

**Европейская экономическая комиссия****Комитет по внутреннему транспорту****Рабочая группа по перевозкам опасных грузов****107-я сессия**

Женева, 11–15 ноября 2019 года

Пункт 5 b) предварительной повестки дня

Предложения о внесении поправок**в приложения А и В к ДОПОГ:****различные предложения****Глава 8.5 Дополнительные положения о наблюдении,
содержащиеся в требованиях S1 (6), S16 и S21****Представлено правительством Швеции****Резюме*

Существо предложения:	Уточнить положения о наблюдении, содержащиеся в требованиях S1 (6), S16 и S21 главы 8.5.
Предлагаемое решение:	Рассмотреть и принять решение по предложениям.
Справочные документы:	Неофициальный документ INF.7 103-й сессии Рабочей группы (WP.15), ECE/TRANS/WP.15/239 (доклад о работе 103-й сессии), пункты 61–65, неофициальный документ INF.16 104-й сессии, ECE/TRANS/WP.15/242 (доклад о работе 104-й сессии), пункты 55–57, неофициальный документ INF.14 105-й сессии WP.15, ECE/TRANS/WP.15/244 (доклад о работе 105-й сессии), пункты 65–68, ECE/TRANS/WP.15/2019/12 и неофициальный документ INF.19 106-й сессии WP.15, ECE/TRANS/WP.15/246 (доклад о работе 106-й сессии), пункт 38.

* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2018–2019 годы (ECE/TRANS/2018/21/Add.1, направление деятельности 9, 9.1).



Введение

1. В рамках предыдущих четырех сессий WP.15 Швеция выражала озабоченность в связи с наблюдением за транспортными средствами в соответствии с главой 8.5. В ходе этой работы Швеция также направила вопросник, касающийся конкретной ситуации в Договаривающихся сторонах ДОПОГ, с тем чтобы заложить хорошую основу для разъяснения положений S1 (6), S16 и S21 в главе 8.5.

Справочная информация

2. На последней сессии Рабочей группы Швеция представила предложение, которое получило широкую поддержку. В докладе этой сессии говорится следующее:

«Ряд выступивших делегаций сочли, что было бы уместным сослаться на главу 1.10 в положениях о наблюдении, содержащихся в дополнительных требованиях S1 (6), S16 и S21. Однако, учитывая различия в сфере применения между требованиями S1 (6), S16 и S21 и положениями раздела 1.10.3, Рабочая группа предпочла отложить обсуждение данного вопроса до одной из последующих сессий. Это позволит, в частности, учесть работу по составлению перечня грузов повышенной опасности, проводимую в настоящее время в рамках Подкомитета экспертов по перевозке опасных грузов.»

3. В ходе этой сессии определенное противодействие вызывало то обстоятельство, что в настоящее время подклассы 1.3 и 1.4 не включают грузы повышенной опасности в соответствии с разделом 1.10.3. Поэтому Швеция хотела бы немного подробнее объяснить причины, лежащие в основе данной части нашего предложения. Что касается остальной части предложения, то Рабочая группа уже рассматривала его на предыдущих сессиях и отметила его общее принятие (см. раздел «Справочные документы» в резюме выше).

4. В рамках нескольких встреч с представителями Подкомитета экспертов по перевозке опасных грузов Соединенное Королевство обсуждало вопрос о соответствующих ограничениях для опасных грузов класса 1 в качестве грузов повышенной опасности. Однако в ходе нашего диалога с Соединенным Королевством нам сообщили, что, хотя существовало намерение вернуться к этому вопросу, данная работа в ближайшем будущем проводится не будет из-за нехватки ресурсов.

5. Тем не менее мы не считаем, что решение, предлагаемое в настоящем документе, зависит от поправки в подразделе 1.10.3. Работа над подразделом 1.10.3 (глава 1.4 Типовых правил ООН) может быть продолжена параллельно, и в случае изменения предельных значений они будут автоматически применяться и к положениям S, если те касаются плана обеспечения безопасности, содержащегося в подразделе 1.10.3.2.

6. Следует иметь в виду, что все вещества и изделия класса 1, включая подклассы 1.3 и 1.4, в главе 8.5 отнесены к положению S1. Следовательно, все вещества и изделия, перечисленные в S1 (6), подпадают под действие положений о наблюдении, содержащихся в главе 8.4, согласно первому абзацу положения S1 (6). Это требование остается неизменным в нашем предложении.

7. Мы хотели бы также подчеркнуть, что положение S1 (7) «Запирание транспортных средств» применяется ко всем веществам и изделиям класса 1 (включая подклассы 1.3 и 1.4):

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

8. Наше предложение направлено главным образом на прояснение во всех трех положениях того, что требуется в дополнение к требованию о наблюдении,

содержащемуся в главе 8.4. В настоящий момент это дополнительное требование не может быть выполнено, что означает, что оно не повышает уровень безопасности и не способствует этому. По этой причине Швеция не видит никаких оснований для сохранения этого текста – ни по какому-либо веществу или изделию. Вместе с тем ссылка на план обеспечения безопасности значительно повысила бы уровень безопасности, поскольку это позволило бы субъектам соблюдать положения данного плана.

Резюме

9. Предыдущие обсуждения вместе с результатами опроса показывают, что было бы проблематично определить значение термина «наблюдение» 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.

10. На основе обсуждений и фактов, выявленных в ходе этой работы, а также вышеупомянутой аргументации Швеция предлагает включить ссылку на план обеспечения безопасности, предусмотренный в подразделе 1.10.3.2, в соответствующие части положений S главы 8.5.

Предложения

Предложение 1

11. *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 в случае потери груза или пожара.

Эти требования не распространяются на порожнюю неочищенную тару.».

Предложение 2

12. *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 более 500 кг этих веществ, когда на них распространяются положения раздела 1.10.3, должны постоянно находиться под наблюдением 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 в случае потери груза или пожара.».

Предложение 3

13. *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

14. 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 план обеспечения безопасности, предусмотренный в главе 1.10, позволило бы сделать эти положения более последовательными.

15. В ходе нашей работы по этому вопросу Швеция провела ряд встреч с заинтересованными сторонами из сектора взрывчатых веществ. Этот обмен опытом ясно показывает, что такие компании, как правило, очень хорошо осведомлены о вопросах безопасности и охраны по нескольким причинам, причем не только в силу особенностей товаров и обязательных положений, но и для защиты их высокой

экономической ценности и своей репутации. В силу этого важно провести консультации с одним из профессиональных ведущих перевозчиков.

16. Наконец, следует иметь в виду, что каждая страна, кроме того, всегда имеет возможность ввести (или сохранить) национальные положения о безопасности.
