



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.15/2002/17
1 March 2002

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по перевозкам опасных грузов

(Семьдесят вторая сессия, Женева, 13-17 мая 2002 года)

ВОПРОСЫ БЕЗОПАСНОСТИ ПЕРЕВОЗОК ОПАСНЫХ ГРУЗОВ

Записка Председателя

1. После трагических событий 11 сентября 2001 года Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций¹ и Совет Безопасности Организации Объединенных Наций² настоятельно призвали активизировать международное сотрудничество и усилия по предотвращению и пресечению актов терроризма.

2. Что касается транспорта, то, поскольку транспортное оборудование было признано основным инструментом нападений и впоследствии высказывались предположения, что перевозки опасных грузов или важнейшие транспортные инфраструктуры могут использоваться либо как инструмент, либо как объект возможных террористических актов в будущем, секретариат Комитета по внутреннему транспорту подготовил документ TRANS/2002/15, чтобы оказать содействие Комитету в проведении на его шестьдесят четвертой сессии (18-21 февраля 2002 года) оценки аспектов безопасности транспортной деятельности в регионе ЕЭК.

¹ Резолюция 56/1 от 18 сентября 2001 года.

² Резолюции 1368 (2001) от 12 сентября 2001 года и 1373 (2001) от 28 сентября 2001 года.

3. В своих выводах Комитет отметил, "что необходимо четкое определение концепции безопасности на транспорте для оценки целесообразности и методики дальнейшего рассмотрения этого вопроса в рамках ЕЭК ООН".

4. Помимо этого, Комитет "также отметил, что требования безопасности на транспорте должны быть тщательно сбалансированы с учетом потребностей в области облегчения перевозок, в частности путем использования новых технологий", и "просил все свои вспомогательные органы в максимально сжатые сроки определить в рамках своих соответствующих сфер деятельности, каким образом следует дифференцировать концепции безопасности на транспорте и общей безопасности и какие конкретные проблемы безопасности на транспорте и общей безопасности необходимо изучить".

5. В целом можно сказать, что "в числе рисков, связанных с безопасностью на транспорте, можно выделить сбои в работе, нарушение нормального функционирования и неправомерное использование транспортной системы, а также любых ее компонентов, которые являются следствием преднамеренных действий, а не результатом развития транспортной деятельности или естественной причины. Основные риски для транспортной системы, связанные с безопасностью, включают следующее:

- a) кражи автомобилей;
- b) использование транспортных средств для закладки бомб;
- c) кража опасных веществ в ходе их перевозки;
- d) незаконный провоз через границу элементов, способствующих проведению террористических актов; и
- e) нападения на основные объекты инфраструктуры, такие, как туннели и мосты".

6. В вышеупомянутом документе указывается, что "ряд правовых документов, разработанных Комитетом по внутреннему транспорту и его вспомогательными органами и находящихся в их ведении, содержат положения, которые на самом деле имеют важное значение с точки зрения безопасности", в следующих областях деятельности Комитета:

- a) правила, касающиеся транспортных средств (WP.29);
- b) перевозка опасных грузов (WP.15);

- c) автомобильный транспорт и безопасность дорожного движения (SC.1, WP.1 и AC.7);
- d) облегчение пересечения границ (WP.30);
- e) сеть инфраструктуры (соглашения СМА, СМЖЛ, СМВП и СЛКП).

7. Настоящая записка подготовлена на основе документа TRANS/2002/15 с тем, чтобы оказать содействие Рабочей группе по перевозкам опасных грузов благодаря сосредоточению внимания на вопросах, имеющих более непосредственное отношение к компетенции WP.15.

СУЩЕСТВУЮЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ, СВЯЗАННЫЕ С БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПЕРЕВОЗКИ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ

8. В области перевозки опасных грузов необходимо поддержать заявление Комитета о том, что наши правовые документы (ДОПОГ и ВОПОГ) "касаются главным образом безопасной транспортировки опасных грузов"... "Перевозка опасных грузов, согласно ДОПОГ и ВОПОГ, либо запрещается, если грузы считаются слишком опасными, либо разрешается при условии полного соблюдения чрезвычайно жестких требований безопасности, содержащихся в приложениях к этим документам".

9. Тем не менее можно отметить, что "высокий уровень надежности, обеспечиваемый требуемым транспортным оборудованием (тара, цистерны, транспортные средства, суда, которые подвергаются первоначальным и периодическим испытаниям и осмотрам и в отношении которых должны выполняться требования, связанные с допущением), сам по себе является одним из факторов безопасности".

10. Кроме того, четкое определение "обязанностей каждого участника операции по перевозке опасных грузов (грузоотправителя, перевозчика, грузополучателя, погрузчика, упаковщика, ответственного за наполнение, оператора контейнеров-цистерн) в отношении безопасности" и обеспечение "строгого соблюдения каждым участником возложенных на него обязанностей" предполагают "самоконтроль на различных этапах транспортной операции, что в конечном счете также способствует повышению безопасности".

11. Мы согласны с тем, что "некоторые предупредительные меры можно приравнять к требованиям по обеспечению безопасности, поскольку их применение для целей предупреждения может также использоваться для целей обеспечения безопасности".

(например, наблюдение за транспортными средствами, местами погрузки и разгрузки, местами стоянки транспортных средств и т.д.).

12. Более того, мы согласны также с тем, что "обязательное обучение персонала является одним из основополагающих факторов обеспечения безопасности операций по перевозке опасных грузов, поскольку водители получают полное представление о потенциальной опасности грузов и об основных мерах предосторожности для обеспечения безопасности". Таким образом, "эта осведомленность персонала косвенно также является одним из факторов безопасности". То же самое необходимо сказать об обязанности назначать "одного или нескольких консультантов по вопросам безопасности, которые должны пройти соответствующую подготовку и иметь свидетельство о профессиональной пригодности" и на которых возлагаются "различные обязанности, в том числе контроль за соблюдением требований, ... подготовка отчетов об авариях или нарушениях и т.д."

13. В соответствии с ДОПОГ и ВОПОГ каждая страна вправе "регламентировать или воспрещать по причинам, иным, чем безопасность в пути, ввоз на свою территорию опасных грузов", и необходимо признать, что существует множество национальных "правил, касающихся контроля за ввозом/вывозом определенных категорий опасных грузов, а именно взрывчатых веществ и изделий, ядерных материалов, опасных отходов или некоторых других особых химических веществ, например веществ, используемых в качестве психотропных средств или для производства химического оружия, и т.д.", которые имеют важное значение для обеспечения безопасности.

14. Кроме того, согласно ДОПОГ, национальные компетентные органы могут "потребовать, чтобы на транспортном средстве за счет перевозчика находился уполномоченный квалифицированный сотрудник, если это предусмотрено национальными правилами. Для некоторых опасных грузов, обладающих чрезмерной чувствительностью (например, инициирующих взрывчатых веществ, ядерных материалов, оружия для военных целей), в соответствии с национальными правилами безопасности часто требуется сопровождение полиции".

15. Наконец, необходимо помнить о том, что в соответствии с ДОПОГ национальные компетентные органы "могут также применять к транспортным средствам, осуществляющим международную дорожную перевозку опасных грузов по их территории, определенные положения, не включенные в ДОПОГ, при условии, что они применяются также к транспортным средствам, осуществляющим внутренние перевозки. Они могут применяться в конкретных условиях, которые включают ограничения, касающиеся использования мостов и туннелей, требования в отношении движения по

установленным маршрутам во избежание проезда через коммерческие или жилые районы, ограничения на перевозку опасных грузов в определенные дни".

СВЯЗАННЫЕ С БЕЗОПАСНОСТЬЮ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ ПОЛОЖЕНИЙ, КАСАЮЩИХСЯ ПЕРЕВОЗКИ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ

16. Комитет по внутреннему транспорту на своей шестьдесят четвертой сессии счел, что в области перевозки опасных грузов могут потребоваться дополнительные регламентирующие меры для повышения безопасности на внутреннем транспорте в регионе ЕЭК ООН.

17. Эти меры "должны базироваться на общей стратегии с учетом уровня безопасности, который государства-члены хотели бы достичь, и всеобъемлющих социальных, политических и экономических издержек при реализации этих дополнительных мер".

18. Кроме того, "в первоочередном порядке следует рассмотреть меры, которые позволили бы достичь желаемого уровня безопасности при наименьших политических, социальных и экономических издержках. Особое внимание следует уделить необходимости сведения к минимуму ограничений в отношении политической свободы, роста социального благосостояния и свободы передвижения. В данную категорию приоритетных мер могут быть включены технологические усовершенствования".

19. В той же области перевозки опасных грузов "в этом контексте крайне важно рассмотреть дополнительные меры безопасности, которые государства - члены ЕЭК ООН осуществили или планируют применять на национальном уровне".

20. В соответствии с пунктом 27 документа TRANS/2002/15 (важность которого Председатель WP.15 подчеркнул на шестьдесят четвертой сессии Комитета по внутреннему транспорту) "роль Комитета и его вспомогательных органов могла бы состоять в гармонизации и согласовании национальных мер и восполнении пробелов в национальных правилах разных стран для обеспечения взаимосвязанной системы безопасности и исключения возможности использования террористами различий между национальными системами и имеющихся недостатков в их взаимодействии".

21. В качестве первого шага секретариат Комитета определил в своем документе некоторые области, на которых можно было бы сосредоточить внимание при рассмотрении дополнительных аспектов безопасности, но при этом подчеркнул, "что необходимо крайне осторожно применять подход, предусматривающий включение дополнительных положений в существующие и новые правовые документы и введение

новых ограничений или более жесткого контроля в рамках транспортных систем, поскольку они могут создать дополнительные препятствия для международных перевозок и торговли", и отметил, "что меры в области общей безопасности могут отрицательно отразиться на безопасности дорожного движения, а этого, безусловно, следует избегать".

22. Определенные секретариатом области в сфере перевозки опасных грузов включают:

- "a) рассмотрение возможности разработки рекомендаций по безопасности для предприятий, связанных с перевозкой опасных грузов, а также для водителей, судоводителей и консультантов по вопросам безопасности;
- b) рассмотрение возможности изменения существующей структуры программ подготовки водителей, консультантов по вопросам безопасности, экспертов ВОПОГ и других лиц, занятых в сфере перевозки опасных грузов, в целях охвата требований безопасности".

23. Комитет предложил Рабочей группе WP.15 "рассмотреть... области, определенные секретариатом выше, которые, возможно, требуют дополнительного изучения с точки зрения аспектов безопасности, и предпринять в этих областях необходимые последующие шаги, которые будут сочтены целесообразными".

24. Учитывая, что "необходимо будет провести обзор правил, введенных на национальном уровне в целях повышения безопасности на транспорте", Рабочая группа WP.15, возможно, пожелает предложить участвующим в ее работе делегациям откликнуться на просьбу, с которой Комитет обратился к государствам - членам ЕЭК ООН, "представить в секретариат информацию о таких правилах и о проводимых ими в настоящее время исследованиях или обсуждениях. Затем на основе полученных ответов можно было бы конкретно проанализировать эти проблемы и изучить их возможные последствия".

25. Для проведения такого анализа Рабочая группа WP.15, возможно, пожелает включить в повестку дня своих семьдесят третьей и семьдесят четвертой сессий вопрос об исследовании новых конкретных мер в области безопасности, которые могут быть включены в текст части 1 (обязанности) и частей 4-9 ДОПОГ; для подготовки такого исследования было бы весьма полезным, если бы свои услуги предложили некоторые делегации, представляющие правительства или профессиональные организации.
