

МЕЖДУНАРОДНОЕ  
ТЕХНИЧЕСКОЕ РУКОВОДСТВО  
ПО БОЕПРИПАСАМ

**МТРБ  
08.10**

Второе издание  
01.02.2015

---

---

**Транспортировка боеприпасов**



**UN SaferGuard**  
Securing ammunition, protecting lives

МТРБ 08.10:2015 [E]

© УВР ООН, 2015

## Предупреждение

Международное техническое руководство по боеприпасам (МТРБ) подвергается критическому анализу и пересмотру, которые проводятся на регулярной основе. Данный документ является действующим начиная с даты, указанной на титульном листе. Для подтверждения его статуса пользователям следует обратиться к координатору проекта SaferGuard МТРБ Организации Объединенных Наций через веб-сайт Управления Организации Объединенных Наций по вопросам разоружения (УВР ООН) по адресу

[www.un.org/disarmament/un-safeguard](http://www.un.org/disarmament/un-safeguard).

## Уведомление об авторских правах

Настоящий документ представляет собой Международное техническое руководство по боеприпасам, и авторские права на него защищены Организацией Объединенных Наций. Ни этот документ, ни выдержки из него не могут воспроизводиться, храниться в базе данных или передаваться в других целях в любой форме или с применением каких бы то ни было средств без предварительного письменного разрешения УВР ООН, которое действует от имени Организации Объединенных Наций.

Настоящий документ не предназначен для продажи.

Управление Организации Объединенных Наций по вопросам разоружения (УВР ООН)  
United Nations Headquarters, New York, NY 10017, USA (США)

Электронная почта: [conventionalarms-unoda@un.org](mailto:conventionalarms-unoda@un.org)  
Тел.: + 1 917 367 2904  
Факс: + 1 917 367 1757

## Содержание

Содержание .....	ii
Предисловие.....	iii
Введение .....	iv
Транспортировка боеприпасов .....	1
1 Назначение.....	1
2 Нормативные ссылки.....	1
3 Термины и определения .....	1
4 Общие положения.....	1
4.1 Типовые положения «Рекомендаций ООН» .....	2
5 Транспортировка боеприпасов по автомобильным дорогам.....	3
6 Транспортировка боеприпасов по железным дорогам.....	3
7 Транспортировка боеприпасов по воздуху.....	4
8 Транспортировка боеприпасов по морю.....	5
9 Обеспечение охранной безопасности в процессе транспортировки (УРОВЕНЬ 1) .....	6
9.1 Общие требования охранной безопасности (логистические перевозки).....	6
9.1.1. Транспортировка по автодорогам .....	6
9.1.2. Железнодорожная транспортировка .....	6
9.1.3. Воздушная транспортировка .....	6
9.1.4. Морская транспортировка .....	7
9.2 Документация.....	7
9.3 Порядок действий в аварийных ситуациях .....	7
Приложение А (нормативное) Ссылки .....	8
Приложение В (информативное) Ссылки .....	9
Приложение С (информативное) Структура типовых положений «Рекомендаций ООН» .....	10
Ведомость изменений.....	11

## Предисловие

В 2008 году группа правительственных экспертов Организации Объединенных Наций выступила с отчетом перед Генеральной ассамблеей о проблемах, порождаемых накоплением избыточных запасов обычных боеприпасов<sup>1</sup>. Группой было отмечено, что для сотрудничества в обеспечении эффективного управления запасами нужно внедрить подход, обеспечивающий «управление всем жизненным циклом», начиная с категоризации и ведения учета, что крайне важно для обеспечения безопасного проведения погрузочно-разгрузочных работ, хранения и идентификации избыточных запасов, до работающих на физическом уровне систем режимной безопасности, в том числе процедур наблюдения и испытаний с целью получения расчетных оценок стабильности и надежности.

В качестве основной рекомендации данная группа отметила необходимость разработки силами Организации Объединенных Наций технического руководства по управлению запасами боеприпасов.

Впоследствии Генеральная ассамблея одобрила отчет группы и настоятельно рекомендовала государствам-членам внедрить ее рекомендации<sup>2</sup>. Этим Организации Объединенных Наций был предоставлен мандат на разработку «Технического руководства по управлению запасами обычных боеприпасов», ныне широко известного как Международное техническое руководство по боеприпасам (МТРБ).

Работа по подготовке, критическому анализу и пересмотру этого руководства была проведена в рамках программы Организации Объединенных Наций SaferGuard с привлечением экспертной технической комиссии, состоящей из представителей государств-членов, при поддержке международных, правительственных и неправительственных организаций.

В декабре 2011 года Генеральная ассамблея приняла резолюцию<sup>3</sup>, одобряющую разработку МТРБ, и продолжала настоятельно рекомендовать государствам внедрять рекомендации группы правительственных экспертов (ГПЭ)<sup>1</sup>. Отчет ГПЭ включал в себя рекомендацию для государств по использованию МТРБ на добровольной основе. Данная резолюция также рекомендовала государствам установить контакт с программой SaferGuard Организации Объединенных Наций в целях развития сотрудничества и получения технического содействия.

Данное МТРБ будет подвергаться регулярному критическому анализу в целях отражения состояния разработки норм управления запасами боеприпасов и их практического применения, а также для внесения изменений в связи с поправками к соответствующим международным регламентам и требованиям. Данный документ представляет собой часть Второго издания МТРБ (2015 года), которая прошла первый критический анализ, проводимый каждые пять лет экспертной рабочей группой по боеприпасам УВР ООН. Последняя версия каждого руководства вместе с информацией о работе экспертной технической комиссии по проведению критического анализа представлена на веб-странице по следующему адресу: [www.un.org/disarmament/un-saferguard/](http://www.un.org/disarmament/un-saferguard/).

---

<sup>1</sup> Резолюция Генеральной ассамблеи ООН A/63/182 *Проблемы, порождаемые накоплением избыточных запасов обычных боеприпасов*. 28 июля 2008 г. (Отчет группы правительственных экспертов) Группа получила мандат согласно резолюции ГА ООН A/RES/61/72 *Проблемы, порождаемые накоплением избыточных запасов обычных боеприпасов*. 6 декабря 2006 г.

<sup>2</sup> Резолюция Генеральной ассамблеи ООН (ГА ООН) A/RES/63/61 *Проблемы, порождаемые накоплением избыточных запасов обычных боеприпасов*. 2 декабря 2008 г.

<sup>3</sup> Резолюция Генеральной ассамблеи ООН (ГА ООН) A/RES/66/42 *Проблемы, порождаемые накоплением избыточных запасов обычных боеприпасов*. Принята 2 декабря 2011 г. и датирована 12 января 2012 г.

## Введение

Порядок транспортировки опасных грузов (к которым относятся боеприпасы и взрывчатые вещества) следует регламентировать, чтобы, насколько это возможно, предотвратить несчастные случаи с травмами персонала, повреждением имущества и нанесением ущерба окружающей среде, транспортным средствам и другим грузам.

Без ввода в действие международных соглашений перемещение боеприпасов и взрывчатых веществ между различными странами было бы серьезным образом затруднено, если не стало бы невозможным и небезопасным с учетом различия в нормативных актах, действующих на территориях всех стран, а также применения различных методов транспортировки. Поскольку на боеприпасы и взрывчатые вещества могут также налагаться ограничения других видов (таких как соблюдение требований по безопасности хранения и защита от факторов воздействия на окружающую среду), достижение между странами соглашений на основе единых норм и правил является крайне важным необходимым условием.

Чтобы обеспечить единство норм и правил в различных регламентирующих системах, Организация Объединенных Наций разработала механизмы гармонизации критериев<sup>4</sup> классификации опасностей, которые имеют место в процессе транспортировки, а также условий обеспечения безопасной транспортировки. Они были приняты и реализованы в других международных соглашениях, которые относятся к транспортировке боеприпасов и взрывчатых веществ по автомобильным и железным дорогам, а также воздушными и морскими маршрутами.

---

<sup>4</sup> См. МТРБ 01.50 *Классификация опасности взрыва и коды согласно системе ООН*.

# Транспортировка боеприпасов

## 1 Назначение

В настоящем МТРБ представлены существующие международные соглашения и инструменты для обеспечения безопасной транспортировки обычных боеприпасов.

## 2 Нормативные ссылки

Перечисленные ниже документы, на которые даются ссылки, являются обязательными при использовании данного документа. В отношении датированных нормативных ссылок применяется только процитированное издание документа. В отношении недатированных нормативных ссылок применяется последняя редакция указанного в ссылке документа (с учетом всех поправок).

Список нормативных ссылок приводится в приложении А. Нормативные ссылки представляют собой важные документы, на которые даются ссылки в данном руководстве и которые являются составной частью положений настоящего руководства.

Более подробный перечень информативных ссылок приводится в приложении В в виде библиографического указателя, где перечисляются дополнительные документы, содержащие другую полезную информацию в отношении транспортировки обычных боеприпасов.

## 3 Термины и определения

В тексте данного руководства применяются перечисленные ниже термины и определения, а их исчерпывающий перечень приводится в документе МТРБ 01.40:2015 [Е] *Термины, определения и сокращения*.

Во всех модулях Международного технического руководства по боеприпасам английские глаголы shall («должен»), should («следует»), may («можно») и can («возможно») используются для выражения положений в соответствии с их применением в международных стандартах серии ISO.

- a) **Английский глагол shall («должен») носит характер требования.** Он используется для обозначения требований, которые надлежит строго выполнять, чтобы обеспечить соответствие требованиям, предъявляемым в документе; отступление от них не допускается.
- b) **Английский глагол should («следует») носит характер рекомендации.** Он используется для указания среди нескольких возможностей одной рекомендованной, как особенно подходящей, без упоминания или исключения других; либо используется для указания на то, что определенный порядок действий является предпочтительным, но не обязательно требуемым; или что при использовании отрицательной формы should not («не следует») определенная возможность или порядок действий не одобряется, но и не запрещается.
- c) **Английский глагол may («можно») носит характер позволения.** Он используется для указания дозволенного порядка действий в рамках данного документа.
- d) **Английский глагол can («возможно») указывает на возможность и способность выполнения действий.** Он используется в утверждениях, выражающих возможность и способность выполнения действий материального, физического или не поддающегося классификации характера.

## 4 Общие положения

Ответственность за решение вопросов, связанных с транспортировкой опасных грузов в рамках системы ООН, возлагается на Европейскую экономическую комиссию ООН (ЕЭК ООН)<sup>5</sup>, мандатом которой предусмотрена разработка нормативных актов, стандартов и конвенций, направленных на содействие международному сотрудничеству при транспортировке грузов в европейском регионе и за его пределами.

---

<sup>5</sup> www.unece.org.

ЕЭК ООН отвечает за гармонизированную всемирную систему классификации и маркировки химических веществ (ГВС)<sup>6</sup>. Это единая гармонизированная международная система классификации, маркировки и выпуска паспортов безопасности для химических веществ, которая используется для целей обеспечения транспортировки; ею охвачены взрывчатые вещества как военного, так и гражданского назначения. Более полные сведения представлены в МТРБ 01.50 «Классификация опасности взрыва и коды согласно системе ООН».

#### 4.1 Типовые положения «Рекомендаций ООН»<sup>7</sup>

*Рекомендации Организации Объединенных Наций по транспортировке опасных грузов* (далее — *Рекомендации ООН*, а также «Оранжевая книга») были разработаны экспертной комиссией по транспортировке опасных грузов при Совете по экономическим и социальным вопросам Организации Объединенных Наций с учетом достижений технического прогресса, появления новых материалов и веществ, нужд современных транспортных систем и в первую очередь требований по обеспечению безопасности людей, имущества и окружающей среды. Они адресуются правительствам и международным организациям, заинтересованным в регламентации транспортировки опасных грузов, в том числе боеприпасов и взрывчатых веществ.

*Рекомендации ООН* представлены в виде *Типовых положений «Рекомендаций Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов»*<sup>8</sup> (далее — *Типовые положения «Рекомендаций ООН»*). Их целью является представление основополагающей схемы, составленной из положений, позволяющих унифицировать разработку государственных и международных регламентов, которые определяют различные режимы транспортировки; при этом они остаются достаточно гибкими, чтобы предоставить возможность адаптации к различным специальным требованиям, в обеспечении выполнения которых может возникнуть необходимость. Предполагается, что правительства, межправительственные и другие международные организации при пересмотре или разработке нормативных актов, за которые они отвечают, будут следовать принципам, заложенным в *Типовых положениях «Рекомендаций ООН»*, и тем самым внесут свой вклад в обеспечение гармонизации на мировом уровне норм, действующих в данной сфере.

Структуру, формат и содержание *Типовых положений «Рекомендаций ООН»* следует соблюдать в максимально возможной степени, чтобы установить более приемлемый с точки зрения пользователей подход, позволяющий содействовать работе исполнительных органов и устранять административные барьеры. Несмотря на то что *Типовые положения «Рекомендаций ООН»* являются лишь рекомендациями, они были подготовлены в ключе обязательных требований (то есть по всему тексту используется английский глагол shall, а не should), чтобы содействовать прямому применению норм *Типовых положений «Рекомендаций ООН»* в качестве основы для создания международного регламента транспортных перевозок и такого же регламента на уровне отдельных государств.

*Типовые положения «Рекомендаций ООН»*, которые относятся к боеприпасам и взрывчатым веществам, структурированы таким образом, как показано в приложении С.

*Типовые положения «Рекомендаций ООН»* представляют собой документ, дополняющий ГВС, в котором содержатся подробные сведения о знаках, предупреждающих об опасности, и классификация опасностей. Они необходимы для обеспечения безопасной транспортировки боеприпасов и взрывчатых веществ. Указанная система классификации опасностей описывается в МТРБ 01.50 *Классификация опасности взрыва и коды согласно системе ООН*, которое представлено в виде нормативной ссылки в настоящем МТРБ.

В связи с этим боеприпасы и взрывчатые вещества следует на период транспортировки классифицировать, маркировать и снабжать этикетками согласно требованиям МТРБ 01.50 *Классификация опасности взрыва и коды согласно системе ООН*.

Боеприпасы и взрывчатые вещества следует транспортировать в соответствии с требованиями *Типовых положений «Рекомендаций Организации Объединенных Наций по транспортировке опасных грузов»*<sup>9</sup>.

<sup>6</sup> *Гармонизированная всемирная система Организации Объединенных Наций для классификации и маркировки химических веществ (ГВС)*. ST/SG/AC.10/30/Rev.5. Женева, Организация Объединенных Наций, 2013.

<sup>7</sup> Выдержка из материалов, опубликованных на веб-странице [http://www.unece.org/trans/danger/publi/unrec/rev13/13nature\\_e.html](http://www.unece.org/trans/danger/publi/unrec/rev13/13nature_e.html).

<sup>8</sup> *Типовые положения «Рекомендаций Организации Объединенных Наций по транспортировке опасных грузов»* (восемнадцатое пересмотренное издание), ST/SG/AC.10/1/Rev.18, (ISBN 978-92-1-139146Ed-6), Нью-Йорк и Женева, Организация Объединенных Наций, 2013. (Далее — *Типовые положения «Рекомендаций ООН»*).

<sup>9</sup> *Типовые положения «Рекомендаций ООН»* использовались в качестве основы для разработки конкретных требований по режимам транспортировки, которые описываются в настоящем МТРБ в статьях с 5 по 8.

## 5 Транспортировка боеприпасов по автомобильным дорогам

Несмотря на то что в *Типовых положениях «Рекомендаций ООН»* представлены основополагающие рамочные положения по безопасной транспортировке взрывчатых веществ по автомобильным дорогам, они предназначены для использования в качестве концептуальных положений режимов транспортировки и не являются специфичными для транспортировки по автодорогам. В связи с этим ЕЭК ООН разработала *Соглашение между странами Европы о международных перевозках опасных грузов по автомобильным дорогам (ADR)*<sup>10</sup>, которое специально предназначено, для того чтобы отразить положения, связанные с транспортировкой опасных грузов (в том числе боеприпасов и взрывчатых веществ) по автомобильным дорогам. В ADR обеспечивается строгое следование организации, структуре и требованиям, изложенным в *Типовых положениях «Рекомендаций ООН»*.<sup>11</sup>

Само Соглашение является коротким и простым. Основной его статьей является вторая статья, в которой определяется, что, кроме некоторых крайне опасных грузов, остальные опасные грузы (в том числе боеприпасы и взрывчатые вещества) могут транспортироваться в режиме международных перевозок на автомобильном транспорте при условии соблюдения следующих положений:

- a) условий, изложенных в приложении А к ADR, описывающих перевозку боеприпасов и взрывчатых веществ, в частности тех, которые касаются упаковки и маркировки;
- b) условий, изложенных в приложении В к ADR, в частности тех, которые касаются конструкции, оборудования и функционирования автодорожного транспорта, осуществляющего перевозку боеприпасов и взрывчатых веществ.

Таким образом, боеприпасы и взрывчатые вещества следует транспортировать по автомобильным дорогам в соответствии с требованиями *Соглашения между странами Европы о международных перевозках опасных грузов по автомобильным дорогам*.

## 6 Транспортировка боеприпасов по железным дорогам

Международное соглашение, регулирующее порядок безопасной транспортировки опасных грузов (в том числе боеприпасов и взрывчатых веществ) по железным дорогам, — это *Конвенция о международных перевозках по железной дороге (КОТИФ)*<sup>12</sup>.

Управление реализацией норм КОТИФ осуществляет Межправительственная организация по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ)<sup>13 14</sup>, основной целью которой является разработка унифицированных систем законодательства, регулирующих международные пассажирские и грузовые перевозки по железной дороге. Такие системы законодательства существуют уже много десятков лет и носят название CIV<sup>15</sup> and CIM<sup>16</sup> Uniform Rules (Единые правила перевозок согласно конвенциям по международному товарному сообщению и пассажирскому сообщению), которые фактически представляют собой договоры на перевозки с пересечением государственных границ.

Организация ОТИФ после этого разработала *международный закон «О перевозке опасных грузов железнодорожным транспортом» (RID) (дополнение I к приложению В Конвенции о международных перевозках по железной дороге)*.

Таким образом, боеприпасы и взрывчатые вещества следует транспортировать по железным дорогам в соответствии с требованиями *международного закона «О перевозке опасных грузов железнодорожным транспортом» (RID)*.

---

<sup>10</sup> *Соглашение между странами Европы о международных перевозках опасных грузов по автомобильным дорогам (ADR)*, ECE/TRANS/225 (тома I и II), Нью-Йорк и Женева. 1 января 2013 г.

<sup>11</sup> Структура ADR также не противоречит структуре международного закона «О перевозке опасных грузов железнодорожным транспортом» (RID) (см. статью 6) и Международного кодекса морской перевозки опасных грузов (IMDG Code) (см. статью 8).

<sup>12</sup> *Конвенция о международных перевозках по железной дороге (КОТИФ)*. 9 мая 1980 г. Изменена на основании Вильнюсского протокола от 3 июня 1999 г.

<sup>13</sup> [www.otif.org](http://www.otif.org).

<sup>14</sup> Членами ОТИФ является 48 государств (по состоянию на 30 сентября 2014 г.). Все европейские государства (включая страны Балтии, Российскую Федерацию и Украину), три государства Ближнего Востока (Ирак, Иран и Сирия) и три государства Северной Африки (Алжир, Марокко и Тунис). Иордания является ассоциированным членом.

<sup>15</sup> *Единые правила составления договоров на перевозку пассажиров и багажа по железной дороге*.

<sup>16</sup> *Единые правила составления договоров на перевозку грузов по железной дороге*.



## 7 Транспортировка боеприпасов по воздуху

Опасные грузы, в том числе боеприпасы и взрывчатые вещества, регулярно и в установленном порядке перевозятся воздушным транспортом. В целях гарантирования отсутствия риска для воздушного судна и находящихся на нем людей существуют международные стандарты, которые в соответствии с положениями *Чикагской конвенции*<sup>17 18</sup> каждая страна должна интегрировать в свое государственное законодательство. Система гарантирует правительственный контроль перевозок опасных грузов по воздуху и обеспечивает гармонизацию на международном уровне стандартов безопасности.

В приложении 18 к *Чикагской конвенции* представлены положения по безопасной транспортировке опасных грузов по воздуху. В целом в положениях конвенции содержится обширный набор принципов, при этом один из стандартов требует, чтобы опасные грузы перевозились в соответствии с требованиями *Технических инструкций по безопасной транспортировке опасных грузов по воздуху*<sup>19</sup> (далее — *Технические инструкции*). Положения приложения 18 требуют от государств проведения инспекций и правоохранительных действий в целях обеспечения перевозки опасных грузов в соответствии с предъявляемыми требованиями.

Управление реализацией норм, изложенных в *Технических инструкциях*, осуществляет Международная организация гражданской авиации (ИКАО). В них содержится полный набор требований, а также наряду с другими положениями представлена классификация опасных грузов и их список. В списке указаны такие грузы:

- a) запрещенные к перевозке при любых обстоятельствах;
- b) запрещенные к перевозке как на пассажирских, так и на транспортных воздушных судах, но в исключительных ситуациях могут транспортироваться в порядке исключения по усмотрению заинтересованного государства;
- c) запрещенные к перевозке на пассажирских, но разрешенные на транспортных воздушных судах в стандартных ситуациях;
- d) разрешенные к перевозке как на пассажирских, так и на транспортных воздушных судах в стандартных ситуациях.

*Технические инструкции* требуют, чтобы опасные грузы были упакованы и в общем случае действовали количественные ограничения в отношении содержимого упаковки в зависимости от уровня опасности и типа используемого воздушного судна (то есть относится оно к грузовым или пассажирским). В общем случае ограничения по количеству упаковок, транспортируемых воздушным судном, не накладываются.

В *Технических инструкциях* оговаривается тип упаковки и используемый метод, в том числе детализированные технические условия на упаковку и жесткий режим испытаний, которые должны быть успешно пройдены перед применением. Имеются требования по маркировке и нанесению этикеток на упаковку, а также в отношении сопроводительной документации.

В *Технических инструкциях* предъявлено требование о том, что каждая упаковка опасных грузов подвергается внешнему осмотру эксплуатантом до начала перевозки, чтобы гарантировать ее пригодное состояние и соответствие всем предъявляемым требованиям. На упаковки налагаются:

- a) ограничения по нагрузке;
- b) требования по обособлению тех из них, в которых содержатся несовместимые опасные грузы;
- c) требования по применению методов закрепления во избежание их перемещения во время полета.

Эксплуатантов воздушного судна следует поставить в известность о том, какие опасные грузы были погружены на борт; в случае аварии воздушного судна *Технические инструкции* требуют, чтобы эксплуатанты в кратчайшие сроки информировали органы государства, на территории которого произошла авария, о том, что находилось на борту, и о местонахождении. При этом возможно, что в зависимости от обстоятельств и места, где произошла авария, такая информация не может быть получена в кратчайшие сроки.

---

<sup>17</sup> Конвенция о международной гражданской авиации, приложение 18. Безопасная транспортировка опасных грузов по воздуху (четвертое издание). ИКАО. 17 ноября 2011 г.

<sup>18</sup> На данный момент Чикагскую конвенцию подписало 190 государств.

<sup>19</sup> *Технические инструкции ИКАО по безопасному перемещению опасных грузов воздушным транспортом* (документ 9284). (Опубликован на веб-сайте [www.icao.int](http://www.icao.int).)

В *Технических инструкциях* также предъявляется требование о том, что эксплуатанты должны докладывать соответствующим государственным органам об авариях и происшествиях, осложненных наличием опасных грузов. В свою очередь, государственным органам следует разработать и внедрить процедуры расследования таких случаев.

В *Технических инструкциях* содержатся требования по обучению, которые следует распространить на всех лиц, участвующих в отгрузке, погрузочно-разгрузочных работах и перевозке опасных и других грузов, а также пассажирского багажа. Эти требования указывают на необходимость прохождения повторного курса с периодичностью в два года, а также на обязательное ведение журнала обучения. Приводятся также специальные требования, предъявляемые к грузоотправителям и эксплуатантам. Отправители груза должны обеспечить либо прохождение обучения персоналом, осуществляющим подготовку опасного груза к отправке, либо привлечение к работам обученного персонала сторонней организации. Эксплуатанты воздушного судна должны обеспечить, чтобы их собственный персонал и подрядчики, выполняющие погрузочно-разгрузочные работы, прошли надлежащее обучение. Следует обеспечить утверждение программ обучения для эксплуатантов государственным органом, на территории которого действует эксплуатант.

Таким образом, боеприпасы и взрывчатые вещества следует транспортировать по воздуху в соответствии с положениями таких документов:

- a) приложение 18 к документу *Конвенция о международной гражданской авиации. Безопасная транспортировка опасных грузов по воздуху* (четвертое издание). ИКАО. 17 ноября 2011 г.; и
- b) *Технические инструкции ИКАО по безопасному перемещению опасных грузов воздушным транспортом* (документ 9284).

Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) выпустила «полевую версию» руководства *Технических инструкций* ИКАО. В документе ИАТА *Правила перевозки опасных грузов*<sup>20</sup> (DGR) представлены требования по перевозке опасных грузов воздушным транспортом, изложенные в доступной и понятной форме. В том числе представлена информация, которая может быть полезна компаниям-грузоотправителю в обеспечении соответствия отправляемого ими груза предъявляемым требованиям, что позволит быстро и без проблем пройти приемку представителем авиалиний. Наконец, в связи с тем, что в авиалиниях, являющихся членами ИАТА, требования несколько жестче по сравнению с представленными в *Технических инструкциях* ИКАО, в DGR приводятся более четкие указания по подготовке отправляемого груза. В связи с этим перед транспортировкой боеприпасов авиалиниями, входящими в состав ИАТА, следует также проверить соответствие требованиям DGR.

## 8 Транспортировка боеприпасов по морю

Перевозка опасных грузов (в том числе боеприпасов и взрывчатых веществ) по морю подпадает под сферу действия *Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (СОЛАС)*.<sup>21</sup>  
<sup>22</sup> Глава VII, часть А конвенции СОЛАС касается перевозки опасных грузов.

Часть А главы VII охватывает вопросы перевозки опасных грузов в упакованном виде. В ней представлены положения по классификации, упаковке, маркировке, нанесению этикеток, документированию и закреплению опасных грузов. От стран — участниц конвенции требуется выпуск инструкций на государственном уровне. Глава VII предписывает обязательное применение *Международного кодекса морской перевозки опасных грузов (IMDG)*<sup>23 24</sup>, разработанного Международной морской организацией (ИМО)<sup>25</sup>, который регулярно обновляется в целях отражения в его положениях вопросов, связанных с новыми опасными грузами, а также для дополнения или пересмотра существующих положений.

Боеприпасы и взрывчатые вещества следует транспортировать по морю в соответствии с положениями таких документов:

- a) Часть А главы VII Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (СОЛАС);
- b) *Международный кодекс морской перевозки опасных грузов (IMDG)* (поправка 37-14). ИМО, 2014.

<sup>20</sup> *Правила перевозки опасных грузов ИАТА (DGR)* (56-е издание), 2014. (Опубликованы на веб-сайте [www.iata.org](http://www.iata.org).)

<sup>21</sup> *Международная конвенция по охране человеческой жизни на море (СОЛАС)*, ИМО, 1974. (Вступила в силу 25 мая 1980 года.)

<sup>22</sup> На данный момент конвенцию СОЛАС подписало 159 государств.

<sup>23</sup> *Международный кодекс морской перевозки опасных грузов (IMDG)* (поправка 37-14). ИМО, 2014.

<sup>24</sup> В основу IMDG положено содержание *Рекомендаций Организации Объединенных Наций по транспортировке опасных грузов* (см. статью 4.1).

<sup>25</sup> [www.imo.org](http://www.imo.org).

## 9 Обеспечение охранной безопасности в процессе транспортировки (УРОВЕНЬ 1)

### 9.1 Общие требования охранной безопасности (логистические перевозки)

Боеприпасы следует транспортировать только в закрытых на замки и опечатанных контейнерах. Следует обеспечить соответствие замков таких контейнеров требованиям европейского стандарта EN 12320:2001 *Изделия скобяные. Замки висячие и фурнитура к ним. Требования и методы испытаний*<sup>26</sup>.

Доставляемые грузы должны проверяться после их получения и, когда имеется такая возможность, в пути следования, чтобы гарантировать целостность пломб. Если имеются признаки хищения, несанкционированного вскрытия или повреждения, должна быть незамедлительно проведена проверка наличного запаса в целях оценки ущерба.

Перед погрузкой в контейнер коробки или ящики с боеприпасами следует надежно закрыть и опломбировать.

#### 9.1.1. Транспортировка по автодорогам

Транспортировка по автодорогам может проводиться с применением военного автомобильного транспорта с маркировкой или без нее (иногда могут задействоваться даже бронированные автомобили) либо гражданских транспортных средств.

Если для транспортировки боеприпасов по автодорогам используются услуги гражданских подрядчиков, тогда процедуры получения разрешений, обеспечения охранной безопасности, мониторинга и контроля как процесса транспортировки, так и собственно подрядчиков следует внедрить до начала проведения указанных работ. Следует предусмотреть оборудование специальными средствами защиты (например, системой аварийной сигнализации либо электронными блоками отслеживания перемещения транспортных средств), контроль со стороны полиции или охрану военными подразделениями либо спецслужбами, в зависимости от типа и количества транспортируемых боеприпасов, а также от результатов проведенной оценки риска.

Следует заранее спланировать в общем виде маршруты транспортировки, а с информацией об указанных маршрутах следует обращаться как с информацией ограниченного доступа. Процедуры регулярного движения транспортных средств между одними и теми же пунктами следует периодически менять и пересматривать<sup>27</sup>.

Общий принцип охранной безопасности заключается в том, что во время движения транспортного средства боеприпасы и вооружение следует транспортировать отдельно.

#### 9.1.2. Железнодорожная транспортировка

Контейнеры, открывающиеся с торцов<sup>28</sup>, должны размещаться на время железнодорожной транспортировки дверью к двери. Борты железнодорожных платформ следует использовать для защиты и предотвращения вскрытия контейнеров, у которых дверная система расположена с боковой стороны.

#### 9.1.3. Воздушная транспортировка

Воздушная транспортировка может выполняться транспортными агентами. Это лица или организации, такие как компании по транспортировке грузов или авиаперевозчики, которые берут на себя основную ответственность за администрирование, организацию и обеспечение транспортировки боеприпасов из пункта отправки к месту конечного назначения. Они могут арендовать или фрахтовать воздушное судно с нанимаемым экипажем. Таким агентам следует получить необходимое разрешение на пролет над странами, через которые проходит маршрут транспортировки грузов. Следует разработать подробные планы полета и прокладки маршрута с обеспечением соответствующего контроля, чтобы гарантировать их точное выполнение и обеспечение безопасности.

<sup>26</sup> Хотя данный стандарт имеет целью обеспечение охранной безопасности зданий, раздел, посвященный типам замков, в равной степени применим к охранной безопасности контейнеров.

<sup>27</sup> Могут быть разработаны стратегии скрытого перемещения боеприпасов, однако порядок их составления выходит за рамки настоящего МТРБ.

<sup>28</sup> В отличие от контейнеров с расположением дверной системы или защитной обшивки на боковой стороне по всей длине.

Контейнеры, открывающиеся с торцов, должны размещаться на время воздушной транспортировки дверью к двери. По возможности контейнеры с предметами, не подлежащими особой охране от хищения, следует размещать с обеих сторон контейнеров для боеприпасов, у которых дверная система расположена на боковой стороне, чтобы защитить их и предотвратить вскрытие в пути.

Не следует отправлять боеприпасы воздушным судном, которое не совершает прямой перелет в аэропорт назначения, чтобы снизить тем самым вероятность выгрузки контейнеров с боеприпасами в пути следования по маршруту либо по ошибке, либо по преступному умыслу. Могут быть разрешены только посадки в целях дозаправки топливом.

Не следует отправлять боеприпасы авиалиниями, отмеченными в ранее выпущенных отчетах мониторинговой группы Комитета ООН по санкциям.

#### **9.1.4. Морская транспортировка**

Контейнеры, открывающиеся с торцов, должны размещаться на время морской транспортировки дверью к двери. Контейнеры с предметами, не подлежащими особой охране от хищения, следует размещать с обеих сторон контейнеров для боеприпасов, у которых дверная система расположена на боковой стороне, чтобы защитить их и предотвратить вскрытие в пути.

Перед отправкой судна в плавание грузоотправителю боеприпасов следует установить контакт с капитаном, чтобы согласовать наиболее подходящее место расположения контейнеров с боеприпасами на корабельном плане размещения грузов.

Не следует отправлять боеприпасы судном, которое не совершает прямой рейс в порт назначения, чтобы снизить тем самым вероятность выгрузки контейнеров с боеприпасами в пути следования по маршруту либо по ошибке, либо по преступному умыслу.

Не следует отправлять боеприпасы судами, отмеченными в ранее выпущенных отчетах мониторинговой группы Комитета ООН по санкциям.

## **9.2 Документация**

Каждый этап транспортировки боеприпасов следует сопровождать документацией на груз / фрахтовой документацией. Следует также применять протоколы приема/передачи груза, требующие подписи о получении.

## **9.3 Порядок действий в аварийных ситуациях**

Боеприпасы и соответствующее вооружение следует всегда транспортировать на разных транспортных средствах. Только в исключительных обстоятельствах может быть разрешена их совместная транспортировка. В случае аварийной ситуации должен использоваться находящийся в распоряжении план действий, в котором приведены:

- a) рекомендации по регулированию дорожного движения и правила техники безопасности;
- b) инструкции по незамедлительному оказанию первой медицинской помощи;
- c) процедуры уведомления для связи с соответствующими организациями (в том числе порядок привлечения специалистов по боеприпасам, поддержка в выполнении утилизации боеприпасов взрывного действия (УБВД), вызова персонала пожарной и медицинской служб).

## Приложение А (нормативное) Ссылки

Следующие нормативные документы содержат положения, которые посредством ссылки, приведенной в этом тексте, формируют положения этой части руководства. В отношении датированных ссылок последующие поправки или редакции любой из таких публикаций не применяются. Тем не менее сторонам соглашений, заключенных на основании этой части руководства, рекомендуется исследовать возможность применения самых последних редакций нормативных документов, приведенных ниже. В отношении недатированных ссылок применяется самая последняя редакция нормативного документа. Члены организации ISO хранят реестры действующих на данный момент стандартов ISO или EN:

- a) *Конвенция о международной гражданской авиации, приложение 18. Безопасная транспортировка опасных грузов по воздуху* (четвертое издание). ИКАО. 17 ноября 2011 г.;
- b) *Соглашение между странами Европы о международных перевозках опасных грузов по автомобильным дорогам (ADR), ECE/TRANS/225* (тома 1 и II), Нью-Йорк и Женева. 1 января 2013 г.;
- c) европейский стандарт EN 12320:2001 *Изделия скобяные. Замки висячие и фурнитура к ним. Требования и методы испытаний*;
- d) МТРБ 01.50:2015 *Классификация опасности взрыва и коды согласно системе ООН. УВР ООН, 2015*;
- e) *Технические инструкции ИКАО по безопасному перемещению опасных грузов воздушным транспортом* (документ 9284). ИКАО;
- f) *Международная конвенция по охране человеческой жизни на море (СОЛАС)*, глава VII «Перевозка опасных грузов». ИМО, 1974;
- g) *Международный кодекс морской перевозки опасных грузов (IMDG)* (поправка 37-14). ИМО, 2014;
- h) *Международный закон «О перевозке опасных грузов железнодорожным транспортом» (RID)* (приложение I к *Международному соглашению о грузовых перевозках железнодорожным транспортом*). OTIF;
- i) *Типовые положения «Рекомендаций Организации Объединенных Наций по транспортировке опасных грузов»* (восемнадцатое пересмотренное издание), ST/SG/AC.10/1/Rev.18, (ISBN 978-92-1-139146Ed-6), Нью-Йорк и Женева, Организация Объединенных Наций, 2013. (Далее — *Типовые положения «Рекомендаций ООН»*).

Для этих ссылочных документов следует использовать самую последнюю версию/редакцию. Управление Организации Объединенных Наций по вопросам разоружения (УВР ООН) хранит копии всех ссылочных документов<sup>29</sup>, использованных в этом руководстве. Реестр самой последней версии/редакции Международного технического руководства по боеприпасам поддерживается УВР ООН, с ним можно ознакомиться на веб-сайте МТРБ по адресу [www.un.org/disarmament/un-saferguard/](http://www.un.org/disarmament/un-saferguard/). Государственные органы власти, работодатели и другие заинтересованные органы и организации должны перед запуском программ управления запасами обычных боеприпасов получить копии необходимых документов.

---

<sup>29</sup> Там, где это позволяет авторское право.

## Приложение В (информативное) Ссылки

Следующие информативные документы содержат положения, которые также следует использовать в качестве справочных материалов в целях получения дополнительной информации заднего плана в отношении содержания этого руководства:

- a) *Справочник по передовой практике в области обычных боеприпасов*, глава 3. Решение 6/08. ОБСЕ, 2008; и
- b) *Правила перевозки опасных грузов ИАТА (DGR)* (56-е издание), 2014.

Для этих ссылочных документов следует использовать самую последнюю версию/редакцию. Управление Организации Объединенных Наций по вопросам разоружения (УВР ООН) хранит копии всех ссылочных документов<sup>30</sup>, использованных в этом руководстве. Реестр самой последней версии/редакции Международного технического руководства по боеприпасам поддерживается УВР ООН, с ним можно ознакомиться на веб-сайте МТРБ по адресу [www.un.org/disarmament/un-saferguard/](http://www.un.org/disarmament/un-saferguard/). Государственные органы власти, работодатели и другие заинтересованные органы и организации должны перед запуском программ управления запасами обычных боеприпасов получить копии необходимых документов.

---

<sup>30</sup> Там, где это позволяет авторское право.

## Приложение С (информативное) Структура типовых положений «Рекомендаций ООН»<sup>31</sup>

Часть	Название	Глава	Название
1	Общие положения, определения, обучение и охранная безопасность	1.1	Общие положения
		1.2	Определения и единицы измерения
		1.3	Обучение
		1.4	Положения по охранной безопасности
2	Классификация	2.0	Введение
		2.1	Класс 1. Взрывчатые вещества
3	Список опасных грузов, специальные положения и исключения	3.1	Общие положения
		3.2	Список опасных грузов (DGL)
		3.3	Специальные положения, применимые к отдельным предметам или веществам
		3.4	Опасные грузы, упаковываемые в ограниченных количествах
		3.5	Опасные грузы, упаковываемые в исключительных количествах
4	Положения по упаковкам и емкостям	4.1	Применение упаковок, в том числе контейнеров средней вместимости для насыпных грузов (IBC)
		4.1.5	Специальные положения по упаковке для грузов класса 1
5	Процедуры отправки грузов	5.1	Общие положения
		5.2	Маркировка и нанесение этикеток
		5.3	Нанесение пояснительных надписей и маркировка транспортных единиц
		5.4	Документация
6	Требования, предъявляемые к конструкции и испытаниям упаковок	6.1	Требования, предъявляемые к конструкции и испытаниям упаковок
7	Положения, касающиеся транспортных операций	7.1	Положения, касающиеся транспортных операций при любых режимах транспортировки
		7.2	Типовые положения
A	Дополнение А. Список общих и иначе не указанных точных отгрузочных наименований <sup>32</sup>		
B	Дополнение В. Глоссарий терминов		

Таблица С.1. Структура типовых положений «Рекомендаций ООН»

<sup>31</sup> В данной краткой структурной сводке приводятся только те правила, которые относятся к боеприпасам и взрывчатым веществам.

<sup>32</sup> Список боеприпасов и взрывчатых веществ был взят из этого документа и внесен в приложение С к МТРБ 01.50 *Классификация опасности взрыва и коды согласно системе ООН*.

## Ведомость изменений

### Управление процессом внесения поправок в МТРБ

МТРБ подлежит официальному критическому анализу каждые пять лет, однако это не исключает возможности внесения в него в течение указанного пятилетнего периода поправок, исходя из соображений эксплуатационной безопасности и эффективности либо в редакционных целях.

По мере внесения поправок в настоящее МТРБ им присваивается номер, дата и вносится общая информация о поправке, как показано ниже в таблице. Эта поправка также будет отражена на титульном листе МТРБ путем добавления под датой редакции фразы «с учетом поправок № 1 и т. д.».

По результатам завершения официальных критических анализов каждого МТРБ могут выпускаться новые редакции. Поправки, внесенные к моменту выпуска новой редакции, будут включены в эту новую редакцию, а соответствующие ведомости изменений будут пусты. Затем вновь начнется учет вносимых поправок вплоть до проведения следующего критического анализа документа.

Самыми последними и, следовательно, действующими версиями МТРБ с учетом поправок будут версии, опубликованные на веб-сайте программы ООН SaferGuard МТРБ по адресу [www.un.org/disarmament/un-safeguard/](http://www.un.org/disarmament/un-safeguard/).

Номер	Дата	Сведения об изменении
0	1 фев. 2015 г.	Выпуск МТРБ издания 2.