



## РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

### ГРУППА ЭКСПЕРТОВ ПО ОПАСНЫМ ГРУЗАМ (DGP)

#### ДВАДЦАТЬ ВТОРОЕ СОВЕЩАНИЕ

Монреаль, 5–16 октября 2009 года

**Пункт 3 повестки дня.** Разработка рекомендаций относительно поправок к дополнению к *Техническим инструкциям по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху (Doc 9284)* в целях их внесения в издание 2011–2012 гг.

#### СОБЛЮДЕНИЕ

(Представлено Г.А. Личем)

#### АННОТАЦИЯ

(В связи с ограниченными ресурсами переведены только аннотация и добавление.)

В настоящем рабочем документе предлагается руководство для государств по соблюдению положений Технических инструкций.

**Действия DGP:** Группе экспертов DGP предлагается рассмотреть предложение о добавлении новой главы 6 к части 7 *Дополнения к Техническим инструкциям по перевозке опасных грузов по воздуху (Doc 9284SU)* в соответствии с предложенным в добавлении текстом. Предполагается, что она послужит в качестве временного текста рекомендаций по соблюдению положений Технических инструкций, которые будут добавлены к ней в будущем.

## 1. INTRODUCTION

1.1 In the United Kingdom there have been numerous occasions when shippers have complained that their consignment of dangerous goods has failed an acceptance check for very minor reasons. This is despite “Note 1” under Part 7;1.3 of the *Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air (Doc 9284)* which states that minor discrepancies should not be considered as a reason to reject a consignment. Some examples of such rejections include the omission of a “.” in a not otherwise specified proper shipping name (n.o.s.), the omission of a “(“ around a technical name of an n.o.s. entry and very slight variations in label colour or format.

1.2 Whilst it may appear that the apparent cause of unjustified rejections is the over zealous application of the requirements by the operator or handling agent, it is suggested that the attitude of some

regulators may play a large part in the issue, because there have been cases of regulators levying large fines on operators or handling agents for accepting consignments with errors, however small. Consequently, operators and handling agents have little choice but to reject such consignments.

1.3 Whilst regulators may feel that by strictly applying the requirements they are improving safety, it is suggested the opposite may be true; if a shipper has gone to the trouble, effort and cost of correctly packaging, documenting, marking and labelling their consignment only to have it rejected, they may feel that it would be far easier not to declare the dangerous goods at all i.e. send the consignment as undeclared dangerous goods, which poses a far greater risk than the omission of a “.” or “(“.

1.4 A similar issue arises with the reporting of incidents. Part 7;4.4 and 4.5 of the Technical Instructions and Part S-5;4.5 of the Supplement refer to the reporting of dangerous goods accidents and incidents and instances of undeclared or misdeclared dangerous goods found in cargo or baggage. It is suggested the main aim of requiring the reporting of dangerous goods incidents and accidents is to enable people to learn from such incidents so as to prevent recurrences. It can also identify deficiencies in the Technical Instructions. However, for such a scheme to work, it is important that reporters are able to report without fear of retribution due to mistakes they or their company may have made. For example, if dangerous goods which did not comply with the Technical Instructions were found after they had been carried by air, it would be desirable for this to be reported. However, the discoverer may feel inhibited about making a report because of the possible consequences for his colleagues or employer in having accepted them for carriage.

1.5 It is suggested that it would be appropriate to offer guidance to States in the Supplement on the subject of enforcement.

-----

## ДОБАВЛЕНИЕ

### ПРЕДЛАГАЕМАЯ ПОПРАВКА К ДОПОЛНЕНИЮ К ТЕХНИЧЕСКИМ ИНСТРУКЦИЯМ

#### Часть S-7

#### ОБЯЗАННОСТИ ГОСУДАРСТВ

...

#### Глава 6

#### СОБЛЮДЕНИЕ

6.1 В главе 1 части 7 Технических инструкций от эксплуатанта требуется проведение проверки на приемлемость упаковки, содержащей опасные грузы, и относящейся к ним документации с целью обеспечить, насколько это возможно, выполнение требований Технических инструкций. В общем эксплуатанты не должны принимать для перевозки по воздуху опасные грузы в том случае, если проверка на приемлемость упаковки выявляет ошибки в отношении указаний о грузополучателе. Однако в примечании 1 к главе 1 части 7 говорится о том, что небольшие несоответствия документации, маркировки или этикеток не следует рассматривать в качестве причины отказов в грузоотправлении. Опыт показывает, что отказ в перевозке опасных грузов по незначительным причинам повышает вероятность риска повторного представления для перевозки незадекларированного опасного груза. Вследствие этого государствам не следует применять штрафные санкции в отношении эксплуатантов и агентов по обработке грузов, которые принимают опасные грузы, несмотря на отмечаемые мелкие несоответствия в отношении получателя груза.

6.2 В пп. 4.4 и 4.5 части 7 Технических инструкций и главе 4 части S-7 говорится о сообщении эксплуатантам о происшествиях и инцидентах, связанных с перевозкой опасных грузов, незадекларированных или неверно задекларированных опасных грузах, обнаруженных в грузоотправлениях, а также запрещенных для перевозки опасных веществ, обнаруженных в багаже пассажиров. Основной целью применения любой системы сообщения об инцидентах следует считать дальнейшее повышение уровня безопасности полетов, а не степени наказания. В связи с этим государствам следует обеспечивать свободу и независимость представления сообщений относительно:

a) происшествий и инцидентов, связанных с перевозкой опасных грузов;

b) случаев обнаружения в партии груза незадекларированных грузоотправлений или неправильно задекларированных опасных грузов;

c) обнаружения запрещенных для перевозки в багаже пассажиров опасных грузов, указанных в п. 1.1.2 части 8 Технических инструкций.

6.3 В тех случаях, когда эксплуатанты сообщают об инцидентах, вызванных непреднамеренным или неумышленным несоблюдением требований Технических инструкций, государствам не следует предпринимать против них действий юридического характера, за исключением тех случаев, когда отмечены халатность или серьезный служебный проступок либо сообщение о происшествии было получено из других источников.

– КОНЕЦ –