

**Программа Тасис ТРАСЕКА Европейского Союза
для Армении, Азербайджана, Болгарии, Грузии, Казахстана, Киргизстана,
Молдовы, Румынии, Таджикистана, Турции, Туркменистана, Украины, Узбекистана**

EUROPEAID/120569/C/SV/MULTI

Регулирование транспортировки опасных грузов вдоль коридора ТРАСЕКА

Азербайджан, Грузия, Казахстан, Туркменистан и Украина

Рабочий Доклад 5 Правовая и институциональная структура
Октябрь 2007



Этот проект финансируется
Европейским Союзом



Проект осуществляется
NEA и его партнерами
НПТИ, UMCO и Hoyer Gaslog



Этот проект финансируется
Европейским Союзом



Титульный лист доклада

Название проекта:	Регулирование транспортировки опасных грузов вдоль коридора TRACECA (TRACECA)		
Номер проекта:	EUROPEAID/120569/C/SV/MULTI		
Страна:	Азербайджан, Грузия, Казахстан, Туркменистан, Украина		
	Партнер	Контрактор	
Наименование	Консорциум, возглавленный NEA Исследование транспорта и Тренинга (Нидерланды)		
Адрес	Головной офис NEA в Нидерландах: Sir Winston Churchilllaan 297 2280 DZ Rijswijk		
Тел. номер:	+ 31 70 3988 340 (NEA office)		
Факс:	+ 31 70 3988 426 (NEA office)		
Телекс:			
Контактное лицо:	Менеджер	проекта:	Менно
	Лангевельд		
Подписи			

Дата отчёта: Октябрь 2007 г.

Автор отчёта: Адриаан Роест Кролиус, Менно Лангевельд





Этот проект финансируется
Европейским Союзом



Содержание

1	Предисловие.....	4
1.1	Исходные данные	4
1.2	Содержание доклада.....	5
2	Правовая структура транспортировки опасных грузов.....	7
2.1	Предисловие.....	7
2.2	Исторический обзор.....	7
2.3	Оранжевая книга	11
2.4	Положения ЕС	12
3	Железные дороги.....	20
3.1	Предисловие.....	20
3.2	ЕС, сопредельные районы и железные дороги.....	21
3.3	Две разные железнодорожные системы: COTIF – OSJD.....	22
3.4	Опыт Нидерландов: ознакомление с «Базовой сетью».....	26
4	Морской транспорт.....	30
4.1	Предисловие.....	30
4.2	Конвенция спасения жизни на море (SOLAS).....	31
4.3	Кодекс IMDG.....	32
4.4	Кодекс IBC.....	34
4.5	Кодекс IGC.....	35
4.6	Опасные грузы в портах, новые рекомендации IMO от 2007 г.	36
	ПРИЛОЖЕНИЕ 1 Обзор законодательства об опасных грузах	39





Этот проект финансируется
Европейским Союзом



1 Предисловие

1.1 Исходные данные

Настоящий Рабочий Доклад 5 является частью серии Рабочих Докладов, подготовленных в качестве части проекта *Регулирование транспортировки опасных грузов вдоль коридора ТРАСЕКА*. Особой целью проекта является предоставление анализа предварительной целесообразности¹, который включает техническую, экономическую, финансовую, правовую/институциональную оценки и оценку окружающей среды для транспортировки сжиженного природного газа по коридору ТРАСЕКА.

Настоящий отчет логически следует за Рабочим Докладом 4, основное внимание которого уделено безопасности транспортировки сжиженного нефтяного газа, где основной целью (международных) правовых и политических инициатив, относящихся к опасным грузам, является улучшение внешней безопасности стран и их граждан, а также окружающей среды во время транспортировки опасных грузов.

Авария на SE Fireworks

13 мая 2000 г. произошел взрыв на складе с пиротехническим оборудованием в Энсхеде, промышленном городе на востоке Нидерландов с населением в 150,000 человек, относящимся к разным культурам. Взрыв и последующий за ним пожар полностью разрушили близлежащий жилой район, расположенный на площади приблизительно 40 гектаров. 22 человека погибли на месте и почти тысяча были ранены. Более 10,000 местных жителей были эвакуированы на один или более дней, в то время как более 1,200 человек полностью потеряли свои дома. Для локализации инцидента, оказания скорой помощи пострадавшим и начала работ по очистке и реконструкции территории были привлечены до 8,000 аварийных рабочих из района Энсхеде, других регионов Нидерландов и даже из соседних стран (Германии и Бельгии).

¹ Доклад начальной фазы определяет статус анализа предварительной целесообразности.



Этот проект финансируется
Европейским Союзом



Рисунок 1.1 Авария на SE Fireworks, Энсхеде, Нидерланды

На основе проведенных обсуждений с официальными представителями ТРАСЕКА, акцент настоящего отчета был перенесен с обзора существующего законодательства о транспортировке опасных грузов в странах ТРАСЕКА (см. Приложение 1 для обзора законодательства) на представление правового, политического и институционального передового опыта, касающегося хранения и транспортировки опасных грузов, включая сжиженный нефтяной газ. Такие примеры тем более ценны, поскольку они являются следствием крупных аварий с опасными грузами, уроками, вынесенными из этих аварий. Такой опыт может быть весьма полезен для других Правительств, которые не сталкивались с такими авариями, но хотят предотвратить их. Многие примеры, приведенные в настоящем отчете, взяты из Нидерландского законодательства и правил по работе с опасными грузами, которые были пересмотрены в результате аварии с опасными грузами в Энсхеде (Нидерланды, см. рис. и текст выше).

1.2 Содержание доклада

Во второй главе настоящего отчета основное внимание уделяется международным соглашениям, касающимся транспортировки опасных грузов, и способа их включения в законодательство ЕС. Дополнительно в этой главе рассматриваются другие правовые инициативы по улучшению безопасности работы с опасными грузами и как они осуществляются в странах ЕС. Остальные главы (3 и 4) посвящены международной регулятивной структуре



Этот проект финансируется
Европейским Союзом



железнодорожной и морской транспортировки опасных грузов, так как эти два вида транспорта наиболее существенны для этого проекта.





Этот проект финансируется
Европейским Союзом



2 Правовая структура транспортировки опасных грузов

2.1 Предисловие

На сегодняшний день перевозка опасных грузов является труднорегулируемой сферой, и правовые положения регулярно подвергаются изменениям и дополнениям. В этой сфере существуют международные конвенции и соглашения. Некоторые из них применяются для международных перевозок, некоторые также для перевозок в пределах страны. Перевозка опасных грузов также является предметом комплексного законодательства ЕС.

В этой главе мы сначала сделаем общий исторический обзор для понимания общей картины международной правовой структуры, касающейся транспортировки опасных грузов. Мы вкратце представим основные международные соглашения и более детально рассмотрим договоренности о транспортировке железной дорогой и морем в следующих главах, так как они являются основными видами транспорта для этого проекта.

В этой главе мы рассмотрим разработки ЕС по усовершенствованию транспортировки опасных грузов, а также коснемся более специфичного законодательства ЕС о безопасности и работе с Опасными Грузами (директивы CEBECO).

2.2 Исторический обзор

Постановления о транспортировке опасных грузов появились в законодательстве ряда стран в начале XIX века и в 1893 году в Европе были разработаны международные железнодорожные правила. Они стали известны как "RID" (Правила, касающиеся международной перевозки опасных грузов железной дорогой). Сегодня эти правила являются частью Конвенции о международных перевозках железной дорогой (COTIF), применяемой в большинстве европейских стран, в то время как некоторые государства Ближнего Востока и Северной Африки также являются сторонами соглашения.

После катастрофы, произошедшей с лайнером «Титаник» в 1912 г., и последующей Первой мировой войны, морское сообщество, в 1924 г., приняло Конвенцию по охране человеческой жизни на море (SOLAS), которая включала главу о транспортировке опасных грузов морем. SOLAS был несколько раз изменен с тех пор, но эти изменения не касались условий о транспортировке опасных грузов до появления первого Международного морского кодекса об опасных грузах (IMDG) в 1965 г. До этого, правительства государств сами устанавливали требования и только с 1 января 2004 г., кодекс IMDG стал обязательным как часть международного морского законодательства.

В 1949 г. компания Berlin Airlift обратила внимание авиакомпаний на международном уровне на необходимость контроля опасных грузов, перевозимых на коммерческих самолетах. В 1954 г. по инициативе ассоциации авиакомпаний, Международной организации воздушного транспорта (IATA), были



Этот проект финансируется
Европейским Союзом



разработаны Правила по ограничению перевозимых товаров (Restricted Articles Regulations), которые регулярно обновлялись и переиздавались.

Ни одно из этих отдельных модальных правил не предусматривало действия других сторон. Следовательно, межмодальная координация почти отсутствовала. Таким образом, правила по классификации, идентификации, упаковке, и т.д., были различны. В 1953г. в Нью-Йорке Экономический и Социальный Совет Организации Объединенных Наций (ECOSOC) основал специальный консультационный Комитет экспертов по транспортировке опасных грузов. В 1956 г. этот комитет разработал первые межмодальные Рекомендации по транспортировке опасных грузов. Совет принял эти Рекомендации Резолюцией и основал комитет на постоянной основе в Женеве в 1959 г. С тех пор Комитет продолжает собираться, и раз в два года издает отчет для Совета с измененными и расширенными Рекомендациями, которые далее подтверждаются Советом. Тем не менее, в течение многих лет Рекомендации ECOSOC не выполнялись модальными агентствами по наземному, морскому либо воздушному транспорту, даже, несмотря на то, что на различных конференциях присутствовали общие представители. Когда была основана Международная морская организация (1958 г.), которая начала работать над Кодексом IMDG, в качестве общей основы были использованы Рекомендации ООН, но были утверждены или внедрены более широкомасштабные вариации. Экономическая комиссия ООН для стран Европы (UN ECE) в Женеве, с середины 50-х годов изучает автодорожный транспорт, включая транспортировку опасных грузов. Конвенция ADR (Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов автодорогой) была готова для подписания в 1957 г., но разработка технических приложений, обуславливающих детальные требования, заняла долгое время. Окончательно конвенция вступила в силу в 1968 г. Первые технические приложения к ADR были разработаны на основе RID, которые к тому времени насчитывали 60 лет. Когда инспекторы по автодорожным вопросам начали пересматривать необходимую работу, было признано, что существует тесная связь с железнодорожным транспортом, так как оба эти вида транспорта являются наземными и часто близко связаны, поскольку автотранспортные средства часто доставляют или берут груз с железнодорожных станций.

Таким образом, после начала 60-х годов RID и ADR тесно связаны и общие вопросы обоих текстов обсуждаются на регулярных «Совместных встречах» экспертов по RID и ADR. В конце 50-х годов, когда эксперты начали разработку ADR, работа Комиссии ECOSOC детально не рассматривалась для применения в RID или ADR.

Мангеймской конвенцией (1868) в Страсбурге была основана Центральная рейнская комиссия (CCNR) Для внутренних водных путей, хотя некоторые аспекты этой системы относятся к Конгрессу Вены (1815). Эта Комиссия работала над правилами навигации на реке Рейн и связанных с ней путях, но до 1971 г. не были предусмотрены инструкции о перевозке опасных грузов. Тогда был разработан кодекс, известный как «ADNR», который в некоторой степени основывался на частях RID/ADR. С 80-х годов Дунайская комиссия применяет схожую систему в восточной Европе. Новый Договор UN ECE's AND, заключенный в 2000 г. предназначен для применения для всего транспорта на

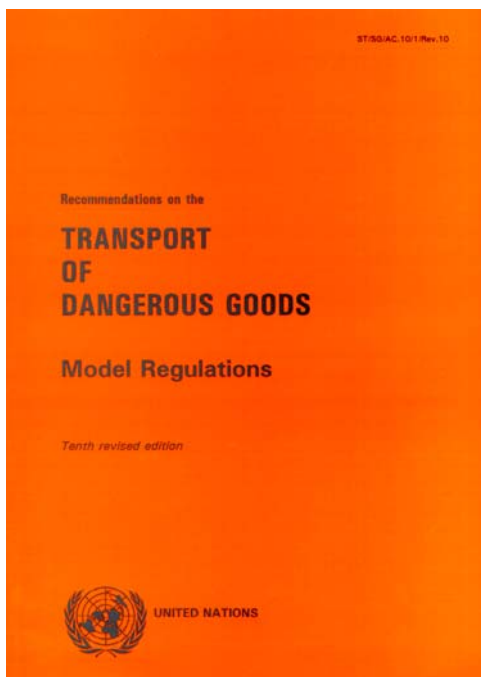


Этот проект финансируется
Европейским Союзом



европейский внутренних линиях, но до сегодняшнего дня еще не вступил в силу из-за недостаточного количества подписавшихся государств.

В 70-х годах представители различных видов транспорта начали обращать больше внимания на работу Комиссии экспертов ООН и к концу той же декады все признали, что необходима некоторая выверка между их правилами и системой ООН для предотвращения дублирования и для способствования торговли. Кодекс IMDG использовал множество принципов ООН после того, как он был впервые опубликован в 1965 г., но все равно сохранил некоторые существенные различия. В случае с воздушным транспортом, Международная организация гражданской авиации (ICAO) начала воспринимать серьезность транспортировки опасность грузов после фатального крушения самолета рядом с Бостоном в 1973 г. ICAO учредила Совет специалистов по опасным грузам, которая решила с самого начала строго следовать системе ООН при разработке первых международных обязательных Технических инструкций для безопасной транспортировки опасных грузов по воздуху (TI) в 1982 г.





Этот проект финансируется
Европейским Союзом





Этот проект финансируется
Европейским Союзом



2.3 Оранжевая книга

Рекомендации по транспортировке опасных грузов или «Образцовые правила», также широко известные как «Оранжевая книга», устанавливают базисную систему для безопасной транспортировки опасных грузов. Эти «Рекомендации» были внесены в RID, ADR, ICAO TI и Кодекс IMDG. Рекомендации основывают концепции для того, чтобы убедиться, что до отправки опасного груза он соответствующим образом:

- Классифицирован в соответствии с одним из девяти классов
- Идентифицирован «номером ООН» и «настоящим погрузочным именем»
- Упакован, ограниченные количества и т.д.
- Маркирован, номер ООН и правильное погрузочное имя и т.д.
- Имеет бирку, бирка/бирки о степени опасности в форме ромба и ориентационная бирка
- Документирован, декларация
- Обслуживается персоналом, прошедшим тренинги

Таблица 2.1 Краткое изложение принципов и рекомендаций

Принцип	Часть рекомендаций ООН	Часть RID, ADR и ADN	Содержание
	Часть 1	1	Определения и тренинг, включая RID/ADR/AND the DGSA (Но не тренинг для водителей); включает охрану транспорта
Классификация	Часть 2	2	Детальные процедуры о том, как классифицировать вещества (включая смеси и отходы) и пункты по всем классам опасных грузов.
Идентификация	Часть 3	3	Это «список опасных грузов», который представляет ключ к большинству партий опасного груза. Эта часть также включает положения об ограниченном количестве.
Упаковка	Часть 4	4	Положения о повседневной упаковке, включая резервуары и хранилища под давлением
Процедуры погрузки (маркировка, этикетирование и документирование)	Часть 5	5	Процедуры по маркировке и этикетированию упаковок (и транспортных единиц) и подготовке документации. В ADR это включает «письменные инструкции» для немедленного реагирования.
Конструкция и требования для утверждения для всех типов упаковки	Часть 6	6	Детальные спецификации по конструкциям всех упаковок, резервуаров и т.д. В дополнение устанавливает процедуры, связанные с утверждением, но детали обычно устанавливают Компетентные власти каждого правительства.



Этот проект финансируется
Европейским Союзом



Таблица 2.2 Операционные требования

Операционные требования	Часть рекомендаций ООН	Часть RID, ADR и ADN	Содержание
Транспортные операции	Часть 7	7	Главным образом затрагивает вопросы о штивке и сегрегации опасных грузов
Экипаж транспортных средств и оборудование		8	Только ADR и AND, оборудование для транспортных средств, и включает тренинг для водителей
Требования по конструкции транспортных средств		9	ADR/технические спецификации и оборудование для транспортных средств Требования по конструкции AND

2.4 Положения ЕС

Законодательство ЕС, регулирующее транспортировку опасных грузов, касается только автодорожных и железнодорожных видов транспорта, как на государственном, так и на международном уровне. Для этих видов транспорта законодательство ЕС обеспечивает высокий уровень транспортной безопасности на территории ЕС. Не существует европейских правил транспортировки опасных грузов внутренними водными путями или морем. Законодательство ЕС дополняет международные правила международными соглашениями, которые также применяются при транспортировке в пределах одной страны на территории ЕС. Законодательство Сообщества содержит следующие правила для транспортировки опасных грузов.

Международные соглашения ADR и RID были внесены в законодательство Сообщества в две законодательные части, так называемые структурные директивы:

- Директива Совета 94/55/ЕС от 21 ноября 1994 г. о тождественности законов Стран-членов в связи с транспортировкой опасных грузов автодорогой;
- Директива Совета 96/49/ЕС от 23 июля 1996 г. о тождественности законов Стран-членов в связи с транспортировкой опасных грузов железной дорогой;

Необходимо отметить, что в 1997 г. Комиссия выдвинула предложение для Директивы Европейского парламента и Совета о тождественности законов





Этот проект финансируется
Европейским Союзом



Стран-членов в связи с транспортировкой опасных грузов судами по внутренним водным путям, в которое были внесены изменения в 1999 г. Предложение не было принято, так как соглашение ADN не было заключено, как ожидалось. Предложение было снято в 2004 г.

В связи со структурными директивами, были приняты две директивы для экспертов по вопросам безопасности опасных грузов, которые касаются трех видов транспорта:

- Директива Совета 96/35/ЕС от 3 июня 1996 г. о назначении и профессиональной квалификации экспертов по безопасности транспортировки опасных грузов автодорогой, железной дорогой и внутренними водными путями;
- Директива 2000/18/ЕС Европарламента и Совета от 17 апреля 2000 г. о минимальных экзаменационных требованиях для экспертов по безопасности транспортировки опасных грузов автодорогой, железной дорогой и внутренними водными путями;

В заключение, существует четыре Решения Комиссии, частично заменяющие государственные законы Стран-членов основными Директивами 94/55/ЕС и 96/49/ЕС:

- (1) Решение Комиссии 2005/263/ЕС от 4 марта 2005 г., уполномочивающее Страны-члены частично отменять законы согласно Директивы 94/55/ЕС в связи с транспортировкой опасных грузов автодорогой;
- (2) Решение Комиссии 2005/903/ЕС от 13 декабря 2005 г., вносящее изменение в Решение Комиссии 2005/263/ЕС от 4 марта 2005 г., уполномочивающее Страны-члены частично отменять законы согласно Директивы 94/55/ЕС в связи с транспортировкой опасных грузов автодорогой
- (3) Решение Комиссии 2005/180/ЕС от 4 марта 2005 г., уполномочивающее Страны-члены частично отменять законы согласно Директивы 96/49/ЕС в связи с транспортировкой опасных грузов железной дорогой;
- (4) Решение Комиссии 2005/777/ЕС от 13 декабря 2005 г., вносящее изменение в Решение Комиссии 2005/180/ЕС от 4 марта 2005 г., уполномочивающее Страны-члены частично отменять законы согласно Директивы 96/49/ЕС в связи с транспортировкой опасных грузов железной дорогой.

На сегодняшний день единственной Директивой Совета для транспортировки опасных грузов, которая не основана на международном соглашении, является Директива Совета 95/50/ЕС от 6 октября 1995 г. о единых процедурах для контроля транспортировки опасных грузов автодорогой. Она предоставляет общий список пунктов, которые должны быть проверены, также должна быть выдана копия отчета о произведенной проверке на дороге. Она служит источником информации во время второй проверки либо в том же государстве либо в другом.

Кроме того, очень важной директивой для опасных грузов является так называемая Директива SESEVO II, которая будет обсуждена ниже в этой главе.





Этот проект финансируется
Европейским Союзом



Так как ADN скоро вступит в силу, нужно предотвратить развитие двух разных систем: одной для международной и другой для транспортировки внутри одной страны. Основной причиной для внесения международных соглашений об автодороге и железной дороге в законодательство Сообщества, в частности для распространения этих правил также на национальный транспорт, является то, что они также действительны для внутренних водных путей. При мультимодальных транспортных операциях, нежелательно существование разных правил по каждому виду транспорта, которые должен соблюдать оператор. По возможности, правила должны быть идентичными, так как это является целью Рекомендаций ООН.

По историческим причинам существующее законодательство ЕС об опасных грузах очень усложнено. Части по отдельным видам транспорта содержат ненужные противоречивые положения. Более того, некоторые из положений уже являются или скоро станут устаревшими. Две директивы можно рассматривать как излишние, так как их положения внесены в ADR, RID и ADN.

Кроме вышеупомянутых вопросов о содержании, возникла техническая проблема, которая связана с существующей структурой действующих директив. Каждый раз, когда имеет место пересмотр международных соглашений, с интервалом в два года, необходим полный перевод объемных технических приложений, что является очень сложной, если не невозможной задачей. Если ничего не предпринять, вышеуказанные проблемы останутся и усугубятся: похоже, что, существующие сложные правила станут еще более сложными с изменениями международных соглашений; устаревшие правила останутся в силе и будут сбивать с толку потребителей; риск несоответствия возрастет. Правила ЕС могут стать менее, а не более удобными для пользователя. С увеличивающимся использованием мультимодальных концепций, разные правила для разных видов транспорта вызовут еще больше практических каждодневных проблем для мультимодальных операций и излишний рост затрат. В случае с внутренними водными путями, разные правила для международных и национальных транспортировок помешают развитию этого вида транспорта, который, в противном случае, по данным статистики, может быть предпочтительным видом во многих случаях.

Предложение предусматривает упрощение законодательства и административных процедур как для органов власти (ЕС или национальной) так и для частных организаций. Предложение подразумевает существенное упрощение законодательства Сообщества в сфере опасных грузов, хотя границы закона будут расширены. Все эти три вида транспорта будут подлежать действию одной части законодательства. Новая директива аннулирует существующие Директивы 94/55/ЕС и 96/49/ЕС, и отредактированные Директивы 96/35/ЕС и 2000/18/ЕС об экспертах по безопасности опасных грузов, а также Решение Комиссии 2005/263/ЕС и 2005/180/ЕС о частичной отмене национальных законов Директивами 94/55/ЕС и 96/49/ЕС. Окончательно, международные соглашения по транспортировке опасных грузов будут указаны в приложениях директивы, но не включены как в существующих. Это сократит Законодательство ЕС (Community acquis) на 2000 страниц.





Этот проект финансируется
Европейским Союзом



Упрощенное законодательство Сообщества облегчит преобразование закона Сообщества в национальное законодательство. Работа органов, осуществляющих наблюдение за проведением в жизнь законов, включая отчетность, будет облегчена и станет намного более эффективной путем гармонизации правил, регулирующих транспортировку опасных грузов.

Административные процедуры для всех участников транспортировки опасных грузов, от грузоотправителя до грузополучателя, были бы легче с упрощенными и согласованными правилами. Документирование транспортных операций и транспортных средств также было бы более простым с согласованными правилами, а также при условии проведения тренингов для лиц, участвующих в транспортировке, и работе экспертов по безопасности обращения с опасными грузами.

2.4.1 Директивы ЕС СЕВЕСО

Авария "Севесо" произошла в 1976 г. на химическом заводе, производящим пестициды и гербициды, в Севесо, Италия. Плотное облако испарений, содержащее тетрахлорбензопарадиоксин (TCDD) вырвалось из реактора, используемого для производства трихлорофенола. Широко известное как диоксин, это вещество является ядовитым и канцерогенным побочным продуктом неконтролируемой экзотермической реакции. Несмотря на то, что авария непосредственно не повлекла смерть людей, вещество, даже микрограммы которого смертельны для людей, широко распространилось, что повлекло немедленное загрязнение приблизительно 10 квадратных миль. Более 600 человек было эвакуировано из их домов и около 2000 прошли лечение от отравления диоксином.

В 1982 г. была принята Директива Совета 82/501/ЕЕС о крупных авариях определенных промышленных сфер (ОJ № L 230 от 5 августа 1982 г.) – так называемая Директива Севесо, за которой последовала новая Директива Совета 96/82/ЕС в декабре 1996 г. Директива Совета 96/82/ЕС (СЕВЕСО II) направлена на предотвращение крупных аварий с опасными веществами, и уменьшение их последствий. Положения, содержащиеся в Директиве, были разработаны после основательного изучения осуществления Директивы Совета 82/501/ЕЕС (СЕВЕСО I).

В частности, были установлены определенные сферы, где новые положения были необходимы согласно анализу крупных аварий, о которых сообщалось Комиссии с начала осуществления СЕВЕСО I. Одной из таких сфер является политика и системы управления. Ненадлежащая система управления стала причиной более 85% аварий.

Принимая во внимание вышеуказанное, в Директиве СЕВЕСО II содержатся требования по политике и системе управления. Директива создает основные принципы и требования для политики и систем управления, направленных на предотвращение, контроль и уменьшение риска крупных аварий.

В Директиве даны два уровня требований, соответствующих «нижнему классу» и «верхнему классу». Для организаций нижнего класса требуется создание Политики предотвращения крупных аварий (МАРР), разработанной для





Этот проект финансируется
Европейским Союзом



обеспечения высшего уровня защиты людей и окружающей среды соответствующими способами включая надлежащие системы управления, с учетом принципов, содержащихся в Приложении III Директивы. От оператора организаций верхнего класса (указанные в Статье 9 Директивы и соответствующие крупным запасам опасных веществ) требуется продемонстрировать в «отчете безопасности» то, что МАРР и Система безопасного управления (SMS) осуществляются в соответствии с Приложением III Директивы.



Рисунок 2.1 Авария Севесо в Италии

В сущности, требования по политике и системе управления для организаций нижнего класса являются такими же, как для учреждений верхнего класса, за исключением следующего:

- в Директиве заявлено, что требования должны быть пропорциональными риску крупной аварии, представляемая организацией, которая должна вносить больше гибкости;
- необязательно подготавливать детальный отчет о реализации Системы безопасного управления;
- документ, обуславливающий МАРР должен быть доступен, но его необязательно отправлять компетентным властям.

Определенные обстоятельства отдельной организации означают, что во многих случаях осуществление некоторых из предлагаемых здесь мер потребует более или менее детально в зависимости от обстановки. В последующем документе, термин «в зависимости от обстановки» используется для наиболее существенных из этих случаев, но должно подразумеваться, что оно применимо для всех случаев. В определенных случаях, возможно возникновение аспектов



Этот проект финансируется
Европейским Союзом



специфичных для организации, которые требуют рассмотрения отдельных вопросов, которые здесь не указаны.

2.4.2 Осуществление СЕВЕСО в Нидерландах

Статья 12 Директивы ЕС Севесо II обуславливает, в числе прочего, то, что Страны-члены должны обеспечить принятие во внимание целей директивы – предотвращение крупных аварий с опасными веществами и уменьшение последствий от таких аварий для людей и окружающей среды:

- решение о месте строительства нового объекта или о модификации существующих,
- решение о новых разработках в близости от существующих объектов.

В Нидерландах эта статья была осуществлена в национальном законодательстве путем принятия Декрета о наружной безопасности (объектов). Декрет регулирует требования по защите окружающей среды, которые должны учитываться для наружной безопасности при принятии решений о планировании землепользования и выдачи разрешений, связанных с безопасностью окружающей среды, объектам с повышенным уровнем риска. Это также гарантирует обществу прозрачность процедур, когда принятое решение влияет на возможность аварии, которая может привести к смерти людей.

Декрет применяется для организаций, подпадающих под действие Декрета о рисках крупных аварий от 1999 г. (BRZO); организации, выполняющие стивидорные работы, где хранятся опасные вещества как часть транспортного процесса: заправочная станция для сжиженного нефтяного газа: CPR 15-2 и -3 хранилища и объекты, содержащие крупные аммиачные охлаждающие установки. Границы действия декрета могут быть расширены приказом в совете о включении других наружных объектов с риском, превышающим 10-6 в год (например, хранилища для пропана и определенные железнодорожные сортировочные станции). Декрет не распространяется на операторов, обращающихся с пиротехникой или хранящих взрывчатые вещества или объекты, за исключением случаев, когда они подпадают под действие Декрета о рисках крупных аварий.

Во первых, декрет устанавливает предельную величину для риска, основанного от месторасположения уязвимых объектов. Разница между уязвимыми и менее уязвимыми объектами относиться только к риску, связанному с месторасположением, но не общественному риску. Термин «уязвимый объект» означает жилые объекты и подобные здания, например школы и больницы. Предельной величиной является минимальный стандарт, который должен быть достигнут к заданной дате, и впоследствии сохраняться. Предельные величины должны соблюдаться и не превышать. При определении предельной величины должна быть установлена разница между существующей и новой ситуацией (10-5 в год для первой и 10-6 в год для второй). Существующей ситуацией является та, где объект существует или разрешен согласно текущему генеральному плану.



Этот проект финансируется
Европейским Союзом



Во вторых, декрет устанавливает заданную величину для риска, основанного в зависимости от месторасположения менее уязвимых объектов. Этот термин означает, например, объекты, где работает относительно небольшое количество людей, офисы с персоналом менее 50 человек и индустриальные или коммерческие объекты, которые сами по себе не представляют опасности для окружающей территории и в которых, обычно, не работает большое количество людей большую часть дня. Заданной величиной является стандарт, который должен быть по возможности достигнут к заданной дате и впоследствии по возможности сохраняться. Заданная величина для риска, основанного в зависимости от месторасположения должна учитываться властями при выдаче разрешений объектам, где должны храниться, производиться, перерабатываться и т.д. опасные вещества, а также при принятии решений о планировании землепользования, связанного с территорией окружающей такой объект. Заданные величины должны приниматься в расчет, и могут быть превышены только тогда, когда для этого существует непреодолимая причина.

Декрет включает определения риска, исходящего от месторасположения и общественного риска. Риск, исходящий от месторасположения определен как риск для лиц в особых местах, выраженный как ежегодная вероятность смерти в непосредственной близости от объекта, где (на правовой основе) находятся опасные вещества как прямой результат аварии на таком объекте. Декрет устанавливает качественные стандарты по охране окружающей среды в форме предельной величины для риска, исходящего от месторасположения, например 10-6 в год для уязвимых объектов и для мест в процессе восстановления. Если риск, исходящий от месторасположения для существующего уязвимого объекта – между 10-5 и 10-6 в год, применяются положения остановки: т.е. соответствующий объект не может быть модифицирован каким-либо способом, который влияет на возрастание такого риска. Эти предельные величины обязательны, в первую очередь, для органов местной власти. Также как и обязанность объяснять решения, относящиеся к уровню общественного риска, их функцией является обеспечение базового уровня защиты от рисков, связанных с действиями на объектах с опасными веществами.

Обязанность объяснять решения, относящиеся к уровню общественного риска в непосредственной близости от потенциально опасных объектов, означает то, что общественные власти предоставляют доступ к информации об их выборе в этом отношении. Члены общества могут заставить их соответствовать декрету посредством суда.

Общественный риск учитывает плотность населения в близости от опасных объектов и выражает вероятность минимального количества смертельных случаев, которые могут произойти в результате одной аварии с опасными веществами. Если взять виды решений, указанных в декрете, провинциальные и муниципальные власти должны объяснить то, как они принимают в расчет общественный риск при принятии решения. Они также должны объяснить действие выданной лицензии по охране окружающей среды или соответствующего решения о планировании, касательно общественного риска. Объяснение должно включать информацию о том, что должно предпринимать



Этот проект финансируется
Европейским Союзом



население для своей защиты и о планах по немедленному реагированию в случае аварии. Служба пожаротушения может давать совет относительно этого.

Из-за того, что декрет также применяется в связи с принятием генеральных планов, его часть основана на Акте территориального планирования. Согласно Акта муниципалитеты несут ответственность за планирование землепользования в своих районах, и, следовательно, за обеспечение адекватной безопасности поблизости от потенциально опасных объектов. Большая часть этой работы продлевается путем генеральных планов, которые определяют как может быть освоена и использована земля. Муниципалитет может только определить участок земли для особо опасной деятельности на объекте, как указано в этом декрете, если риски, сопутствующие месторасположению не превышают предельные величины, определенные в декрете. Кроме того, муниципалитет обязан определить, насколько эти риски социально приемлемы.

Компетентные власти могут определить зону безопасности вокруг отдельного особо опасного объекта или группы объектов. Для определения такой зоны власти должны опираться на существующий рассчитанный контур 10-6 при выдаче разрешений с точки зрения охраны окружающей среды отдельным организациям. Тем не менее, можно принимать в расчет какое-либо развитие, которое может иметь место в будущем, а также возможное накопление рисков, в связи с месторасположением, где расположено более одного объекта. Это позволяет компетентным властям отводить часть территории для расширения промышленной зоны и для поглощения последующего увеличенного риска. После определения зоны безопасности в плане развития, строительство домов или других уязвимых или менее уязвимых объектов без функциональной связи с соответствующими объектами или территорией будет запрещено в границах зоны. При определении зоны безопасности, компетентные власти также могут сделать выбор в пользу уменьшения уровня риска, который может представлять объекты, и соответствующим образом изменить разрешение, касающееся охраны окружающей среды. После определения зоны безопасности, предельные величины для риска, связанного с месторасположением, более не действительны в границах зоны. Тем не менее, обязательным условием для этого является то, что все уязвимые или менее уязвимые объекты или здания, кроме особо опасных объектов, в настоящем существующие в пределах зоны или имеющие разрешение на создание, имеют функциональную связь с одним или более особо опасных объектов на соответствующей территории, вокруг которой была определена зона.



Этот проект финансируется
Европейским Союзом



3 Железные дороги

3.1 Предисловие

На сегодняшний день, железная дорога является очень важным видом транспорта для сжиженного нефтяного газа. В коридоре ТРАСЕКА железнодорожный транспорт в комбинации с морским транспортом является единственной логичной и целесообразной альтернативой для транспортировки грузов, включая транспортировку сжиженного нефтяного газа. В этой главе описаны две международные правовые структуры OTIF и OSJD и их отличия. В заключительной части главы описывается нидерландская политика по транспортировке опасных грузов железной дорогой. Так как Нидерланды являются очень густо населенной страной, она намного меньше Казахстана, но ее население намного больше, безопасная транспортировка опасных грузов железной дорогой имеет высокий приоритет в этой стране. Тем не менее, такие аварии как на Украине, см. ниже, все же могут произойти, как, например, в июле 2007 г. когда пассажирский поезд и поезд со сжиженным нефтяным газом чуть не столкнулись в Нидерландах.

Железнодорожная авария на Украине

16 июля 2007 г., 15 вагонов-цистерн, наполненные желтым фосфором, токсичным и очень легковоспламеняющимся химикатом, сошли с рельс и шесть цистерн возгорелись в результате полученных повреждений и утечек, создавая большое токсичное облако. Более 1,000 человек, живущих в близлежащих селах, были эвакуированы, и к 19 июля 145 человек были госпитализированы. По сообщению министерства транспорта и коммуникации Украины, причиной аварии стало несоблюдение правил техники безопасности. В заявлении министерства от 23 июля указывалось, что некоторые цистерны превысили допустимое грузовое ограничение на 5 тонн и что уровень воды некоторых цистерн не соответствовал стандартам безопасности.



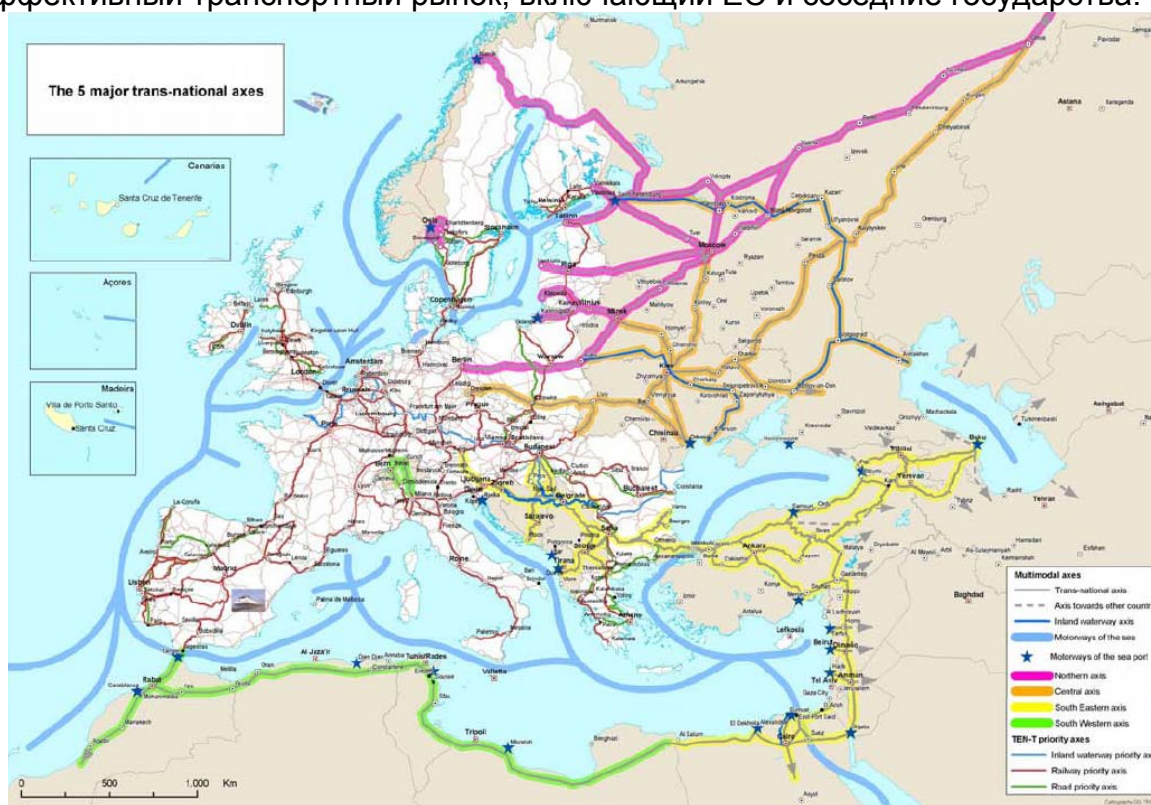


Этот проект финансируется
Европейским Союзом



3.2 ЕС, сопредельные районы и железные дороги

В январе 2007 г. Европейская Комиссия опубликовала свою Коммуникацию с Советом и Европейским парламентом «протяженность основных транс-европейских осей до соседних стран, Рекомендации для транспортировки в Европе и сопредельных районах»². Важной целью политики Европейского Союза (ЕС) является содействие распространению на соседние государства таких стратегий Союза как, например, принципы и правила внешнего рынка. Вышеуказанное четко подчеркнуто в недавно принятой Коммуникации «Укрепление европейской сопредельной стратегии». В транспортном секторе целью является обеспечение совместимости законодательств, стандартов и технических спецификаций наших основных торговых партнеров и законодательства, стандартов и технических спецификаций ЕС, и таким образом, внесение вклада в реализацию Лиссабонской программы путем способствования торговли и устойчивого экономического роста, также как и социальных связей. Эта Коммуникация обрисовывает первые шаги всесторонней политики для более близкой интеграции транспортной системы ЕС с соседними странами. Основное внимание в стратегии уделено главной инфраструктуре, используемой международным транспортом и соответствующему законодательству, влияющему на использование этих маршрутов всеми видами транспорта; с течением времени этот подход может привести к разработке общих правил и положений для транспортного сектора как единого целого и тем самым создать эффективный транспортный рынок, включающий ЕС и соседние государства.



Карта 3.1 Транснациональные оси

² COM (2007) 32 окончательный, Брюссель, 31/01/2007



Этот проект финансируется
Европейским Союзом



Коммуникация предлагает 5 транснациональных осей для транспорта между ЕС и соседними регионами (см. карту 3.1 выше):

1. Морские магистрали: соединения с районами Балтийского, Баренцево, Средиземноморского, Черного и Каспийского морей и Атлантического океана (включая самые отдаленные районы) а также с прибрежными странами этих морей и с протяженностью через Суэцкий канал к Красному морю.
2. Северная ось: для соединения северной части ЕС с Норвегией на севере и с Белоруссией и Россией на востоке. Также предвидится соединение с регионом Баренцево моря до Норвегии через Швецию и Финляндию с Россией.
3. Центральная ось: для соединения центральной части ЕС с Украиной и Черным морем и внутренними водными путями соединение с Каспийским морем. Также включено прямое соединение из Украины до Транссибирской железной дороги и от Волго-Донского внутреннего водного пути до Балтийского моря.
4. Юго-восточная ось: Для соединения ЕС с балканским полуостровом и Турцией и дальше с южным Кавказом и Каспийским морем, а также с Ближним Востоком до Египта и Красного моря.
5. Юго-западная ось: для соединения юго-западной части ЕС со Швейцарией и Марокко, включая трансмагрибское соединение с Марокко, Алжиром и Тунисом и далее до Египта.

ЕС предлагает принять ряд мер для того, чтобы транспортировка вдоль осей стала более быстрой и эффективной. Эти меры нацелены на постепенное приближение законодательства и стратегий соседних государств с соответствующими *acquis communautaire* (общие завоевания). В случае железных дорог это означает интеграцию CIM и SMGS, которые будут рассмотрены в следующей части.

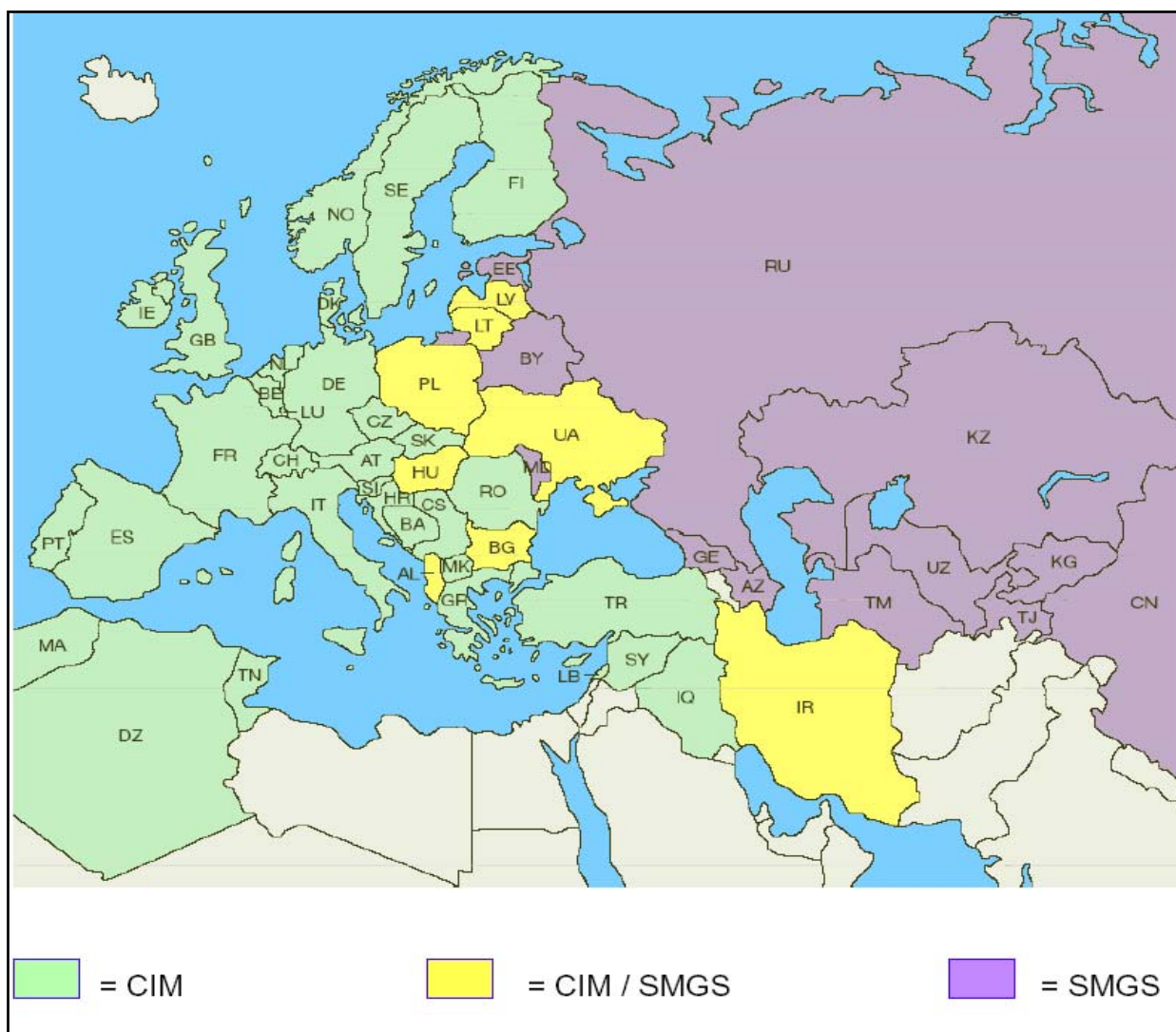
3.3 Две разные железнодорожные системы: COTIF - OSJD

Две разные правовые железнодорожные системы, сосуществующие на сегодняшний день при транспортировке железной дорогой из восточной в западную Европу. Система COTIF используется в ЕС, Норвегии и Швейцарии, а также в Турции. Система OSJD применяется в бывшем Советском Союзе, а также в Китае и среднеазиатских государствах. Болгария, Румыния и Украина являются членами обеих систем. CIM и SMGS являются аббревиатурами разных международных законов о транспортировке грузов железной дорогой, согласно COTIF и OSJD.

Правила CIM и SMGS являются международным законодательством в этой сфере, и все страны-члены организуют свое законодательство о железной дороге согласно правил CIM и SMGS. В пределах их членства эти детальные правила чрезвычайно смягчают транспортные потоки.



Этот проект финансируется
Европейским Союзом



Карта 3.2 CIM/SMGS

Как показано на карте некоторые страны являются частью обеих правовых режимов, из-за их географического местоположения эти страны должны обеспечить транзит между этих двух систем. В этих странах особенно необходимо совместно разработать COTIF и OSJD, так как CIM с одной стороны и SMGS с другой частично перекрывают друг друга.

Между тем, существует дополнительная трудность: В Европе нам необходимо принимать во внимание не только закон COTIF, а также законодательство ЕС. Таким образом, необходимо гармонизовать три разные правовые сферы.

Из-за железнодорожной реформы ЕС, правовая компетенция регулирования на железной дороге перешла от Стран-членов ЕС к Европейской Комиссии. Как следствие COTIF тесно сотрудничает с ЕС при разработке единых правовых положений и правил для их осуществления.



Этот проект финансируется
Европейским Союзом



Оба режима, CIM и SMGS весьма различны и это создает много правовых проблем. Одной из них является то, что необходимо останавливаться на границе между CIM и SMGS и грузоотправитель должен заново осуществлять консигнацию груза с новой транспортной накладной. Операционные проблемы происходят в частности из-за двух транспортных накладных (CIM и SMGS) так как эти две железнодорожные системы используют разные путевые листы. Если груз транспортируется из одной зоны в другую, должны быть два путевых листа. Условия по грузовым обязательствам для каждого путевого листа разные. Путевые листы SMGS принимаются не во всех банках, что очень неудобно для операций.

Повторная консигнация груза является причиной многих ошибок. Ошибки вызывают правовую неопределенность и, следовательно, стоят денег. Более того, повторная консигнация создает задержку во времени, дополнительные административные и много добавочных расходов – без какой-либо дополнительной стоимости.

С целью решения этой проблемы, COTIF и OSZhD основали проект для создания единого путевого листа. Целью этого проекта является преодоление трудностей, возникающих из-за существования двух разных правовых систем и таким образом увеличить железнодорожные транспортные потоки между востоком и западом.

В фазе 1 проект подразумевает создание общего CIM/SMGS путевого листа, но сохраняя два разных правовых режима. Фаза 2 нацелена на создания режима общей ответственности и системы для разделения компенсации за ущерб и потери между железными дорогами, осуществляющими перевозки в рамках контрактной свободы, предоставляемой режимами CIM и SMGS. Фаза 3 стремиться к осуществлению общего правового режима со временем. Поддержка ЕС для текущей работы весьма желательна, особенно в аспектах таможен: Только если общий CIM/SMGS путевой лист будет признан ЕС и другими государствами в качестве таможенного документа, проект может иметь успех в целом. Более того, путевой лист CIM/SMGS является банковским документом, который позволяет безопасно осуществлять продажи на больших расстояниях. Очевидно, что только лишь эта функция уже сыграет важную роль для транспортировки в коридоре TRACECA.

Целью является использование CIM/SMGS путевого листа как транзитного документа для приблизительно 200 миллионов тонн груза пересекающего восточную границу Сообщества ежегодно, тем самым, уменьшая задержки из-за таможенных формальностей на границе COTIF/OSZhD. 25 июля 2006 г. стартовал первый грузовой поезд, использующий новый общий путевой лист CIM/SMGS.

Гармонизация между CIM и SMGS основана на следующих принципах:

- взятие CIM и SMGS за основу и в качестве начальной точки,
- обращение внимание на разные правовые культуры,





Этот проект финансируется
Европейским Союзом



- по возможности обеспечение контрактной свободы.

В контексте COTIF, необходимый единый правовой текст для транспортировки опасных грузов железной дорогой, включая требования, связанные с осуществлением, дан в положениях Международной перевозки опасных грузов железной дорогой (RID)

В последние годы RID подвергся фундаментальной переработке и с 1 июля 2001 г. введен в действие с новой структурой. Как и ADR (Европейское соглашение о Международной перевозке опасных грузов автодорогой), AND (Европейское соглашение о Международной перевозке опасных грузов внутренними водными путями), Кодекс IMDG (Международный морской кодекс об опасных грузах) и Технические инструкции ICAO (Технические инструкции для безопасной перевозки опасных грузов по воздуху), RID был также разработан с учетом структуры Типовых положений ООН (Рекомендации ООН, см. 2.).

Идея заключается в том, что новая структура и гармонизация с другими видами транспорта значительно облегчит мультимодальную перевозку опасных грузов. RID подлежит постоянному пересмотру; принимаются во внимание повсеместно применяемые Типовые положения ООН и события в железнодорожном секторе.

В странах SMGS перевозка опасных грузов регулируется в SMGS, Приложение 2, которое почти гармонизовано с RID 2007. последние изменения были внесены 1 июля 2007 г. В будущем, правила перевозки опасных грузов будут изменяться в соответствии с RID в рабочем режиме для того, чтобы было возможно нормальное функционирование логистической цепи между восточной и западной Европой с использованием гармонизированных правил. Кроме того, постоянная интеграция правовых режимов западной и восточной Европы способствует развитию железнодорожного транспорта.

Некоторые различия между этими двумя режимами остаются. Основными различиями между Приложением 2 SMGS и RID являются следующими:

- Таблица А содержит две дополнительные графы: в частности столбец с кодами для вагонов с перилами 2.
- Опасные грузы (такие как «воспламеняемые», «ядовитые») представлены по веществам. Информация об обоих грузах должна быть указана в транспортном документе.
- Существуют дополнительные требования, относительно погрузки и части 7.
- Существуют несколько различий в требованиях по конструкции вагонов-цистерн³.

³ В числе прочих, эти различия основаны на том факте, что в разные ширины колеи проводят к разным спецификациям вагонов-цистерн.

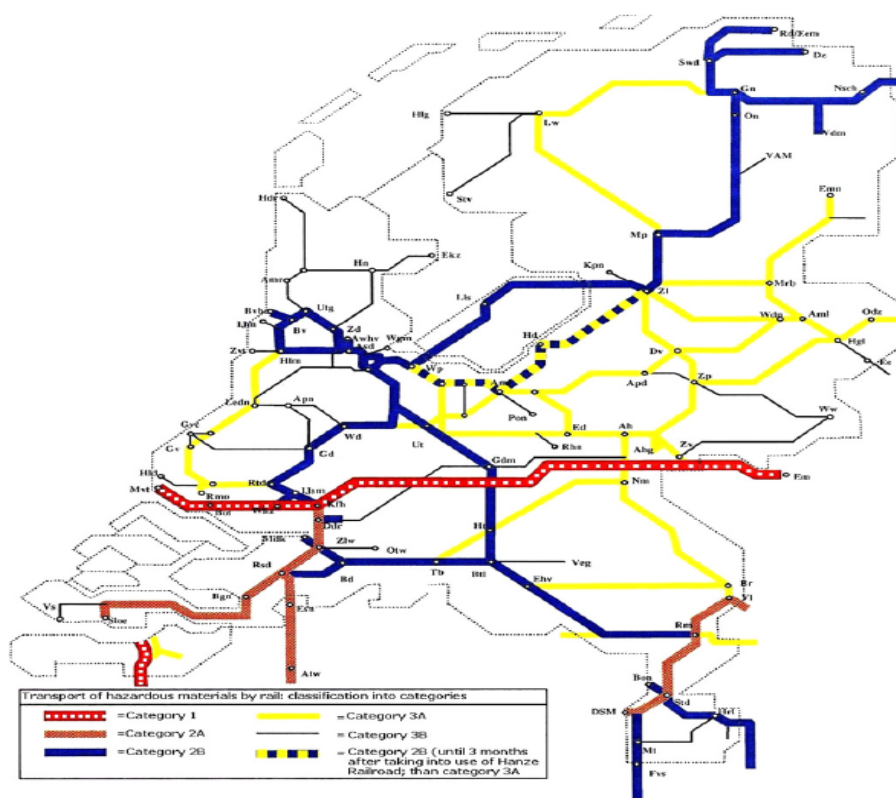


Этот проект финансируется
Европейским Союзом



3.4 Опыт Нидерландов: ознакомление с «Базовой сетью»

Летом 2007 г. в Нидерландах чуть не произошла авария с поездом, перевозящим пропан. Так как эта страна густонаселенна, большинство железнодорожных линий проходят через заселенные территории. Это заставило голландское правительство задуматься о сильной политике, сопутствующей транспортировке опасных грузов железной дорогой. Недавно министерство транспорта, общественных работ и использования водных ресурсов Нидерландов начала работать над так называемой базовой сетью для маршрутов транспортировки опасных материалов. Фактически, в базовую сеть входят маршруты транспортировки автодорогой, железной дорогой и по воде. Тем не менее, исходя из сферы настоящего отчета, как уже было упомянуто, мы обратим особое внимание на железнодорожный путь.



Карта 3.3 Базовая сеть в Голландии

В базовой сети из всего объема транспортировки опасных грузов отдельной категорией выделена транспортировка железной дорогой, измеряемая вагонцистернами, как существующими, так и будущими железнодорожными путями в Нидерландах. В этой связи, первая разработка по базовой сети дана документом политики мобильности ('Nota Mobiliteit', Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2004), в котором указано, что правительство должно создать базовую сеть, состоящую из трех типов маршрутов с различной степенью важности по отношению либо к



Этот проект финансируется
Европейским Союзом



пространственному развитию, либо к транспорту. Также, вдоль базовой сети будет создана зона безопасности, в пределах которой будут ограничены определенные виды деятельности. Различаются три основных категории транспортировки опасных материалов, с различной степенью важности по отношению либо к транспортировке опасных материалов либо к пространственному развитию:

- Основные маршруты с неограниченным объемом транспортировки опасных материалов. Градостроительство имеет большие ограничения из-за определения зон безопасности.
- Вторичные маршруты, на которых транспортировка опасных материалов частично ограничена, также как и для градостроительства.
- Третичные маршруты, на которых транспортировка опасных маршрутов ограничена и рядом с которыми градостроительству ничто не должно служить помехой.

В результате комбинации этих принципов, ограничивающих объемы, и голландской железнодорожной сети, была разработана карта соответствующих железнодорожных путей. Впоследствии, вся железнодорожная инфраструктура Нидерландов сформировалась как базовая сеть (см. Рис. 3.4).

Другим основным принципом базовой сети является определения зон безопасности. Это означает то, что статическая зона безопасности создается там, где могут быть построены уязвимые объекты. Примерами уязвимых объектов являются больницы, жилые дома или школы, так как спасение собственной жизни людей, находящихся в таких объектах является относительно медленным. Это зона должна быть трехмерной. Следовательно, сооружения не могут перекрывать железнодорожную инфраструктуру, за исключением случаев, когда инфраструктура укреплена с тем, чтобы выдерживать крупные взрывы. Определение зон безопасности, в основном, предназначено для железных дорог категории один и основано на бассейне пламени, который может достигать максимум до 30 м.

Таблица 3.1: Максимально допустимые количества, перевозимые по железной дороге в год по категориям для базовой сети (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2005)

Тип транспортируемого опасного материала	Номера определения опасности (Коды Кемлера)	Допустимое количество вагонов-цистерн, транспортируемых в год		
		Железные дороги категории 2А	Железные дороги категории 2Б	Железные дороги категории 3А
Воспламеняющиеся газы (Категория А)	23, 263, 239	12500	2500	350
Токсичные газы (Категория Б2)	26, 265, 268 (за исключени- ем UN 1017, хлоридный газ)	6600	5400	1250
Высокотоксичные газы (Категория Б3)	268 (в случае UN 1017, хлоридный газ)	0	200	0





Этот проект финансируется
Европейским Союзом



Быстровоспламеняющиеся жидкости (Категория C3)	33, X 33, 336 (за исключением UN 1093, акрилонитрил)	5000	4000	1250
Токсичные жидкости (Категория D3)	336 (в случае UN 1093, акрилонитрил)	15500	6300	1200
Высокотоксичные жидкости (Категория D4)	66, 663, 668, 886, X88, X886	1500	750	750

Преимущества базовой сети

Первым преимуществом применения базовой сети является новый подход к политике риска, которая позволяет решать проблемные вопросы железнодорожной сети в связи с градостроительством в близости от этих маршрутов. Сеть предоставляет прозрачную информацию о транспортных маршрутах и объемах транспортировки на этих маршрутах в Нидерландах с одной стороны, в то время как, с другой стороны она представляет потенциальные конфликтные места, где планируется интенсификация градостроительства в будущем рядом с такими маршрутами.

В документе о транспортировке опасных материалов также упоминается, что Нидерландское правительство стремиться к постоянному повышению уровня безопасности. Это должно быть осуществлено путем пристального внимания и регистрации аварий, усовершенствования законодательства, хорошей коммуникации рисков и некоторых особых мер.

Вышеуказанное поднимает вопрос о еще одном преимуществе базовой сети: адекватная коммуникация рисков между властями и гражданским населением. Как это также выражено Андриаасеном (2006 г.), очень сложно объяснить гражданскому населению что означает безопасность и риск. У каждого человека свое собственное представление о безопасности.

Это становится еще более сложно, когда новые расчеты показывают, что риски возросли из-за изменения самой модели. Будет гораздо легче иметь коммуникацию с другими сторонами или гражданским населением по вопросу о том, что на определенных железных линиях базовой сети соглашение о максимальном объеме транспорта не может быть нарушено. Идея базовой сети может, тем самым, служить инструментом для более рационального пути совладания с рисками. Это также является основной идеей последнего отчета Национального института здравоохранения и охраны окружающей среды Нидерландов «Рациональное совладание с рисками» (RIVM, 2003 г.), в котором приводятся доводы о том, что менее жесткий и эмоциональный путь рассмотрения рисков необходим для разработки надежной политики рисков.

Недостатки базовой сети

К сожалению, в базисной сети существуют не только преимущества. Также необходимо отметить следующие недостатки:





Этот проект финансируется
Европейским Союзом



1. Предложенные ограничения фиксированного количества транспорта в будущем, для ряда случаев, выше чем на сегодняшний момент.
2. Возможные проблемы могут произойти, если количество транспорта фиксировано на основе законодательства.
3. Некоторые существующие проблемы, связанные с наружной безопасностью из-за слишком большого количества транспорта, могут быть игнорированы с политической точки зрения в будущем.
4. Существует смена координации между министерствами, ответственными за безопасность.
5. Трехмерное ограничение использования базовой сети.



Этот проект финансируется
Европейским Союзом



4 Морской транспорт

4.1 Предисловие

Транспорт с опасными грузами (включая сжиженный нефтяной газ), следующий из Казахстана в Азербайджан, должен пересечь Каспийское море морским транспортом. Именно поэтому морскому транспорту уделена отдельная глава. Морской транспорт опасных грузов может привести к катастрофе, даже в XXI веке, как это было показано взрывом контейнерного судна Hanjin Pennsylvania 2 в 2002 г.



Рисунок 4.1 Взрыв Hanjin Pennsylvania 2 11 ноября 2002 г.

В этой главе мы в основном рассмотрим Кодекс IMDG, который был разработан Международной морской организацией (ИМО). Дополнительно, будут представлены новые рекомендации ИМО по обращению с опасными грузами в портах.



Этот проект финансируется
Европейским Союзом



4.2 Конвенция спасения жизни на море (SOLAS)

Конвенция SOLAS в ее последующих формах обычно рассматривается как наиболее важная из всех международных соглашений о безопасности торговых судов. Первая версия была принята в 1914 г., в ответ на катастрофу Титаника, вторая – в 1929 г., третья – в 1948 г., и четвертая – в 1960 г. Конвенция 1960 года – которая была принята 17 июня 1960 г. и вступила в действие 26 мая 1965 г. – была первым серьезным заданием ИМО после создания Организации и она представляла важный шаг на пути модернизации положений и имела целью идти наравне с техническим развитием в судостроительной индустрии. Намерением было постоянно обновлять Конвенцию для ее соответствия уровню современных требований путем периодических поправок, но на практике процедура изменения оказалась очень медленной. Стало очевидно, что обеспечить вступление в силу изменений в разумный период будет невозможно. В качестве результата, была принята совершенно новая Конвенция в 1974г., которая включила не только изменения, согласованные на ту дату, но и новую процедуру изменений – автоматическую процедуру принятия – которая была разработана для обеспечения принятия изменений в течение определенного (и приемлемо короткого) периода. Вместо требования того, чтобы поправка вступила в силу после принятия, например, двумя третями Сторон, автоматическая процедура принятия обеспечивает вступление в силу изменений в назначенный день, за исключением случая, если протест к поправке был получен от согласованного количества Сторон до даты вступления поправки в силу. В результате Конвенция 1974 года была обновлена и изменена несколько раз. Сегодня действующую Конвенцию иногда упоминают как SOLAS, 1974г., как измененную.

Основной целью Конвенции SOLAS является определение минимальных стандартов по конструкции, оборудованию и эксплуатации судов, совместимых с их безопасностью. Государства флага ответственны за обеспечение того, чтобы суда под их флагом соответствовали требованиям конвенции, в которой предписано несколько сертификатов для доказательства этого соответствия. Контрольные положения также позволяют Государствам, являющимся членами конвенции, инспектировать суда и судовое оборудование других государств, если существуют основания для предположения, что судно и его оборудование не полностью соответствуют требованиям Конвенции – эта процедура известна как портовый Государственный контроль. Существующая Конвенция SOLAS включает Статьи, определяющие общие обязательства, процедуру поправок и т.д., которые разделены на 12 Глав и Приложение.

Глава VII – рассматривает вопрос о перевозке опасных грузов

Часть А – Перевозка опасных грузов в упакованном виде – включает положения для классификации, упаковке, маркировке, этикетировании и предупредительных надписях, документировании и штивке опасных грузов. Государства, являющиеся членами конвенции, должны издать инструкции на национальном уровне, и согласно Главе Кодекс IMDG является обязательным, который разработан ИМО и



Этот проект финансируется
Европейским Союзом



постоянно обновляется с тем, чтобы предусмотреть новые опасные грузы и дополнить и пересмотреть существующие положения.

Часть А-1 – Перевозка опасных грузов в твердой форме насыпом – касается документации, штивке и требований по сегрегации для этих грузов и требует отчетности инцидентов с такими грузами.

Часть В касается Конструкции и оборудования судов, перевозящих опасные жидкие химикаты наливом и требует, чтобы танкеры для перевозки химикатов, построенные после 1 июля 1986 г. соответствовали Международному кодексу о наливных химикатах (Кодекс IBC).

Часть С касается Конструкции и оборудования судов, перевозящих сжиженные газы наливом и требует, чтобы танкеры, перевозящие газ и построенные после 1 июля 1986 г. соответствовали Международному кодексу о перевозчиках газа (Кодекс IGC).

Кодексы IMDG, IBC и IGC будут кратко обсуждены в следующих частях.

4.3 Кодекс IMDG

Резолюция 56, принятая на Конференции SOLAS в 1960 г., рекомендовала Правительствам принять единый международный кодекс для перевозки опасных грузов морем, который должен был дополнить SOLAS и касался бы таких вопросов как упаковка, транспорт контейнера и штивка, с особой ссылкой на сегрегацию несовместимых веществ. Далее она рекомендовала, чтобы ИМО, в сотрудничестве с Комитетом Экспертов Организации Объединенных Наций по Транспортировке опасных грузов, продолжила работу по такому международному кодексу, особенно в связи с классификацией, описанием, этикетированием, списком опасных грузов и грузовых документов. Для осуществления этого мандата, в январе 1961 г., Комитет морской безопасности (MSC) ИМО основал Рабочую группу по Перевозке опасных грузов (CDG). Правительства с большим опытом перевозки опасных грузов были приглашены для определения экспертов. Первый раз рабочая встреча Группы состоялась 29-31 мая 1961 г. и начала работу над «единым международным морским кодексом», как было предусмотрено Конференцией SOLAS от 1960 года. Предварительные версии по каждому классу были составлены отдельными национальными делегациями и потом рассмотрены Группой, которая принимала во внимание практику и процедуры ряда морских стран для того, чтобы кодекс был принят как можно более широко. Близкое сотрудничество было установлено с Комитетом Экспертов Организации Объединенных Наций по Транспортировке опасных грузов, который в 1956 г. подготовил отчет, устанавливающий минимальные требования по транспортировке опасных грузов всеми видами транспорта. К ноябрю 1965 г., группа добилась хорошего прогресса в подготовке такого кодекса и, в результате, документ стал известен как Международный морской кодекс об опасных грузах (IMDG). Он был принят четвертой Ассамблеей ИМО в 1965 г. Несмотря на то, что первоначально он был разработан для моряков, положения Кодекса IMDG касаются ряда сфер промышленности так же, как и сервиса хранения, обращения и транспортировки от производителей до потребителей.



Этот проект финансируется
Европейским Союзом



Производители химикатов и упаковок, упаковщики, грузоотправители, экспедиторы, перевозчики и операторы терминалов руководствуются его положениями об аспектах классификации, терминологии, идентификации, упаковке, маркировке, этикетировании и предупредительных надписях, документации и загрязнения моря. Операторы транспортных линий, таких, как железная дорога, автодорога, порт и суда внутренних водных путей, руководствуются его положениями. Портовые власти, компании, владеющие терминалами и хранилищами, сверяются с Кодексом IMDG для сегрегации и отделения опасных грузов на местах погрузки, разгрузки и хранения. Несмотря на то, что Кодекс применяется только для судов, входящих в Конвенцию SOLAS, ИМО считает весьма желательным, чтобы его положения соблюдались всеми судами.

После его принятия в 1965г., Кодекс IMDG подвергся многим изменениям, как внешнего вида, так и содержания, для соответствия с постоянно изменяющимися нуждами промышленности. Изменения, не затрагивающие принципы, на которых основан Кодекс, могут быть приняты Комитетом морской безопасности единолично. Таким образом, ИМО может реагировать на развитие в транспортной сфере в течение разумного времени. Последнее консолидированное издание Кодекса IMDG от 1995 г., объединяющего поправки 27-94, было издано в четырех томах с бесшовным механическим скреплением листов с тем, чтобы поправки могли свободно вставляться.

Правительств-членов ИМО периодически просят предоставить информацию о текущем статусе осуществления Кодекса IMDG, его Приложений и Дополнений, и информацию об именах, адресах, номера телефонах, телексах и телефаксах офисов компетентных властей и других назначенных органов в своей Администрации, которые имеют дело с вопросами, относящимися к перевозке опасных грузов (согласно SC.2/Circ.34) или переработке, и какому-либо дополнению, и части 22 (и ее приложения) Общего предисловия к Кодексу.

На сегодняшний день, приблизительно 51 Администраций, совместный торговый флот которых составляет 80% от всемирного общего тоннажа, информировали ИМО, что они применяют Кодекс IMDG (см. Приложение 1). Правовая система каждой страны детально определяет то, что либо Кодекс IMDG становится обязательным либо он применяется в качестве рекомендации.

Применение Кодекса в качестве рекомендации никоим образом не отменяет обязательств, наложенных Конвенцией SOLAS от 1974 г., как измененной, но просто предоставляет больше гибкости в методе соблюдения.

Кодекс IMDG был издан в пяти томах. Том I содержит общее предисловие к Кодексу, в то время как тома II, III и IV содержат детальную техническую информацию об особых опасных грузах, которые разделены на девять разных классов. Том V является Дополнением к Кодексу.

Каждый класс предваряется предисловием, которое описывает свойства, характеристики и определения товаров и дает детальный совет по обращению и транспортировке, например, штивке и сегрегации, т.е. степени, в которой такой груз должен храниться отдельно от других опасных грузов, или других грузов, транспортируемых на судне, включая отделение от особых мест на судне.



Этот проект финансируется
Европейским Союзом



Предисловия к классам также дают информацию о процедурах, которые должны соблюдаться во время погрузки и разгрузки.

Каждое вещество, материал или предмет, который представлен в списке Кодекса IMDG, указан под настоящим погрузочным именем (правильным техническим именем) вместе с четырехзначным номером ООН, определенным Комитетом Экспертов Организации Объединенных Наций по Транспортировке опасных грузов. Каждая упаковка, содержащая опасные грузы, должна быть надежно маркирована настоящим погрузочным именем содержимого, с указанием номера ООН впереди, которого должны стоять буквы «UN». Каждый класс или категория грузов идентифицируется отличительным знаком, этикеткой, предупредительной надписью или символом. При необходимости, каждый отдельный график (страница) в Кодексе относиться к требуемой этикетке и, если это применимо к знаку морского загрязнения и повышенной температуры или знаку, предупреждающему о дезинфекции. Все предупредительные надписи, оранжевые панели и другие знаки и/или символы должны быть убраны или скрыты с грузовой транспортной единицы после разгрузки груза или его остатков, указанных на таких надписях панелях или знаках. Каждое опасное вещество или категория веществ приведена в списке в графике. График Кодекса IMDG следует одному и тому же образцу. В верхнем левом углу графика указаны настоящее погрузочное наименование вещества, материала или предмета, и какие-либо известные и широко применяемые альтернативные наименования (синонимы). Справа от них приведена другая соответствующая информация или замечания, например идентификационный номер Организации Объединенных наций (ООН), химическая формула, пределы взрываемости, точка воспламенения и т.д. Далее следуют свойства и описания (например, состояние и вид), особые замечания, аспекты по упаковке, штивке, сегрегации и загрязнению моря. В графике также обозначены этикетка или этикетки/предупредительные надписи, и, если это необходимо, знаки о ЗАГРЯЗНЕНИИ МОРЯ и др., размещение которых необходимо на упаковках или грузовых транспортных единицах. Одна из этикеток представлена в Приложении 4, но этикетка или предупредительная надпись также может содержать дополнительную информацию. Те, которые используются для взрывчатых веществ, также дают информацию о номере деления вещества и группы его совместимости. Этикетки или предупредительные надписи класса 3 иногда содержат ссылку на точку воспламенения или группу воспламенения. Для этикеток или предупредительных надписей класса 7 необходимо указание дополнительной информации о содержимом, активности и транспортном индексе.

4.4 Кодекс IBC

Международный кодекс о конструкции и оборудовании судов, перевозящих опасные химикаты наливом (Кодекс IBC) применяется для танкеров для перевозки химикатов, построенных на или после 1 июля 1986 г. (дата вступления в силу части Б главы VII SOLAS от 1974 г., содержащейся в поправке от 1983 г. к Конвенции SOLAS). Танкеры для перевозки химикатов, построенные до этой



Этот проект финансируется
Европейским Союзом



даты должны соответствовать с требованиями Кодекса о конструкции и оборудовании судов, перевозящих опасные химикаты наливом. Целью каждого из этих кодексов является предоставление международных стандартов для безопасной перевозки наливных жидких опасных химикатов по морю, путем предписания стандарта модели и конструкции судов и оборудования для сведения к минимуму риска для судна, его экипажа и для окружающей среды, несмотря на тоннаж, но с учетом природы перевозимого продукта. Основным принципом является включение одного из типов судов, относящихся к опасным продуктам в Кодексы. Каждый из продуктов может иметь одно или более опасных свойств, которые включают воспламеняемость, токсичность, коррозионная активность и реактивность. При разработке Кодексов было признано, что они должны быть основаны на четких морских архитектурных и инженерных принципах и на ясном понимании опасностей различных продуктов; более того, технология конструкции танкеров для химических веществ не только сложная, но еще и быстро развивающаяся технология и Кодекс IBC не должен оставаться статическим. Следовательно, ИМО будет периодически пересматривать Кодекс IBC, принимая во внимание как опыт, так и технические разработки. В основном оба Кодекса касаются конструкции и оборудования судна. Другой важной стороной безопасной транспортировки продуктов, такой как тренинг, эксплуатация, контроль за передвижением и перегрузкой в портах, занимается или в дальнейшем займется ИМО.

Схема Кодекса IBC соответствует *Международному кодексу о конструкции и оборудовании судов, перевозящих наливные сжиженные газы* (Кодекс IGC). Суда, перевозящие газ также могут перевозить жидкие наливные химикаты, которые описываются в Кодексе IBC.

4.5 Кодекс IGC

Международный кодекс о конструкции и оборудовании судов, перевозящих наливные сжиженные газы (Кодекс IGC) применяется для судов, перевозящих газ, построенных на или после вступления в силу части В главы VII SOLAS от 1974 г., содержащейся в поправке от 1983 г. к Конвенции SOLAS (1 июля 1986 г.). Суда, перевозящие газ, построенные до этой даты должны соответствовать кодексу о конструкции и оборудовании судов, перевозящих наливные сжиженные газы или Кодексу для существующих судов, перевозящих наливные сжиженные газы. Целью кодекса является предоставление международных стандартов для безопасной перевозки наливных сжиженных газов и определенных других веществ по морю, путем предписания стандарта модели и конструкции судов и оборудования для сведения к минимуму риска для судна, его экипажа и для окружающей среды, с учетом природы перевозимого продукта. И здесь основным принципом является включение одного из типов судов, относящихся к опасным продуктам в Кодексы. Каждый из продуктов может иметь одно или более опасных свойств. Дальнейшую возможную опасность может вызвать продукт, перевозимый в криогенных условиях (в охлажденном виде) или под давлением. Жесткое столкновение или выброс судна на мель может стать причиной повреждения грузового резервуара и неконтролируемой утечки продукта. Такая утечка может привести к испарению или рассеиванию продукта и, в некоторых



Этот проект финансируется
Европейским Союзом



случаях, может вызвать разлом корпуса судна. Требования кодекса предназначены для сведения к минимуму этих рисков по возможности, основываясь на знании и технологии, существующих на сегодняшний день. ИМО периодически будет пересматривать Кодекс IGC, принимая во внимание как опыт, так и будущие разработки.

4.6 Опасные грузы в портах, новые рекомендации ИМО от 2007 г.

В связи с транспортировкой опасных грузов, главной заботой ИМО является защита жизни людей, находящихся на борту, а также самих судов. Но опасные грузы могут быть опасными также на берегу. Соответственно, для уменьшения риска при обращении с такими грузами в портах, в 1973 г. Ассамблея ИМО, резолюцией A.289(VIII) приняла *Рекомендацию по безопасному обращению опасных грузов в портах и гаванях*. Последующие разработки новых технологий береговых и судовых операций, а также желательность иметь более всеобъемлемые рекомендации, включающие опасные грузы в упакованном виде, жидкие и твердые опасные вещества и сжиженный газ, перевозимый наливом, предопределили необходимость пересмотра и обновления Рекомендации. Рекомендация пересматривалась несколько раз и циркулировалась как MSC/Circ.299 (12 февраль 1981г.), MSC/Circ.299/Add.1 (8 июль 1983г.) и MSC/Circ.675 (30 январь 1995г.). Редакция от 1995 г. включила необходимые обновления и некоторые новые свойства, наиболее важным из которых было руководство по осуществлению Рекомендаций теми странами-членами, которые находятся в процессе разработки правил транспортировки опасных грузов и деятельностью, связанной с такой транспортировкой, в портах. В 1996 г. Морской комитет безопасности согласился, что Кодекс IMDG должен быть переформатирован в стиле, совместимом с форматом Образцовых правил ООН, с целью повышения удобства использования, соответствия с правилами и безопасности транспортировки опасных грузов. На своем 75-ом собрании в мае 2002 г., Морской комитет безопасности подтвердил свое ранее решение о том, чтобы Кодекс IMDG стал обязательным в международном законодательстве. Таким образом, Кодекс IMDG Поправка 31 стал обязательным 1 января 2004 г. без какого-либо переходного периода под защитой глав VI и VII SOLAS 74, отредактированный. Рекомендации синхронизированы с соответствующими Кодексами ИМО и с Кодексом IMDG в частности. Очень важно гармонизировать правила в порту с судном для обеспечения беспрепятственных операций и предотвращения недоразумений между судном и берегом. В рекомендациях указана разница между хранением и складированием. Опасный груз, находящийся на территории порта как часть транспортной цепи, не рассматривается как складываемый, но только как ожидающим погрузку и дальнейшей перевозки другим видом транспорта. Из-за того, что эта операция рассматривается в Рекомендациях, термин «хранение» включен в общие определения обращения с грузом. Складирование, которое подразумевает хранение веществ на неопределенный период времени и которое



Этот проект финансируется
Европейским Союзом



непосредственно не вовлечено в процесс транспортировки, не рассматривается в этих рекомендациях и не было внесено в определения. Распорядительные органы могут желать регулировать складирование таких веществ, но это может быть осуществлено другими правилами, несвязанными с процессом транспортировки.

Эти Рекомендации предназначены для установления стандартных рамок, в которых Правительства могут разрабатывать правовые требования, либо изначально либо в качестве переработки, для обеспечения безопасной **транспортировки и обращения с опасными грузами на территории портов**. Эти Рекомендации не предназначены для определения стандартов по конструкциям и оборудованию.

Рекомендации предписывают, что все опасные грузы, перевозимые автодорогой, железной дорогой, баржей или судном управляются правовыми требованиями по транспорту, касательно упаковки, маркировки, этикетировании или предупредительных надписях, документации или сегрегации. Во всем мире, правовые требования по транспорту должны быть соответствующими для защиты населения и окружающей среды вдоль транспортной цепи, включая перевалку в начале и в конце транспортной цепи и во время смены видов транспорта. Это относится ко всем опасным грузам. Так как порты являются местом смены видов транспорта, правовые требования по транспорту для всех соответствующих видов транспорта будут применяться в портах. Тем не менее, во многих промышленных странах существуют особые правовые требования и стандарты по конструкции и эксплуатации нефтеперерабатывающих и химических заводов, нефтебаз, фабрик и центров хранения и распределения или подобных установок. Они могут включать законодательства, относящиеся к труду, охране окружающей среды, предотвращению загрязнений, охране вод и взрывчатым веществам. Эти особенные правовые требования и стандарты иногда значительно отличаются от правовых требований, основанных на этих Рекомендациях. Для избегания конфликта между разными правовыми требованиями и властями, ответственными за их выполнение, Рекомендации не должны применяться в портах или на территориях рядом с ними, которые напрямую не связаны с транспортировкой опасных грузов. Рекомендации также могут применяться на морских терминалах, которые не расположены в портах.

Пример 1

Одним из способов определения территорий, к которым применяются правовые требования, основанные Рекомендациях, является прикрепление плана к портовым законам или уставным нормам, показывающим различные территории в разных цветах, например (см. Рисунок 1):

Синий = водная территория, к которой правовые требования применяются;

Красный = территория, связывающая судно/берег (причалы, пристани, молы), к которой правовые требования применяются;

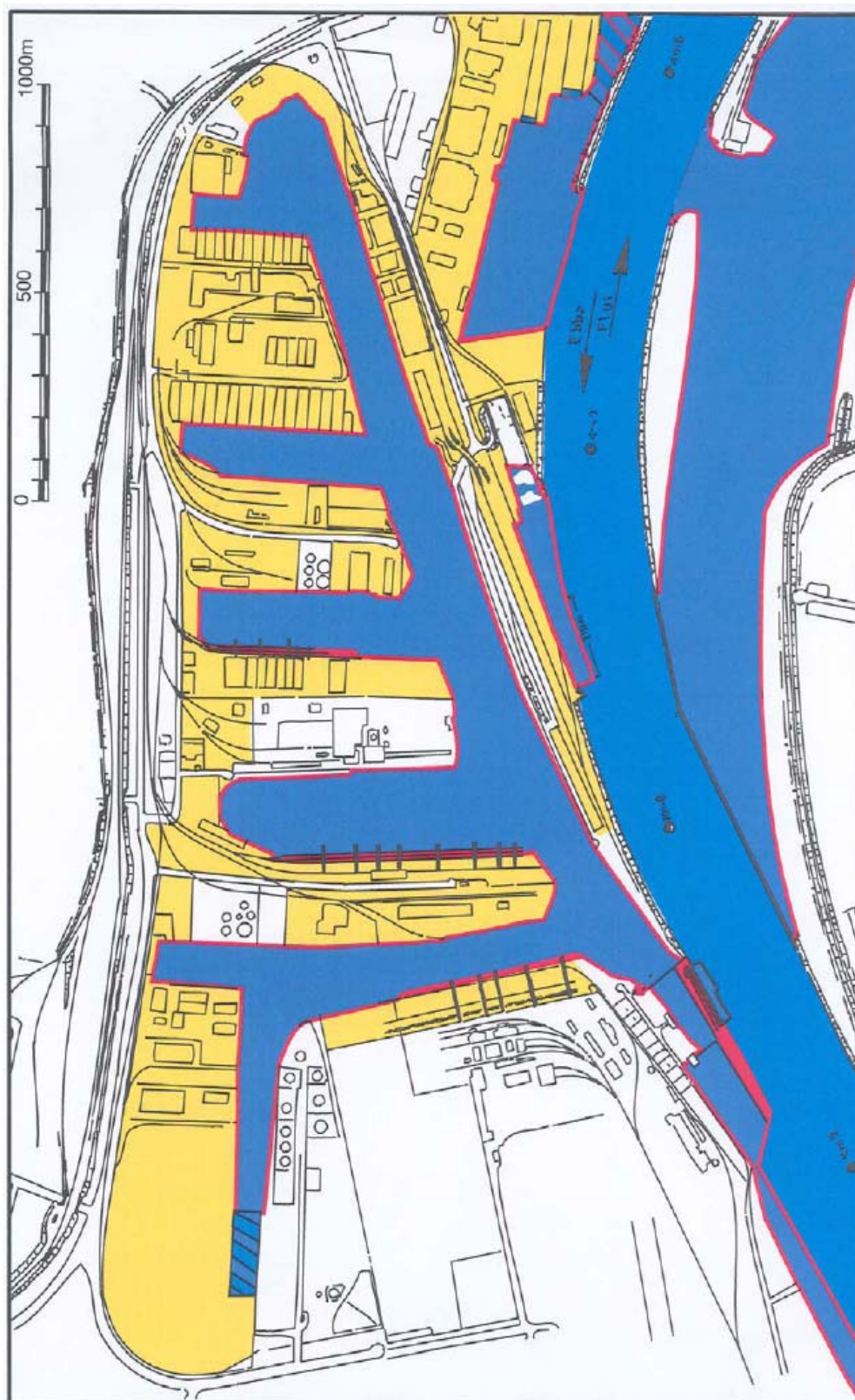
Желтый = береговая территория, к которой правовые требования применяются; и

Белый = береговая территория, к которой правовые требования не применяются.





Этот проект финансируется
Европейским Союзом





Этот проект финансируется
Европейским Союзом



Приложение 1 Обзор законодательства об опасных грузах

Следующая глава представляет обзор правовой и институциональной структуры и ее осуществление по странам.

Азербайджан

Международные конвенции и соглашения

Азербайджан является членом следующих конвенций:

<i>Вид транспорта</i>	<i>Конвенция</i>	<i>Страна - участница договора</i>
Автодорога	ADR	XX
Железная дорога	RID	--
	COTIF	--
Морской транспорт	IMO	XX
	SOLAS (Глава 7)	XX

Институциональная структура

Национальные правила (Азербайджанский закон о Транспортировке опасных грузов железной дорогой) основывается на московских правилах, что соответствует UNECE. Члены UNECE объединены в московские правила. Включая 2 ежегодных обновлений.

Ответственным за инспектирование опасных грузов в Азербайджане является Агентство по контролю за техникой безопасности на производстве и горной промышленностью. Министерство выдает особые разрешения только для некоторых особых видов опасных грузов, тем не менее, сжиженный нефтяной газ не включен в этот список.

При министерстве существует службы технического контроля по каждому виду транспорта, которые проверяют транспортировку опасного груза. Отдельные проверки осуществляет министерство по чрезвычайным ситуациям.

Согласно министерству, обучение персонала может не соответствовать стандарту. Тем не менее, западные компании возможно даже имеют внутренние правила, которые являются более строгими, чем международные правила.



Этот проект финансируется
Европейским Союзом



Министерство транспорта не предвидит возникновение каких-либо проблем в случае увеличения объемов транспортировки сжиженного нефтяного газа.

Железные дороги

Азербайджанские Государственные Железные Дороги владеют монополией по перевозке опасных грузов. Для транспортировки сжиженного нефтяного газа вагоны имеют специальную маркировку, таблички и дату производителя, которые соответствуют стандарту COTIF.

Государственные Железные Дороги ответственны только за вращающуюся часть вагонов. Вагоны для сжиженного нефтяного газа не принадлежат Государственным Железным Дорогам. Это создает раздел ответственности: Железные Дороги ответственны за аварии, произошедшие по вине Железных Дорог; но не за аварии, вызванные другими причинами; например, качеством цистерны для сжиженного нефтяного газа.

Железные дороги не проверяют качество цистерн для сжиженного нефтяного газа, проверяют только соответствие бумаг и маркировки с правилами. Для транспорта СНГ используется специальная аварийная карта CIS nr 206; при транспортировке за пределами СНГ, используется другая карта, а именно UNECE 2313. В Государственных Железных Дорогах служат консультанты по технике безопасности, а также проводятся тренинги по технике безопасности в соответствии с полученной от них информацией.

В Железных Дорогах также существует внутренний инспекционный отдел. Финансовые ограничения также могут влиять на качество безопасности. В прошлом году не произошло каких-либо крупных аварий.

Транспорт Каспийского моря

Что касается каспийского морского транспорта, обязанности в Азербайджане были распределены между Каспийской судоходной Компанией (КСК), ответственной за физические операции и новой государственной компанией “Меридиан”, несущей ответственность за “продажи” включая, продвижение бизнес операций.

Аналогичное разделение обязанностей имеет место и на Азербайджанской ж/д. Железная дорога занимается физическими операциями (передвижение поездов), а коммерческими операциями - государственная компания “Транскавказ”, действующая в качестве ж/д экспедиционного агентства.

В принципе, эта организационная структура не ограничивает возможности частного сектора, но операторам частного сектора придется работать с и под надзором этих “государственных действующих лиц”.



Этот проект финансируется
Европейским Союзом



Грузия

Международные конвенции и соглашения

Грузия является членом следующих конвенций:

<i>Вид транспорта</i>	<i>Конвенция</i>	<i>Страна - участница договора</i>
Автодорога	ADR	--
Железная дорога	RID	--
	COTIF	--
Морской транспорт	IMO	XX
	SOLAS (Глава 7)	XX

Национальное законодательство

В Грузии действуют следующие законы, подзаконные акты и декреты, регулирующие транспортировку опасных грузов.

Морская транспортировка.

- Международный морской кодекс об опасных грузах (IMDG)
- Международной конвенции о спасении жизни на море (SOLAS);
- Международная конвенция о предотвращении загрязнения окружающей среды судами (MARPOL);
- Морской кодекс Грузии;
- Законодательство Грузии об обучении и сертифицировании моряков;
- Декрет администрации морского транспорта Грузии о портовых правилах;

Воздушная транспортировка.

- Международная конвенция о гражданской авиации (Конвенция Чикаго), Приложение 18;
- Кодекс гражданской авиации Грузии;
- Декрет №1 Администрации гражданской авиации (01.03.2004) о правилах транспортировки опасных грузов воздушным транспортом;

Автодорожная транспортировка.

- Конвенция о контракте для международной перевозки опасных грузов автодорогой;
- Законодательство Грузии о безопасности дорожного движения;
- Законодательство Грузии об автодорожном транспорте;
- Декрет № 45 Объединенной транспортной администрации Грузии от 3 июля 2007 г. о «Технических требованиях для транспортных



Этот проект финансируется
Европейским Союзом



- средств и методов проверки, на основе которых транспортное средство получает разрешение на движение по дорогам Грузии»;
- Декрет № 45 Министерства транспорта и коммуникации Грузии от 6 августа 2003 г. о «Правилах транспортировки опасных грузов автодорожным транспортом»;
 - Декрет № 29 Министерства транспорта и коммуникации Грузии от 19 мая 2003 г. о «Системе контроля за техническим содержанием, эксплуатацией и проверкой автодорожного транспорта»;
 - Декрет № 5 Администрации автодорожного транспорта Грузии от 9 декабря 2005 г. о «Подтверждении разрешения для международной пассажирской транспортировки, международной грузовой транспортировки с территории Грузии»

Замечание. Грузия еще не присоединилась к Конвенции ADR. Попытки инициировать процедуру присоединения были существенны несколько раз Администрацией автодорожного транспорта, но в Парламенте Грузии так и не пришли к единому решению.

Железнодорожная транспортировка.

- Кодекс железных дорог Грузии;

Разное.

- Конвенция Базеля о контроле трансграничного перемещения опасных отходов;
- Закон Грузии о взрывоопасных веществах для промышленных нужд;
- Закон Грузии об опасных химических веществах;
- Декрет №211 министерства сельского хозяйства Грузии от 30 ноября 2006 г. о «Правилах и положениях транспортировки, циркуляции, складировании и использовании пестицидов и сельскохозяйственных химикатов»;
- Резолюция №184 Правительства Грузии от 28 сентября 2006 г. о «Принятии процедуры выдачи разрешений для производства, транспортировки, импорта и экспорта, реэкспорта и транзита «веществ ограниченной циркуляции» и составления и подтверждения списка «веществ ограниченной циркуляции».

Институциональная структура

Грузинская революция «Роз» (во время которой был смещен президент Шеварднадзе), в числе прочих, привнесла концепцию экономики «laissez faire» (никаких стеснений свободы торговли). Смысл заключается в том, чтобы влияние государства на экономику было уменьшено и чтобы частные компании были ответственны за свою деятельность, вместо правительственного контроля за всей бизнес деятельностью.





Этот проект финансируется
Европейским Союзом



Влияние государства на экономику должно быть уменьшено, государственные компании были проданы частному сектору и правительственные органы упразднены. В числе прочих, министерство транспорта было объединено с министерством экономического развития и служба транспортной инспекции была упразднена.

Железные дороги

Грузия является частью конвенции SMGS. Правила SMGS об опасных грузах были эффективно использованы при подготовке «Правил об опасных грузах» в 2003 г. Этими правилами руководствуется Грузинская Железная Дорога при транспортировке опасных грузов.

Грузинская Железная Дорога является членом SMGS. Она принимает большинство изменений и участвует во всех ежегодных встречах, конференциях SMGS. Раз в два года компания изменяет свои инструкции об опасных грузах в соответствии с изменениями SMGS.

Грузинская Железная Дорога осуществляет не только операции по передвижению поездов, но также проверяет свои операции и процедуры посредством своего департамента безопасности и расследует причины аварий при их возникновении. Грузинская Железная Дорога организует собственные тренинги по безопасности в соответствии со стандартами SMGS. Тем не менее, поскольку не существует правительственной службы по сертифицированию свидетельств тренинговых институтов или тренингов, эти тренинги не сертифицированы.

Для транспортировки опасных грузов или сжиженного нефтяного газа не требуется получение особых разрешений от правительственных органов. Эти разрешения были упразднены после объединения министерства транспорта с министерством экономического развития. Стандарты безопасности SMGS предоставляют инструкции безопасности. Особые разрешения необходимы только для транспортировки ядерных или взрывоопасных грузов; в этом случае разрешения выдаются министерством обороны.

Безопасность является весьма важным аспектом для Грузинской Железной Дороги и, до сегодняшнего дня, каких-либо крупных аварий не происходило. По сообщениям, в случае конфликта интересов между коммерческим департаментом и департаментом безопасности Грузинской Железной Дороги, принятие окончательного решения остается за последним.

В случае крупных аварий, помощь департаменту безопасности Грузинской Железной Дороги в расследовании причин случившегося оказывают правительственные органы, например, прокуратура транспорта при генеральной прокуратуре.



Этот проект финансируется
Европейским Союзом



Грузинская Железная Дорога не имеет собственных вагонов для сжиженного нефтяного газа. Владельцы этих вагонов несут ответственность за осуществление технического осмотра ежегодно или раз в два года, и они же ответственны в случае аварии по причине состояния вагона. Грузинская Железная Дорога несет ответственность за аварию по причине состояния железной дороги или какой-либо другой причине в рамках ее компетенции.

Проверки безопасности вагонов осуществляются на границе и в портах, в начале и конце транспортировки. Контроль осуществляется визуально и включают проверку документов. Только при обнаружении отклонения от нормы, вагон перегоняется для осуществления технического осмотра. Вагоны не выбираются случайно для технического осмотра.

Интересна процедура пересечения границы, которая должна осуществиться за 24 часа. Экспедиторы должны подготовить пакет документов (гарантийное письмо, грузовое акцизное письмо) заранее, с тем, чтобы процедура пересечения границы занимала менее суток. Если процедура занимает больше времени, взимается штраф в размере 25 долларов США за каждый вагон в день.

Существует специальный тариф для транспортировки опасных грузов, который включает дополнительную ответственность Грузинской Железной Дороги и процедур безопасности, например особые процедуры по маневровым работам.

По сообщениям, Грузинская Железная Дорога все еще является весьма эффективно организованной организацией и правила и положения, особенно по безопасности, очень строго соблюдаются. Тем не менее, не существует какой-либо нейтральной службы, которая подтвердила бы эти впечатления. Информация основывается только на заявлениях самой Грузинской Железной Дороги.

Автодорожный сектор

Грузия не является членом ADR. Соглашение ADR уже пять лет дожидается утверждения в Парламенте, что не предвидится, поскольку это будет иметь сильное влияние на транспортировку опасных грузов в автодорожном секторе. Так как не существует тренинговых институтов и инспекционной службы транспорта, проверяющей осуществление. Компании не имеют консультантов по технике безопасности и не существует технической инспекции грузовиков и их грузов.

Как было указано ранее, автодорожный сектор не ограничен в транспортировке опасных грузов, кроме ядерных и взрывоопасных грузов, так как инспекционной службы транспорта больше не существует. Формально министерство экономического развития ответственно за разработку стратегии по транспортировке опасных грузов в автодорожном секторе; на практике это не происходит.



Этот проект финансируется
Европейским Союзом



Из-за весьма ограниченного транзитного транспорта опасных грузов автодорогой, вопрос о ADR на границе не стоит. Транспортный сектор показывает, что большой необходимости в процедурах ADR не существует.

Трубопроводы

Недавно официально объединились компании нефтепровода и газопровода, а также лицензионный институт. Еще не ясно как это будет работать, так как объединение еще не осуществилось на практике. Эта компания частично ответственна за операции, инспектирование и лицензирование строительства новых трубопроводов и операторов.

Эта нефтегазовая компания будет независимой от департамента регулирования транспорта министерства экономического развития.

Грузинская Морская организация является членом IMO. Грузия является членом Конвенции SOLAS (Спасение жизни на море). Таким образом, положения этого документа действуют в грузинских портах и на судах под грузинским флагом, а также должны быть действительны для судов входящих в грузинские порты и пересекающие территориальные воды.

Казахстан

Международные конвенции и соглашения

Казахстан является членом следующих конвенций:

<i>Вид транспорта</i>	<i>Конвенция</i>	<i>Страна - участница договора</i>
Автодорога	ADR	XX
Железная дорога	RID	--
	COTIF	--
Морской транспорт	IMO	XX
	SOLAS (Глава 7)	XX

Национальное законодательство

Транспортировка опасных грузов в Республике Казахстан регулируется рядом правовых положений, включая международные конвенции и соглашения, законы, правительственные декреты и приказы уполномоченных органов Республики Казахстан.

В сфере транспортировки опасных грузов, основой законодательства Казахстана являются следующие документы:





Этот проект финансируется
Европейским Союзом



- Европейское Соглашение о Международной перевозке опасных грузов автодорогой (ADR) от 30 сентября 1957 г., к которому Казахстан присоединился 7 мая 2001 г. посредством Закона #193-II;
- Положения о транспортировке опасных грузов к Соглашению о Международном грузовом движении - SMGS, Казахстан присоединился к этому соглашению 9 ноября 1992 г. посредством Декрета Премьер-министра Республики Казахстан #19071;
- Закон Республики Казахстан о «Транспорте в Республике Казахстан» от 21 сентября 1994 г. # 156-XIII;
- Закон Республики Казахстан об «Автодорожном транспорте» от 8 декабря 2001 г. #476-II;
- Закон Республики Казахстан о «Железнодорожном транспорте» от 17 января 2002 г. #266-II;
- Закон Республики Казахстан о «Морском торговом флоте» от 17 января 2002 г. #284-II;
- Закон Республики Казахстан о «Внутреннем водном транспорте» от 6 июля 2004 г. #574-II;
- Закон Республики Казахстан о «Государственной регуляции гражданской авиации» от 15 декабря 2001 г. #271-II.

На сегодняшний день проект Кодекса Транспорта рассматривается в верхней Палате Парламента – Меджлиса – Республики Казахстан. Этот Кодекс объединит вышеуказанные законы Казахстана и будет регулировать все вопросы в транспортной сфере, включая перевозку опасных грузов.

Кроме того, Казахстан подписал следующие международные соглашения, регулирующие отношения при транспортировке опасных грузов в странах СНГ.

- Соглашение об общих условиях транзита по территориям стран-членов Таможенного Союза (Москва, 22 января 1998 г.);
- Соглашение о контроле трансграничной транспортировки опасных грузов и других отходов (Москва, 12 апреля 1996 г.).
- Положения о перевозке опасных грузов, утвержденные Советом о Железнодорожной транспортировке стран СНГ и принятые на XV собрании Совета 5 апреля 1996 г.

Комитет транспортного контроля министерства транспорта и коммуникаций ответственен за все вопросы, связанные с выдачей лицензий для транспортировки опасных грузов.

Вопрос лицензирования регулируется нижеуказанными законами:

- Закон Республики Казахстан о «Лицензировании» от 11 января 2007 г.;
- Декрет правительства Республики Казахстан от 27 июня 2007 г. #534 о «принятии правил лицензирования и квалификационных требований по транспортировке опасных грузов»;





Этот проект финансируется
Европейским Союзом



Что касается обеспечения безопасности во время перевозки опасных грузов автодорожным транспортом, в Казахстане действуют следующие положения:

- «Правила транспортировки опасных грузов автодорожным транспортом по территории Республики Казахстан и квалификационные требования к водителю и транспортному средству, перевозящему опасные грузы», одобренные Декретом правительства республики Казахстан от 12 мая 2007 г. #316 о «некоторых вопросах транспортировки опасных грузов автодорожным транспортом»;
- Приказ Председателя Комитета транспортного контроля, министерства транспорта и коммуникаций от 3 мая 2004 г. # 38-П о «некоторых мерах для усовершенствования регистрации и выдачи разрешений в сфере автодорожного транспорта»;
- Приказ министерства транспорта и коммуникаций от 23 сентября 2003 г. # 282-І об «утверждении курсов по специальной подготовки водителей, перевозящих опасные грузы»;
- Приказ министерства транспорта и коммуникаций от 6 сентября 2002 г. # 303-І об «утверждении курсов по специальной подготовке водителей, осуществляющие международные перевозки опасных грузов».

Перевозки опасных грузов воздушным транспортом в Казахстане регулируется следующими документами:

- Положения о транспортировке опасных грузов воздушным транспортом, утвержденные Приказом председателя комитета гражданской авиации, министерство транспорта и коммуникаций, 17 сентября 2002 г. # 701;
- Приказ председателя комитета гражданской авиации, министерство транспорта и коммуникаций от 22 июня 2005 г. # 127 об «Утверждении сертификационных требований к операторам воздушного транспорта»;
- Декрет правительства Республики Казахстан от 26 июня 2002 г. #695 об «Утверждении списка опасных грузов, предназначенных для транспортировки самолетами»

Что касается обеспечения безопасности во время перевозки опасных грузов железной дорогой, в Казахстане действуют следующие положения:

- Приказ министерства транспорта и коммуникаций от 23 ноября 2004 г. # 429-І об «утверждении правил грузовой транспортировки»;
- Приказ министерства транспорта и коммуникаций от 18 марта 2004 г. # 122-І об «Утверждении правил транспортировки багажа и грузов железнодорожным транспортом Республики Казахстан».

Что касается обеспечения безопасности во время перевозки опасных грузов водным транспортом, в Казахстане действуют следующие положения:





Этот проект финансируется
Европейским Союзом



- Приказ министерства транспорта и коммуникаций от 27 мая 2005 г. #517 об «Утверждении списка опасных грузов, предназначенных для транспортировки водным транспортом»;

Тем не менее, не все страны, которые рассматриваются в данном отчете, разработали такие же детальные правила транспортировки опасных грузов.

Правовая система транспортной сферы Казахстана реформируется с целью достижения европейских стандартов и соответствия требованиям WTO; тем не менее, этот список указывает, что, с правовой точки зрения, созданы все условия для безопасной транспортировки в Казахстане.

Институциональная структура

Железные дороги

Казахстанская Железная Дорога (КЖД) является акционерным обществом, 51% акций которой принадлежит государству и 49% частным компаниям. КЖД является рентабельной компанией, годовой доход которой составил 114 миллионов долларов США за 2006 г. Казахстанская Железная Дорога является монополистом в сфере организации железнодорожного движения. КЖД – крупная компания со штатом служащих около 100,000 сотрудников.

Транспортные объемы огромны. На текущий момент строиться вторая ж/д ветка до Китая, которая будет готова через два года. Транспортные объемы быстро растут. В 2006 г. в Китай было транспортировано 11 миллионов тонн груза. Эта тенденция делает транспортировку через Каспийское море менее важным для КЖД.

КДЖ регулируется Комитетом железнодорожного транспорта при министерстве транспорта и коммуникаций и разрабатывает стандарты и нормы. Правовая основа соответствует российской системе SMGS, которая способствует грузовому потоку в странах-членах SMGS. Более того, так как Азербайджан и Грузия хотят привлечь груз, эти страны не намереваются затруднять грузовые потоки слишком большим количеством административных ограничений.

Причиной недавней железнодорожной аварии на Украине, с участием вагонов Казфосфора (химическая компания Казахстана), по-видимому, указанные вагоны не стали, так как они проверяются каждые два года в соответствии с технической инспекцией Казахстана и стандартами безопасности. Более того, вагоны, принадлежащие частным компаниям, как правило, содержатся в лучшем состоянии, чем вагоны государственной железнодорожной компании.

Технические осмотры и проверки безопасности осуществляются на двух уровнях: департамент безопасности КЖД со штатом служащих 12,000 сотрудников; и Служба инспекции транспорта при министерстве транспорта и коммуникаций со





Этот проект финансируется
Европейским Союзом



штатом служащих 1,500 сотрудников, но которые проверяют все транспортные средства. Из-за экстремальных погодных условий стандарты состояния колеи высокие и пути проверяются каждый день. Сеть железнодорожных путей составляет 14,000(!) километров.

Между департаментом безопасности КЖД и службой инспекции не существует конфликта интересов. Статистика безопасности указывает на некоторые инциденты и аварии, но не больше или меньше чем в других странах, так как человеческий фактор и технические неполадки избежать невозможно. Тем не менее, коммерческий интерес в транспортировке грузов без задержек из-за инцидентов или аварий очень высок, что способствует безопасности окружающей среды и упрощенным процедурам пересечения границы.

Морской транспорт

До 2007 г. и казахстанские и азербайджанские суда транспортировали нефть на Каспийском море. С 2007 г. Каспийская Судходная Компания (Азербайджан) имеет «якобы монополию» на морскую транспортировку в Азербайджан, так как казахстанские суда больше не ходят по маршруту Актау-Баку. Портовые сборы для судов не под азербайджанским флагом возросли настолько, что не азербайджанские судходные компании перестали ходить в Баку. Из-за того, что Казахстан стремится присоединиться к WTO, такая политика дискриминации судов под иностранным флагом была невозможна в Казахстане.

98% морского транспорта составляет транспортировка сырой нефти. Транспортировка нефти в Баку уменьшилась на 30% по сравнению с тем же периодом прошлого года.

Казахстан является членом IMO, но еще не присоединился к МОРОГ, что запланировано. Правовая структура Казахстана основана на международных соглашениях.

Служба инспектирования министерства транспорта и коммуникаций проверяет исполнения законов и правил Казахстана на судах. В порту Актау служат 32 инспекторов. В 2006 г. В территориальных водах Казахстана произошли 12 аварий: 4 суда столкнулись с причалом, 5 судов сели на песчаную отмель. По сообщениям службы инспектирования, большинство аварий происходит по вине человеческого фактора. В числе прочего, казахские инспектора строго проверяют употребление алкоголя.

Автомобильный транспорт

Казахстан является членом ADR. ADR хорошо выполняется в Казахстане. Около 300 инспекторов на дорогах проверяют, в числе прочего, транспортные средства с опасными грузами. Консультанты по технике безопасности и специальные тренинги весьма эффективны.





Этот проект финансируется
Европейским Союзом



В соответствии с законодательством Казахстана, транспортировка опасных грузов не разрешена на грунтовых дорогах без специальной лицензии. Так как из большинства нефтегазовых месторождений идет грунтовая дорога, такие лицензии затрудняют автодорожную транспортировку сжиженного нефтяного газа.

Украина

Международные конвенции и соглашения

Украина является членом следующих конвенций:

<i>Вид транспорта</i>	<i>Конвенция</i>	<i>Страна - участница договора</i>
Автодорога	ADR	XX
Железная дорога	RID	В процессе подготовки
	COTIF	
Морской транспорт	IMO	XX
	SOLAS (Глава 7)	XX

Национальное законодательство

Транспортировка опасных грузов в странах ТРАСЕКА регулируется рядом законов и положений, а также международными соглашениями. Для примера достаточно указать на ситуацию на Украине, где применяются следующие законы и положения:

- Закон Украины "О транспорте";
- Закон Украины "О перевозке опасных грузов";
- Европейское соглашение о Международной перевозке опасных грузов автодорогой (ADR) от 1957 г., к которому Украина присоединилась в 2000 г.;
- Правила техники безопасности, а также порядок работ по ликвидации аварии во время транспортировки опасных грузов железной дорогой;
- Положения по транспортировке опасных грузов Соглашения о международных перевозках грузов - SMGS, Приложение 2;
- Положения о транспортировке опасных грузов железной дорогой (в настоящий момент находится в процессе легализации с последующим осуществлением).

В соответствии с Указом кабинета министров Украины № 440 от 1995 г., Министерство по защите окружающей среды Украины несет ответственность за все вопросы, касающиеся выдачи разрешений для транспортировки опасных грузов, с обязательной корректировкой Министерства транспорта и коммуникаций.





Этот проект финансируется
Европейским Союзом



В связи с обеспечением безопасности во время транспортировки опасных грузов железной дорогой, при выдаче лицензий и контролем за выполнением условий лицензий экономическими службами, необходимо принимать во внимание следующие положения:

- Указ кабинета министров Украины № 733 от 01 июня 2002 г.;
- „О подтверждении Порядка и положений по обязательному страхованию ответственности организациями, занимающимися транспортировкой опасных грузов от возникновения отрицательных последствий при транзите опасных грузов”;
- Положения по перевозке опасных грузов, одобренное Советом по железнодорожным транспортировкам стран СНГ и принятое на XV совещании Совета 5 апреля 1996 г.;
- Приказ Государственной комиссии Украины о регулятивной политике и Министерства транспорта и коммуникации Украины от 08.06.2001 № 85/363 “Об одобрении положений лицензирования для внедрения торгово-промышленной деятельности по предоставлению услуг грузопассажирских перевозок железной дорогой”;
- Директива Совета 96/49/EU от 23.07.96 о взаимном признании законов стран-участниц во время транспортировки опасных грузов железной дорогой.

Относительно обеспечения безопасности во время перевозки опасных грузов морским и речным транспортом, на Украине действительны следующие положения:

- WP 31.11.43-81 "Положения по транспортировке сжиженного нефтяного газа наливом специализированными судами, перевозящими газ"
- WP 31.15.01-89 "Положения о транспортировке опасных грузов морем" (положения МОРОГ)
- Безопасность портовых операций с наливным сжиженным нефтяным газом регулируется положениями отдельных морских портов
- VNTP 01-78 "Стандарты технологической разработки морских портов"
- WP 31.40.21-86 "Система организационно-технологической документации по процессу погрузо-разгрузочных операций. Общие положения"
- Кодекс торгового флота Украины
- Водный кодекс Украины
- Положения по Министерству транспорта и коммуникации Украины, одобренные Декретом Кабинета министров Украины от 06.06.2006 № 789
- Процедура надзора для безопасности транспортного движения, одобренная Декретом Кабинета министров Украины от 04.03.97 № 204





Этот проект финансируется
Европейским Союзом



- Положения по санитарной защите территории Украины, одобренные Декретом Кабинета министров Украины от 24.04.99 # 696
- Постановление о Главной государственной инспекции по безопасности морской навигации, одобренное Декретом Кабинета министров Украины от 30.12.98 № 2098
- Приказ Министерства транспорта Украины от 17.09.92 № 7 "Об учреждении Грузового бюро Украины"
- Приказ Министерства транспорта Украины от 20.11.2003 № 904 "Об одобрении Положений по системе безопасности управления навигацией морского и речного транспорта".
- Положения об Инспекции портового государственного контроля в коммерческих морских портах Украины, одобренные указом от 18.10.2000 № 574
- Правила регистрации операций с токсичными веществами на судах, о морских установках и портах Украины, одобренные приказом Министерства транспорта Украины от 10.04.2001 № 205.

Несмотря на то, что не во всех странах, имеющих отношение к данному исследованию, действуют такие же детальные законодательства, настоящий список показывает, что, с правовой точки зрения, созданы все условия для безопасной транспортировки. Тем не менее, критике подвергается недостаточная гармонизация положений, в частности изменение стандартов бывшего Советского Союза на международные и европейские стандарты.⁴ На Украине, список межгосударственных стандартов (ГОСТ), разработанных до 1992 г. и действующих до сих пор, включает 16,765 различных стандартов⁵. В особенности, значительное количество стандартов, которые должны служить как доказательственная база для соответствия с техническими положениями (принятыми на основе Европейских директив "Новый подход"), не принято.

Применение старых стандартов на Украине и других странах препятствует применению принципа "один стандарт – один тест – один сертификат", провозглашенного Международной организацией по стандартизации (ISO), который должен стать ключевым принципом системы технического регулирования всех стран-участниц ISO, что полностью соответствует Соглашению по техническим барьерам к торговле.⁶

ГОСТ (Государственный стандарт) цитируется в Приложениях RID и ADR. Немецким BAM принимает сертификат анализа по ГОСТу до сих пор без дальнейшего исследования. Тем не менее, в новой редакции ADR/RID от 2009 г.

⁴ План мероприятий по осуществлению мер относительно гармонизации национальных стандартов с международными и европейскими стандартами, как заявлено в Указе Президента Украины о Программе интеграции Украины в Европейские Союз от 14.09.2000 г. №1072/2000, с изменениями и дополнениями, принятыми согласно Президентского Указа №1411/2004 от 16.11.2004 г., запаздывает (<http://zakon.rada.gov.ua>).

⁵ От 1 марта, 2006 г.

⁶ см. Принципы технического регулирования и потребления Государственного Комитета Украины, "Зелёная книга" по Принципам адаптации национального законодательства к европейским требованиям; Киев 2006 г.





Этот проект финансируется
Европейским Союзом



предусмотрено что, минимальные стандарты для анализа будут осуществляться с опцией международного перекрестного мониторинга.

В частности, сфере опасных грузов применяются

- ГОСТ 19433-88 с изменениями “Опасный груз. Классификация и маркировка”
- ГОСТ 12.1.044-89 “Воспламеняемость и взрываемость веществ и материалов. Классификация индикаторов и методы определения”

Классификация осуществляется на основе:

- оценка опасностей химического вещества и определения категории опасности для веществ и определенных типов продуктов, исходя из его возможного вреда человеческому здоровью и окружающей среде;
- установление стандартов, связанных со здоровьем и других стандартов по содержанию веществ и компонентов продуктов в окружающей среде, включая санитарно-эпидемиологические инструкции по определенным продуктам, максимальный лимит концентрации загрязняющих веществ в различных экологических средах (воздух, вода, почва), максимально допустимый выброс загрязняющих веществ;
- разработка технической документации, например, список превентивных и защитных мер, инструкций по безопасному использованию, условий очистки, утилизации отходов и определенных продуктов для предотвращения неблагоприятного воздействия на здоровье и окружающую среду.

Оценка опасностей означает экспертную оценку (включая, проверку инвентаря опасных компонентов) и лабораторные испытания веществ и продуктов. Объем тестов зависит от потенциального класса опасности. Если продукт содержит вещества I или II класса опасности, исследования продолжительного токсического эффекта также проводятся в дополнение к химическо-гигиеническим тестам. Общие принципы испытания предписаны национальными стандартами (ГОСТ).

Основные различия между системами классификаций веществ ЕС и ГОСТа являются:

- Система ГОСТ полагается на знание экспертов в сфере интерпретации результатов теста в институтах, осуществляющих оценку опасностей, не существует юридически обязательных общих критериев классификации схожих с Руководством по классификации и маркировке ЕС, т.е. возможно, что одному и тому же веществу, при оценке в разных институтах, присвоят разные классы опасности;
- Список необходимых тестов зависит от типа вещества, и его категория опасности определяется только по пестицидам, не существует единого подхода к тестированию других веществ.





Этот проект финансируется
Европейским Союзом



- Во время проведения тестов для оценки опасностей, методы OECD не всегда соблюдаются.

Тем не менее, стандартизация методов имеет важнейшее значение на международной арене. Например, будущее “Усовершенствование глобально гармонизированной системы классификации и маркировки химических веществ”⁷, направленно на следующие вопросы относительно воспламеняемых жидкостей:

- Длительное сжигание
- Расчет температуры воспламенения смесей
- Стандарты, приведенные для определения температуры воспламенения; и
- Определения точки кипения/ начальной точки кипения

Институциональная структура

Настоящий параграф фокусирует внимание на железнодорожном транспорте, так как он является единственным видом транспорта, использование которого будет практично для транспортировки сжиженного нефтяного газа в больших количествах на Украине.

Правовая система:

Украинский закон об опасных грузах для железных дорог на 70% гармонизирован с RID. Ожидается, что в июле 2007 г. Он расширится на 100 %. Контейнер-цистерны уже отвечают международным требованиям. Офис COTIF в Варшаве ответственен за утверждение гармонизации. Ожидается, что Украина присоединится к RID, тем не менее, еще не указано каких-либо дат. Украина готова присоединиться к AND.

На сегодняшний день Украина имеет некоторые процедуры об опасных грузах, которые более строги, чем RID, и некоторые - менее. Например:

Более строгий – RID предусматривает инспекцию давления резервуаров каждые 7 лет, в то время как на Украине предусмотрено 5-летний период; и даже чаще в зависимости от использования цистерн.

Менее строгий – Украина не использует железные пластины для идентификации содержимого контейнера, но на цистерне пишут белой краской (код опасных грузов ООН); или дата проверки не четко обозначена на цистерне. Аварийная карта только на русском или украинском языках, но не на английском.

На аварийных картах указаны коды ООН, а не коды SMGS.

Институциональные элементы:

⁷ ООН; Комитет экспертов по транспортировке опасных грузов и глобально гармонизированной системы классификации и маркировки химических веществ, ST/SG/AC.10/C.3/2007/11; ST/SG/AC.10/C.4/2007/2; 12 апреля 2007 г.



Этот проект финансируется
Европейским Союзом



За проверку процедур безопасности отвечает Служба железнодорожного инспектирования при министерстве транспорта. Служба является независимым органом и подотчетна министерству транспорта. Она, в основном проверяет пути, вагоны и локомотивы. Ответственность за упаковку несет грузоотправитель или завод.

Цистерны проверяет отдельный орган: Государственный комитет технического и промышленного контроля, который ответственен за испытание и контроль цистерн для сжиженного нефтяного газа.

Недавно Украина внедрила специальные тренинги для транспортировки сжиженного нефтяного газа. Разрешения для перевозки опасных грузов выдается на год министерством транспорта. При возникновении аварии Железная Дорога сообщает об этом министерству MNS, которое информирует службу инспектирования. Между этими институтами существует беспрепятственное сотрудничество.

В принципе Украина использует документы SMGS, так как их можно использовать до границы с Германией. Украина испытывает Единый коносамент. Аспекты по защите окружающей среды охватываются законом; тем не менее, система штрафов не действует, так как служба инспектирования оборудована и обучена ненадлежащим образом, следовательно, строгий механизм контроля отсутствует.

Транспортировка сжиженного нефтяного газа на практике:

На сегодняшний день 70% транспортировки сжиженного нефтяного газа – местная. Украина не может увеличить международную транспортировку за короткий период, так как не заказано дополнительных вагонов; более того, Украина не хочет отправлять свои вагоны-цистерны в Грузию и Туркменистан, так как эти страны известны тем, что теряют эти вагоны.

В каждом регионе действует отдельная железнодорожная компания. Когда в транспортировку вовлечены более одного региона, тогда в каждом регионе локомотив меняется и проверяются сопроводительные документы. Из Одессы до польской границы поезда идут от 3 до 5 дней в зависимости от количества маневров для осуществления процедур.

Пока не случалось каких-либо крупных аварий при транспортировке опасных грузов железной дорогой. Железная дорога является самым безопасным видом транспорта. (Это было отмечено до случая схода с рельс, обсужденного ранее в этом отчете). Существует разница между правилами и каждодневной практикой. Служба инспектирования находит довольно много нарушений во время инспекций: например, при погрузке и транспортировке сжиженного нефтяного газа температура непостоянна. Если тренинг будет лучше, это не произойдет.

Согласно службе инспектирования, грузоотправители допускают большее количество ошибок, чем железная дорога. Эти аварии происходят, в основном из-за человеческого фактора.





Этот проект финансируется
Европейским Союзом



Существует максимальное количество поездов с опасными грузами, которое зависит от квот Венгрии, Польши и Словакии. Эти страны допускают только определенное количество поездов с опасными грузами на свою территорию.

Заключения

Четыре страны, участвующие в исследовании, Азербайджан, Грузия, Казахстан и Украина, не имеют каких-либо правовых или институциональных барьеров для транспортировки сжиженного нефтяного газа, а также они не ограничивают увеличение транспортировки сжиженного нефтяного газа. Транспортировка сжиженного нефтяного газа специально не регулируется; она рассматривается также как транспортировка всех других опасных грузов.

Контроль за осуществлением правил по безопасности на железной дороге проверяется внутренними департаментами по безопасности железных дорог. Эти департаменты проверяются министерскими службами инспектирования. Только в Грузии нет такого дополнительного контролирующего органа на национальном уровне.

Контроль за правилами по безопасности на море осуществляется морской службой инспектирования и портовыми властями.



Опубликовано октябрь 2007 г.

Настоящее издание было подготовлено при поддержке Европейского Союза.
NEA и ее партнеры несут полную ответственность за содержание и оно не может быть
истолковано как отражения взглядов Европейского Союза.