



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по перевозкам опасных грузов

Девяностая сессия

Женева, 2–6 мая 2011 года

Пункт 9 предварительной повестки дня

Прочие вопросы

Опасные грузы на терминалах, в пунктах перевалки и других местах временного складирования

Передано правительством Швеции¹

Резюме

Существо вопроса:	ДОПОГ не охватывает временное складирование, погрузку и разгрузку в той же степени, что и перевозку. В настоящем документе предлагаются меры по усилению/согласованию правил временного складирования и некоторые понятия, содержащиеся в директиве Севесо, для включения в ДОПОГ.
Предлагаемое решение:	Обсуждение
Справочный документ:	Неофициальный документ INF.20 (секретариат), представленный на восемьдесят шестой сессии Рабочей группы

¹ Настоящий документ представлен в соответствии с пунктом 1 f) положения о круге ведения Рабочей группы, содержащегося в документе ECE/TRANS/WP.15/190/Add.1; в нем предусматривается, что Рабочая группа содействует "обсуждению и решению любых проблем, связанных с толкованием или эффективным осуществлением требований Европейского соглашения о международно-дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ)".

I. Введение

Правила промежуточного временного складирования

1. Перевозка опасных грузов, включающая временное складирование или перегрузку на терминалах, в пунктах перевалки и т.п., охватывается правилами перевозки опасных грузов.

2. Однако в тех случаях, когда грузы перегружаются или временно складированы в ходе транспортной операции, эти правила более или менее ограничиваются регулированием самих грузов и в некоторой степени мерами, которые непосредственно связаны с такими грузами. Например, в случае № ООН 1942 аммония нитрат, в дополнительном положении CV24 "Перед загрузкой транспортное средство и контейнеры должны быть тщательно очищены, особенно от всех горючих отходов (солома, сено, бумага и т.д.)..." о временном складировании ничего не говорится. Естественно, применять все правила, регулирующие перевозку опасных грузов наземными видами транспорта, в случае их обработки на терминалах и т.д., вряд ли целесообразно. В связи с отсутствием в транспортных правилах положений, регулирующих временное складирование, широко применяются национальные правила. Это может подорвать все усилия по созданию согласованных условий перевозки. Тем не менее можно было бы обсудить вопрос о целесообразности введения в действие некоторых требований, регламентирующих технику безопасности на этих объектах.

3. Вместе с тем в ДОПОГ содержатся две части, которые охватывают промежуточное временное складирование: это положение, регламентирующее безопасность, в главе 1.10 и специальное положение CV33 в разделе 7.5.11.

4. В директиве Совета 95/50/ЕС от 6 октября 1995 года о единообразных процедурах в области контроля за автомобильными перевозками опасных грузов, также обращается внимание на изменение местонахождения, хотя она также предусматривает некоторые возможности контроля и на территории предприятий. Однако контрольные списки в приложении I и особенно в приложении III (Доклад Комиссии о нарушениях и санкциях) не содержат никаких базовых указаний на проверку условий на объектах, предназначенных для промежуточного временного складирования.

5. На восемьдесят шестой сессии Рабочей группы секретариат представил неофициальный документ INF.20 о двухгодичной оценке. На основании этой оценки можно сделать вывод о том, что полный контроль за проверками, проводимыми в соответствии с подразделом 1.8.1.3 ДОПОГ, осуществляют не многие страны.

Включение в ДОПОГ тематических областей, аналогичных областям, охватываемым директивой Севесо.

6. Директива Севесо (директива Совета 96/82/ЕС от 9 декабря 1996 года об ограничении риска крупных аварий, связанных с опасными веществами) не применяется к перевозке опасных грузов ни на одном из видов транспорта. Не применяется она и к промежуточному временному складированию, погрузке и разгрузке или перевалке между различными видами на причалах, пристанях или сортировочных станциях вне предприятий. Вместе с тем эта директива

включает широкий комплекс мер, подлежащих принятию в целях ограничения риска и последствий происшествий с опасными веществами. Это можно, например, видеть в положениях 17–19:

"17) Поскольку для подтверждения того, что все меры, необходимые для предотвращения серьезных аварий, были приняты, а также для подготовки планов действий на случай чрезвычайных обстоятельств оператор должен (в случае предприятий, на которых имеются в наличии опасные вещества в значительном количестве) представить в компетентный орган сведения в форме отчета о безопасности, в котором подробно указывается название и адрес предприятия, содержится список имеющихся опасных веществ, объектов и складов, возможные риски серьезных аварий и действующая система управления, с тем чтобы предотвратить и снизить риски серьезных аварий и обеспечить необходимые мероприятия по ограничению их последствий;

18) поскольку для снижения риска возникновения "эффекта домино" (когда предприятия расположены близко друг от друга или таким образом, что повышается вероятность и возможность серьезных аварий или усложняются их последствия) должен быть налажен процесс обмена необходимой информацией сотрудничества по информированию общественности;

19) поскольку для получения широкого доступа к информации о состоянии окружающей среды общественность должна иметь доступ к составленным операторами отчетам о безопасности, а лица, которые могут пострадать в результате серьезной аварии, должны получить информацию о том, какие действия им следует предпринять в случае аварии;"

7. В 2001 году Международный союз железных дорог (МСЖД) и Сообщество европейских железных дорог (СЕЖД) подготовили руководство по организации работ в чрезвычайных ситуациях на сортировочных станциях, на основе которого были разработаны требования, включенные в Правила международной перевозки опасных грузов по железным дорогам (МПОГ), касающиеся внутренних планов на случай чрезвычайных обстоятельств для сортировочных станций, и предписания для руководителей железнодорожного путевого хозяйства в целях обеспечения подготовки таких планов. Следует отметить, что эти требования распространяются не на все сортировочные станции. Как представляется, в случае МПОГ приняты правила, которые соответствуют директиве Севесо. Кроме того, было бы, судя по всему, целесообразным предусмотреть приблизительно аналогичный режим обращения с опасными веществами в процессе как складирования, так и транспортной операции.

Выдержка из МПОГ

"1.4.3.6 Руководитель железнодорожного путевого хозяйства

В контексте пункта 1.4.1 на руководителя железнодорожного путевого хозяйства возлагаются, в частности, следующие обязанности. Руководитель железнодорожного путевого хозяйства:

а) обеспечивает подготовку внутренних планов на случай чрезвычайных обстоятельств для сортировочных станций в соответствии с главой 1.11;"

"Глава 1.11 Внутренние планы на случай чрезвычайных обстоятельств для сортировочных станций

Внутренние планы на случай чрезвычайных обстоятельств разрабатываются в связи с перевозками опасных грузов в пределах сортировочных станций. Цель этих планов на случай чрезвычайных обстоятельств состоит в том, чтобы в случае какой-либо аварии или происшествия на сортировочных станциях все соответствующие лица сотрудничали согласованным образом и чтобы последствия такой аварии или происшествия для жизни людей или окружающей среды сводились в максимально возможной степени до минимума.

Считается, что требования этой главы соблюдаются, если применяются предписания брошюры 201 МСЖД (Перевозка опасных грузов – Руководство по организации работ в случае чрезвычайных обстоятельств для железнодорожных сортировочных станций)".

Обсуждение

8. Швеция хотела бы знать мнение Рабочей группы по следующим вопросам:

- разработка более подробных правил для включения в ДОПОГ по промежуточному временному складированию (для обсуждения на Совместном совещании МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ в случае положительного ответа);
- включение тематических положений в ДОПОГ, аналогичных положениям 17–19 директивы Севесо;
- включение правил в ДОПОГ, аналогичных пункту 1.4.3.6 а) и главе 1.11 в МПОГ (например, вместо руководителя железнодорожного путевого хозяйства можно было бы включить "владелец склада для промежуточного временного складирования").