

**Европейская экономическая комиссия****Комитет по внутреннему транспорту****Рабочая группа по перевозкам опасных грузов****106-я сессия**

Женева, 13–17 мая 2019 года

Пункт 6 б) предварительной повестки дня

**Предложения о внесении поправок****в приложения А и В к ДОПОГ****различные предложения****Глава 8.5 Дополнительные требования S1 (6), S16 и S21****Передано правительством Швеции\****Резюме*

**Существо предложения:** Уточнить положение о наблюдении, содержащееся в дополнительных требованиях S1 (6), S16 и S21 главы 8.5.

**Предлагаемое решение:** Рассмотреть предложения.

**Справочные документы:** INF.7, представленный на 103-й сессии WP.15, ECE/TRANS/WP.15/239 (доклад о работе 103-й сессии), пункты 61–65,  
INF.16, представленный на 104-й сессии WP.15, ECE/TRANS/WP.15/242 (доклад о работе 104-й сессии), пункты 55–57,  
INF.14, представленный на 105-й сессии WP.15, и ECE/TRANS/WP.15/244 (доклад о работе 105-й сессии), пункты 65–68.

**Введение**

1. В ходе нескольких сессий Рабочей группы Швеция поднимала вопросы относительно наблюдения за транспортными средствами. Они касались главы 8.5 и того, что имеется в виду, когда в дополнительных требованиях S1 (6), S16 и S21

\* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2018–2019 годы (ECE/TRANS/WP.15/237, приложение V (9.1)).



говорится, что транспортное средство должно «постоянно находиться под наблюдением».

2. Летом 2018 года Швеция разослала вопросник для сбора информации о конкретной ситуации в каждой Договаривающейся стороне. Результаты этой работы легли в основу обсуждений на 105-й сессии Рабочей группы. Несмотря на то что многие страны проявили заинтересованность в уточнении этих положений, обсуждение показало, что данный вопрос является непростым, вероятно в силу ряда сопутствующих факторов, которые необходимо принимать во внимание и которые также различаются в разных странах.

3. Тем не менее Швеция считает, что должно быть ясно, каким образом следует применять указанные положения ДОПОГ. Неясность положений будет приводить не только к их неодинаковому применению разными Договаривающимися сторонами, но во многих случаях к тому, что они вообще не будут применяться. Подобная ситуация является неприемлемой, и нам следует прояснить, какие меры предполагается принимать в контексте наблюдения за транспортными средствами.

## Справочная информация

### Глава 8.4

4. Насколько мы понимаем, глава 8.4 в первую очередь посвящена вопросу о наблюдении в контексте безопасности. В тексте в целом описываются меры, направленные на снижение риска дорожно-транспортных происшествий. Хотя мы находим эти положения довольно расплывчатыми, мы не можем понять, каким образом можно было бы ввести более точные или жесткие требования. Причина заключается в нынешней ситуации, связанной с весьма ограниченным числом безопасных и/или надежных мест стоянки, – ситуации, которая выглядят примерно одинаково в большинстве Договаривающихся сторон, включая Швецию.

### Глава 8.5

5. С учетом ответов на вопросник и обсуждений, состоявшихся на последнем совещании WP.15, мы дополнительно рассмотрели текст дополнительных требований S1 (6), S16 и S21. В первом предложении этих дополнительных требований содержится четкая ссылка на главу 8.4 (см. воспроизводимый ниже текст), и, следовательно, это предложение в основном относится к наблюдению в контексте общей безопасности.

6. В последующем тексте во всех трех положениях S содержатся требования в отношении наблюдения, связанные главным образом с обеспечением безопасности в плане охраны. Ниже приводится выдержка из главы 8.5:

**«S1 (6)** *Требования главы 8.4 применяются только в том случае, если в одном транспортном средстве перевозятся вещества и изделия класса I с общей массой нетто взрывчатых веществ свыше указанных ниже предельных значений:*

...

*Кроме того, за этими веществами и изделиями должно осуществляться постоянное наблюдение, с тем чтобы предотвратить любое злонамеренное действие и предупредить водителя и компетентные органы об опасности в случае потери груза или пожара.*

*Эти требования не распространяются на порожнюю неочищенную тару.»*

«S16: Положения главы 8.4, касающиеся наблюдения за транспортными средствами, применяются в том случае, если общая масса этих веществ в транспортном средстве превышает 500 кг.

*Кроме того, транспортные средства, перевозящие более 500 кг этих веществ, должны постоянно находиться под наблюдением, с тем чтобы можно было предотвратить любые злонамеренные действия и предупредить водителя и компетентные органы в случае потери груза или пожара.».*

«S21: Положения главы 8.4, касающиеся наблюдения за транспортными средствами, применяются ко всем материалам, независимо от их массы. Кроме того, эти грузы должны постоянно находиться под наблюдением, с тем чтобы предотвратить любые злонамеренные действия и предупредить водителя и компетентные органы в случае потери груза или пожара. Однако положения главы 8.4 применять не обязательно в том случае, если:

- a) загруженное грузовое отделение заперто или перевозимые упаковки иным образом защищены от несанкционированной разгрузки; и
- b) уровень излучения в любой доступной точке на внешней поверхности транспортного средства не превышает 5 мкЗв/ч.».

7. Мы отмечаем, что в тексте положения S21 дважды упоминается глава 8.4, что делает данное положение довольно запутанным. Швеция считает, что текст, касающийся главы 8.4, следует консолидировать, с тем чтобы легче было следовать логике положения S (см. раздел «Предложения»).

#### Глава 8.5 в сравнении с главой 1.10

8. Как разъяснялось выше, Швеция истолковывает дополнительные требования S1 (6), S16 и S21 как содержащие два «отдельных» положения, касающихся наблюдения; одно из них связано главным образом с общей безопасностью, а другое – с обеспечением безопасности в плане охраны. По нашему мнению, это имеет смысл, поскольку ДОПОГ изначально было нацелено на обеспечение безопасности во время перевозки, а положения об охране были введены гораздо позже.

9. Сравнение предельных значений, указанных в положениях S1 (6), S16 и S21, с предельными значениями, указанными в таблице 1.10.3.1.2, показывает, что они во многих случаях согласованы, но не полностью:

	S1 (6) применяется от	1.10.3 применяется от
Подкласс 1.1	0 кг	0 кг
Подкласс 1.2	0 кг	0 кг
Подкласс 1.3	50 кг	Неприменимо*
Подкласс 1.4	50 кг	Неприменимо*
Подкласс 1.5	0 кг	0 кг
Подкласс 1.6	50 кг	0 кг с 2021 года**
Вещества и изделия подкласса 1.4, относящиеся к № ООН 0104, 0237, 0255, 0267, 0289, 0361, 0365, 0366, 0440, 0441, 0455, 0456 и 0500	0 кг	0 кг

\* Вопрос о включении подклассов/конкретного номера ООН в перечень грузов повышенной опасности обсуждался Подкомитетом по ПОГ. На настоящий момент никакого решения не принято.

\*\* См. доклад Подкомитета по ПОГ <https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2017/dgac10c3/ST-SG-AC10-C3-104e.pdf>, раздел IV F.

S16 применяется от		1.10.3 применяется от
№ ООН 3111 и № ООН 3112 (класс 5.2)	500 кг	Неприменимо
№ ООН 3231 и № ООН 3232 (класс 4.1)	500 кг	Неприменимо
<i>Примечание:</i> Положения отличаются друг от друга. Если это будет сочтено необходимым, данный вопрос можно было бы рассмотреть в рамках отдельного предложения.		

S21 в сравнении с разделом 1.10.3	
S21 применяется ко всем материалам класса 7, независимо от их массы.	Положения по грузам повышенной опасности, содержащиеся в разделе 1.10.3, применяются к радиоактивным материалам, у которых удельная активность превышает значение, указанное в разделе 1.10.3.
<i>Примечание:</i> Мы не видим каких-либо реальных несоответствий между этими двумя положениями.	

10. Как показано выше, существуют некоторые различия между предельными значениями, указанными в главе 8.5, и предельными значениями, указанными в разделе 1.10.3. Несомненно, это можно было бы обсудить, однако мы бы предпочли, чтобы этот вопрос рассматривался отдельно, отчасти для того, чтобы эта уже ведущаяся работа продвигалась вперед, и отчасти потому, что это касается главы 1.10, обсуждение которой первоначально должно состояться в Подкомитете по ПОГ. Вместо этого мы предлагаем внести поправки, которые не будут зависеть от любых дальнейших поправок к перечню, приведенному в разделе 1.10.3.

## Резюме

11. Предыдущие обсуждения вместе с результатами опроса показывают, что было бы проблематично определить, что подразумевается под «наблюдением», посредством указания определенных мер в положениях S1 (6), S16 и S21. По этой причине мы считаем, что более подходящим решением было бы положение, которое можно было бы адаптировать к специфическим условиям конкретной перевозки.

12. Цель положений главы 1.10 заключается в том, чтобы требовать принятия мер безопасности и предосторожности с целью сведения к минимуму случаев хищения или неправильного применения опасных грузов, в результате чего может возникнуть угроза здоровью и жизни людей, имуществу или окружающей среде. Положение, касающееся планов обеспечения безопасности, предусматривает, в частности, следующее:

«1.10.3.2 План обеспечения безопасности должен включать по меньшей мере следующие элементы:

с) *оценку текущих операций и обусловленных ими рисков, связанных с безопасностью, включая любые остановки, требуемые в соответствии с условиями перевозки, нахождение опасных грузов в транспортном средстве, цистерне или контейнере до, во время и после рейса и промежуточное временное складирование опасных грузов в процессе смены вида транспорта или перегрузки, в зависимости от конкретной ситуации;».*

13. На основе обсуждений и фактов, выявленных в ходе этой работы, а также вышеупомянутой аргументации Швеция предлагает включить ссылку на планы

обеспечения безопасности, предусмотренные в подразделе 1.10.3.2, в соответствующие части положений S главы 8.5.

## Предложения

14. Изменить текст дополнительного требования S1 (6) главы 8.5 следующим образом (изменения подчеркнуты):

### «S1 (6) *Наблюдение за транспортными средствами*

Требования главы 8.4 применяются только в том случае, если в одном транспортном средстве перевозятся вещества и изделия класса 1 с общей массой нетто взрывчатых веществ свыше указанных ниже предельных значений:

Подкласс 1.1:	0 кг
Подкласс 1.2:	0 кг
Подкласс 1.3, группа совместимости C:	0 кг
Подкласс 1.3, кроме группы совместимости C:	50 кг
Подкласс 1.4, кроме перечисленных ниже:	50 кг
Подкласс 1.5:	0 кг
Подкласс 1.6:	50 кг
Вещества и изделия подкласса 1.4, относящиеся к № ООН 0104, 0237, 0255, 0267, 0289, 0361, 0365, 0366, 0440, 0441, 0455, 0456 и 0500:	0 кг

В случае смешанных партий грузов наименьшее предельное значение, применяемое к любым перевозимым веществам или изделиям, используется для всей партии грузов в целом.

Кроме того, за этими веществами и изделиями, когда на них распространяются положения раздела 1.10.3, должно осуществляться постоянное наблюдение в соответствии с планом обеспечения безопасности, предусмотренным в подразделе 1.10.3.2, с тем чтобы предотвратить любое злонамеренное действие и предупредить водителя и компетентные органы об опасности в случае потери груза или пожара.

Эти требования не распространяются на порожнюю неочищенную тару.»

15. Изменить текст дополнительного требования S16 главы 8.5 следующим образом (изменения зачеркнуты/подчеркнуты):

«S16: Положения главы 8.4, касающиеся наблюдения за транспортными средствами, применяются в том случае, если общая масса этих веществ в транспортном средстве превышает 500 кг.

Кроме того, ~~транспортные средства, перевозящие за транспортными средствами, перевозящими~~ более [500] кг этих веществ, когда на них распространяются положения раздела 1.10.3, ~~должны постоянно находиться под наблюдением~~ должно осуществляться постоянное наблюдение в соответствии с планом обеспечения безопасности, предусмотренным в подразделе 1.10.3.2, с тем чтобы ~~можно было~~ предотвратить любые злонамеренные действия и предупредить водителя и компетентные органы в случае потери груза или пожара.»

16. Изменить текст дополнительного требования S21 главы 8.5 следующим образом (изменения зачеркнуты/подчеркнуты):

«S21: Положения главы 8.4, касающиеся наблюдения за транспортными средствами, применяются ко всем материалам, независимо от их массы. ~~Кроме того, эти грузы должны постоянно находиться под наблюдением, с тем чтобы предотвратить любые злонамеренные действия и предупредить водителя и компетентные органы~~

~~в случае потери груза или пожара.~~ Однако положения главы 8.4 применять не обязательно в том случае, если:

- a) загруженное грузовое отделение заперто или перевозимые упаковки иным образом защищены от несанкционированной разгрузки; и
- b) уровень излучения в любой доступной точке на внешней поверхности транспортного средства не превышает 5 мкЗв/ч.

Кроме того, за этими грузами, когда на них распространяются положения раздела 1.10.3, должно осуществляться постоянное наблюдение в соответствии с планом обеспечения безопасности, предусмотренным в подразделе 1.10.3.2, с тем чтобы предотвратить любые злонамеренные действия и предупредить водителя и компетентные органы в случае потери груза или пожара.»

## Обоснование

17. Глава 1.10 посвящена положениям, касающимся обеспечения безопасности. Проводилась и постоянно проводится работа по оценке того, какие вещества и изделия должны рассматриваться в качестве грузов повышенной опасности и требуют принятия конкретных мер для сведения к минимуму риска хищения или неправильного применения. Поэтому включение в главу 8.5 ссылки на планы обеспечения безопасности, предусмотренные в главе 1.10, позволило бы сделать эти положения более последовательными.

18. Кроме того, подраздел 1.10.3.3 требует, чтобы применялись устройства, оборудование или системы защиты от угона автотранспортного средства, перевозящего груз повышенной опасности, и от хищения его груза и чтобы принимались меры для обеспечения того, чтобы эти устройства, оборудование или системы всегда находились в исправном и рабочем состоянии.

---