

**Европейская экономическая комиссия****Комитет по внутреннему транспорту****Рабочая группа по перевозкам опасных грузов**

Сто одиннадцатая сессия

Женева, 9–13 мая 2022 года

Пункт 5 b) предварительной повестки дня

**Предложения о внесении поправок****в приложения А и В к ДОПОГ:****различные предложения****Главы 8.4/8.5 — Требования, касающиеся наблюдения  
за транспортными средствами****Передано правительством Германии\****Резюме*

**Существо предложения:** Требования о наблюдении за транспортными средствами, предусмотренные в главе 8.4, а также в S1 (6) и S14–S24 главы 8.5, являются излишними, поскольку их цель защиты уже охвачена положениями по безопасности, содержащимися в главе 1.10.

**Предлагаемое решение:** Исключить главу 8.4, а также S1 (6) и S14–S24 главы 8.5.

**Введение**

1. На сессии Рабочей группы, состоявшейся в ноябре, Германия в неофициальном документе INF.15 предложила исключить требования глав 8.4 и 8.5, касающиеся наблюдения, чтобы согласовать требования о наблюдении с существующими положениями по безопасности, содержащимися в главе 1.10. Данное предложение было обновлено с учетом представленных комментариев.

2. Требования ДОПОГ, касающиеся наблюдения за транспортными средствами, изложенные в главах 8.4 и 8.5, существуют практически без изменений уже в течение нескольких десятилетий и до изменения структуры приложений содержались в маргинальном номере 10 321.

3. Положения по безопасности, содержащиеся в главе 1.10, были включены в 2005 году в ДОПОГ/МПОГ, а позднее также и в ВОПОГ и предназначены для

\* A/76/6 (разд. 20), п. 20.76.



предотвращения, по возможности, хищения или неправильного применения опасных грузов, в результате чего может возникнуть угроза здоровью и жизни людей, имуществу или окружающей среде. Существуют сопоставимые положения для морского транспорта (глава 1.4 Международного кодекса морской перевозки опасных грузов) и авиации (глава 1.7 Технических инструкций по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху Международной организации гражданской авиации).

4. Первоначально требования, касающиеся наблюдения, были направлены только на предотвращение высвобождения опасных грузов из транспортных средств, не находящихся под наблюдением, в результате повреждения или действий третьих сторон. Однако со временем были также добавлены положения по безопасности (предотвращение злонамеренных действий согласно S1 (6), S16 и S21 главы 8.5). В конечном итоге в поправках, включенных в ДОПОГ 2021 года, ранее применявшийся подход не был использован, а в S1 (6), S16 и S21 главы 8.5 были добавлены прямые ссылки на план обеспечения безопасности в соответствии с подразделом 1.10.3.2.

5. Помимо общих положений и положений о подготовке и идентификации лиц, глава 1.10 также содержит требования к транспортным средствам, применяемые во время перевозки.

6. В отношении грузов повышенной опасности и радиоактивных материалов повышенной опасности в этой главе предусматривается, что план обеспечения безопасности должен включать по меньшей мере 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 (1.10.3.2.2 с)).

7. Кроме того, в этом плане необходимо четко указывать меры, которые должны приниматься для уменьшения рисков, связанных с безопасностью, в отношении эксплуатационной практики, касающейся выбора и использования маршрутов, а также доступа к опасным грузам, находящимся на промежуточном временном хранении (1.10.3.2.2 d)).

8. В соответствии с пунктом 1.10.3.3 должны применяться устройства, оборудование или системы защиты от угона автотранспортного средства, перевозящего груз повышенной опасности или радиоактивный материал повышенной опасности, и от хищения его груза, и должны приниматься меры для обеспечения того, чтобы эти устройства, оборудование или системы всегда находились в исправном и рабочем состоянии. Согласно соответствующему примечанию, должны использоваться системы телеметрии или другие методы или устройства, если эта мера уместна и уже установлено необходимое оборудование.

9. Таким образом, положения по безопасности, предусмотренные в главе 1.10, и требования глав 8.4 и 8.5, касающиеся наблюдения, в настоящее время имеют, по сути, одну и ту же цель защиты, при этом положения главы 1.10 лучше приспособлены к текущим потребностям, а также являются значительно более подробными и всеобъемлющими.

10. Однако в настоящее время заинтересованные стороны вынуждены применять каждый из двух режимов по отдельности. Это создает проблемы на практике только по той причине, что соответствующие предельные значения количества, предусмотренные в главе 8.4/8.5, относятся к отдельному транспортному средству, в то время как соответствующие предельные значения количества, предусмотренные в главе 1.10, относятся ко всей транспортной единице, а также потому, что для одних и тех же грузов существуют различные ограничения, так что эти два режима не могут быть легко увязаны друг с другом.

11. В ходе работы по включению главы 1.10 в ДОПОГ существующие положения глав 8.4 и 8.5, очевидно, не были пересмотрены. Это является единственным возможным объяснением того, что не удалось устранить или согласовать

существующие дублирующие требования и различающиеся предельные значения количества.

12. Требования в отношении использования автомобильных стоянок в соответствии с порядком первоочередности, установленным в подпунктах а)–с) второго предложения пункта 8.4.1 ДОПОГ в сочетании с третьим предложением, не обеспечивают более высокий уровень безопасности, учитывая, что в случае отсутствия более безопасных стоянок можно использовать менее безопасные стоянки без предварительной проверки того, имеется ли более подходящая стоянка, расположенная на приемлемом расстоянии.

13. Более того, ДОПОГ не устанавливает, кто несет ответственность за осуществление наблюдения в соответствии с главами 8.4 и 8.5. Водителю также нелегко понять, существует ли обязанность по наблюдению, поскольку в транспортном документе нет соответствующей записи. В соответствии с пунктом 8.2.2.3.2 о) члены экипажа транспортного средства должны быть лишь ознакомлены с проблемой безопасности в рамках их подготовки.

14. Особый случай представляют собой смесительно-зарядные машины (MEMU). Эти транспортные средства используются для перевозки веществ, предназначенных для изготовления взрывчатых веществ; следовательно, представляется целесообразным сохранить требование о наблюдении, предусмотренное в пункте 8.4.2 для загруженных MEMU, даже если загруженные MEMU, как правило, вероятно, также подпадают под действие положений по безопасности, касающихся грузов повышенной опасности. Представляется целесообразным перенести существующий текст в новый подраздел 4.7.2.6.

15. Что касается исключения требований о наблюдении, содержащихся в главе 8.5, делегации также выразили сомнения в этой связи, поскольку сфера применения этих требований шире, чем сфера применения положений главы 1.10, касающихся грузов повышенной опасности. Если эти требования будут исключены, то за некоторыми веществами и грузами, которые в настоящее время требуют наблюдения, в будущем уже не нужно будет осуществлять наблюдение.

16. В этом контексте необходимо, однако, также учитывать то, что изъятия в соответствии с подразделом 1.1.3.6 могут также использоваться в отношении грузов повышенной опасности, а это означает, что на них больше не распространяются положения главы 1.10. В данном случае было установлено, что существует несоответствие между предельными значениями количества, указанными в S1 (6) главы 8.5 и в изъятиях, предусмотренных в подразделе 1.1.3.6. Например, хотя, согласно S1 (6) главы 8.5, грузы подкласса 1.6N подлежат наблюдению начиная со значения количества 50 кг, максимальное количество для перевозки в соответствии с положением об изъятии, содержащимся в подразделе 1.1.3.6, составляет 333 кг без применения положений главы 1.10, несмотря на то, что эти грузы считаются грузами повышенной опасности начиная со значения количества 0 кг.

17. Таким образом, чтобы учесть эти сомнения, следует ограничить возможности для применения изъятий, предусмотренных в подразделе 1.1.3.6. Положения главы 1.10, касающиеся безопасности, должны применяться ко всем грузам, которые включены в перечень грузов повышенной опасности, приведенный в таблице 1.10.3.1.2, даже если они перевозятся в соответствии с подразделом 1.1.3.6. Это также соответствует альтернативному варианту 1 представленного Швецией и Норвегией предложения «Требования к обеспечению безопасности при перевозке опасных грузов в соответствии с подразделом 1.1.3.6» (ECE/TRANS/WP.15/2022/3), который мы поддерживаем. Кроме того, мы считаем, что наше предложение следует рассматривать во взаимосвязи с предложением Швеции и Норвегии.

## Предложение

18. Предлагается внести следующие поправки:
- Глава 8.4: исключить пункты 8.4.1 и 8.4.2 и добавить «8.4.1 и 8.4.2 (*Исключены*)».
- Глава 8.5: в первом и втором предложениях заменить «8.4» на «8.3» и исключить S1 (6) и S14–S24.
- Глава 3.2, таблица А, колонка 19: исключить ссылки на S14, S15, S16, S17, S18, S19, S20, S21, S22, S23 и S24.
- Глава 4.7: включить новый подраздел 4.7.2.6 следующего содержания:
- «4.7.2.6 Загруженные MEMU должны находиться под наблюдением или могут ставиться на стоянку без наблюдения на безопасном складе или в безопасных заводских помещениях. Это требование не распространяется на порожние неочищенные MEMU.».
- Сопутствующие поправки:
- Изменить шестой подпункт пункта 1.1.3.6.2 следующим образом (включаемый текст подчеркнут, исключаемый — зачеркнут):
- «– часть 8, кроме:                    пункта 8.1.2.1 а),  
    пунктов 8.1.4.2–8.1.4.5,  
    раздела 8.2.3,  
    раздела 8.3.3,  
    раздела 8.3.4,  
    раздела 8.3.5,  
    ~~главы 8.4,~~  
    S1(3) ~~и (6)~~,  
    S2(1),  
    S4; S5,  
    ~~S14–S21 и~~  
    ~~S24 главы 8.5;~~
- Глава 3.2, раздел 3.2.1, пояснительные примечания к колонке 19: 8.5: во втором предложении заменить «8.4» на «8.3» (дважды).

## Обоснование

19. Непонятно, почему автомобильный транспорт должен быть единственным видом транспорта, к которому применяются дополнительные положения о наблюдении в дополнение к положениям по безопасности, содержащимся в главе 1.10, поскольку по железной дороге или судами внутреннего плавания могут перевозиться значительно большие количества опасных грузов, что создает значительно больший потенциал неправомерного применения.

20. В настоящее время положения ДОПОГ по безопасности и наблюдению должны применяться отдельно, что создает практические проблемы и увеличивает рабочую нагрузку без какой-либо заметной пользы с точки зрения безопасности. Это отрицательно сказывается на принятии положений и в конечном итоге ставит под угрозу достижение цели защиты.

21. Предлагаемое исключение позволит еще больше согласовать ДОПОГ с положениями МПОГ и ВОПОГ и, таким образом, приведет к повышению прозрачности и упрощению законодательства без снижения уровня безопасности. Напротив, эта поправка может улучшить принятие положений участвующими сторонами и, таким образом, повысить уровень безопасности.