "(например, шасси или шасси с кабиной, оснащенное кузовом)".

Исключить определение "базовое транспортное средство".

Добавить следующие определения:

"*Укомплектованное транспортное средство*" означает любое транспортное средство, которое не нуждается в каком-либо дальнейшем укомплектовании (например, автофургон, грузовой автомобиль, тягач, прицеп);

*"Неукомплектованное транспортное средство"* означает любое транспортное средство, которое еще нуждается в укомплектовании по крайней мере на еще одном этапе (например, шасси с кабиной, прицеп-шасси);

*"Доукомплектованное транспортное средство"* означает любое транспортное средство, которое является результатом многоэтапного процесса (например, шасси с кабиной, оснащенное кузовом);

*"Транспортное средство официально утвержденного типа"* означает любое транспортное средство, официально утвержденное в соответствии с Правилами № 105 ЕЭК<sup>2</sup> или Директивой 98/91/ЕС<sup>3</sup>;

*"Допущение к перевозке в режиме ДОПОГ"* означает подтверждение компетентным органом какой-либо Договаривающейся стороны ДОПОГ того, что отдельное транспортное средство, предназначенное для перевозки опасных грузов, удовлетворяет соответствующим техническим требованиям части 9 как транспортное средство ЕХ/II, ЕХ/III, FL, ОХ или АТ".

9.1.1.3 Исключить.

Заменить подразделы 9.1.2.1 - 9.1.2.2 нижеследующими подразделами 9.1.2.1-9.1.3.5:

"9.1.2.1 Общие положения

Транспортные средства ЕХ/II, ЕХ/III, FL, ОХ или АТ должны удовлетворять соответствующим требованиям настоящей части.

Каждое укомплектованное или доукомплектованное транспортное средство должно подвергаться первому техническому осмотру компетентным органом согласно административным требованиям настоящей части с целью проверки соответствия техническим требованиям глав 9.2-9.7.

Соответствие транспортного средства должно подтверждаться путем выдачи свидетельства о допуске к перевозке в соответствии с разделом 9.1.3.

Если требуется, чтобы транспортные средства были оборудованы ...  
(тот же текст, что и в последнем абзаце существующего пункта 9.1.2.1.1).

9.1.2.2 Требования, касающиеся транспортных средств официально утвержденного типа

По просьбе изготовителя или его должным образом уполномоченного представителя соответствующие технические требования главы 9.2 признаются выполненными на основании свидетельства об официальном утверждении типа, выданного компетентным органом в соответствии с Правилами № 105 ЕЭК<sup>2</sup> или директивой 98/91/ЕС<sup>3</sup> для транспортных средств, для которых требуется допущение к перевозке в режиме ДОПОГ в соответствии с подразделом 9.1.2.1, при условии, что технические требования указанных Правил или указанной директивы соответствуют требованиям главы 9.2 настоящей части и что никакая модификация транспортного средства не ставит под сомнение действительность свидетельства.

Такое официальное утверждение типа, предоставленное одной Договаривающейся стороной, должно признаваться другими Договаривающимися сторонами как гарантирующее соответствие транспортного средства во время получения допущения к перевозке в режиме ДОПОГ на отдельное транспортное средство.

В ходе осмотра с целью допущения к перевозке в режиме ДОПОГ доукомплектованного транспортного средства осмотру на предмет соответствия применимым требованиям главы 9.2 подвергаются только те части, которые были добавлены или модифицированы в процессе доукомплектования.

---

<sup>2</sup> *Правила № 105 (Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения транспортных средств, предназначенных для перевозки опасных грузов, в отношении конструктивных особенностей).*

<sup>3</sup> *Директива 98/91/ЕС Европейского парламента и Совета от 14 декабря 1998 года, касающаяся автотранспортных средств и их прицепов, предназначенных для дорожной перевозки опасных грузов, и изменяющая директиву 70/156/ЕЕС, касающуюся официального утверждения типа автотранспортных средств и их прицепов (Official Journal of the European Communities No. L 011 of 16/01/1999, pp. 0025-0036).*

9.1.2.3 Ежегодный технический осмотр

(Текст первого абзаца существующего пункта 9.1.2.1.1 со следующими изменениями:

Заменить слово "положения" словом "требования".

Добавить второй абзац следующего содержания:

"Соответствие транспортного средства подтверждается либо путем продления срока действительности свидетельства о допущении либо путем выдачи нового свидетельства о допущении в соответствии с разделом 9.1.3".)

9.1.3 Свидетельство о допущении к перевозке

9.1.3.1 (Текст существующего пункта 9.1.2.1.2 с добавлением слов "(свидетельство о допущении к перевозке в режиме ДОПОГ)" после слов "свидетельство о допущении к перевозке" и с заменой "9.1.2.3.5 ниже" на "9.1.3.5".)

9.1.3.2 (Существующий текст пункта 9.1.2.1.3.)

9.1.3.3 (Существующий текст пункта 9.1.2.1.5 с заменой слова "ниже" на "приведенному в подразделе 9.1.3.5".)

9.1.3.4 (Существующий текст пункта 9.1.2.1.4.)

9.1.3.5 Образец свидетельства о допущении транспортных средств к перевозке определенных опасных грузов (образец свидетельства, приведенный в существующем пункте 9.1.2.1.5)".

9.2.1 В начале исключить слова "Базовые транспортные средства".

В первом подпункте включить слова "(тормозное оборудование в соответствии с Правилами № 13 ЕЭК или директивой 71/320/ЕЕС)" после "9.2.3.1" и слова "(или введенным в эксплуатацию, если регистрация не является обязательной)" после слов "впервые зарегистрированным".

Во втором подпункте включить слова "(устройство ограничения скорости в соответствии с Правилами № 89 ЕЭК или директивой 92/6/ЕЕС)" после "9.2.5" [и слова "впервые" после "12 т"].

Таблица "Технические характеристики", колонка "Замечания":

9.2.3.2 После слова "зарегистрированным" включить слова "(или введенным в эксплуатацию, если регистрация не является обязательной)".

[9.2.5 Перед словом "зарегистрированным" включить слово "впервые".]

9.2.4.7.1 Изменить следующим образом:

"9.2.4.7.1 Топливные обогревательные приборы должны отвечать соответствующим техническим требованиям [Правил № ...\* ЕЭК или] директивы 2001/56/ЕС\*\* с соблюдением указанных в них сроков применения, а также применимым требованиям пунктов 9.2.4.7.2-9.2.4.7.6 в соответствии с таблицей раздела 9.2.1.

---

[\* Правила № ... ЕЭК - Правила, касающиеся официального утверждения типа обогревательной системы и транспортного средства в отношении его обогревательной системы.]

\*\* Директива 2001/56/ЕС Европейского парламента и Совета от 27 сентября 2001 года, касающаяся отопления кабины автотранспортных средств и их прицепов (первоначально опубликована в Official Journal of the European Communities No. L292 от 9 ноября 2001 года)".

(См. TRANS/WP.15/2002/27 + INF.5)

---



## Приложение 2

### Проект поправки к главе 1.6 (Переходные меры, касающиеся допущения транспортных средств к перевозке)

(для вступления в силу как можно скорее; см. пункт ... настоящего доклада)

В раздел 1.6.5 включить новый пункт следующего содержания:

"1.6.5.7 Укомплектованные или доукомплектованные транспортные средства, официально утвержденные по типу до 31 декабря 2002 года согласно Правилам № 105 ЕЭК\* с внесенными в них поправками серии 01 или соответствующим положениям директивы 98/91/ЕС\*\* и не отвечающие требованиям главы 9.2, но отвечающие требованиям в отношении конструкции базовых транспортных средств (маргинальные номера 220 100 - 220 540 добавления В.2), применявшимся до 30 июня 2001 года, могут по-прежнему допускаться к перевозке и эксплуатироваться при условии, что они были впервые зарегистрированы или введены в эксплуатацию до 1 июля 2003 года".

---

\* *Правила № 105 (Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения транспортных средств, предназначенных для перевозки опасных грузов, в отношении конструктивных особенностей).*

\*\* *Директива 98/91/ЕС Европейского парламента и Совета от 14 декабря 1998 года, касающаяся автотранспортных средств и их прицепов, предназначенных для дорожной перевозки опасных грузов, и изменяющая директиву 70/156/ЕЕС, касающуюся официального утверждения типа автотранспортных средств и их прицепов (Official Journal of the European Communities No. L 011 of 16/01/1999, pp. 0025-0036).*