

DANGEROUS GOODS

5-6 2008

& CONTAINERS

ОПАСНЫЕ ГРУЗЫ И КОНТЕЙНЕРЫ

The 34th session of UNSCOE on TDG

More on AntiAsbestos Campaign: are there chances for chrysotile asbestos?

Survey services in transport

About Bureau of Maritime Casualty Investigation

34 сессия Подкомитета экспертов ЕЭК ООН по перевозке опасных грузов

Еще раз об антиасбестовой кампании: есть ли шансы у хризотилового асбеста?

Сюрвейерское обслуживание транспортного процесса

Бюро расследований аварий на море



www.idgca.org

34-я сессия Подкомитета экспертов ООН по перевозке опасных грузов

Обзор важнейших решений 34 сессии Подкомитета экспертов ООН по перевозке опасных грузов

Подкомитет экспертов ЕЭК ООН по перевозке опасных грузов рассматривает на своих сессиях блоки вопросов в соответствии с двухгодичным планом. В повестки дня сессий Подкомитета, проводимых два раза в год, вносятся конкретные вопросы, относящиеся к этим блокам. В результате обсуждения принимаются поправки к Типовым правилам Рекомендаций ООН по перевозке опасных грузов, которые ложатся в основу международных правил перевозки опасных грузов на различных видах транспорта. Вопросы, связанные с обеспечением безопасности химических веществ, рассматриваются и на сессиях Подкомитета экспертов ЕЭК ООН по Согласованной на глобальном уровне системе классификации опасностей и маркировки химической продукции (СГС). Работа обоих Подкомитетов координируется единым Комитетом, заседания которого проводятся один раз в два года. В декабре 2008 года завершился очередной цикл работы, и секретарь Подкомитета экспертов ЕЭК ООН по перевозке опасных грузов г-н О. Кервелла в своем интервью подводит некоторые итоги этой двухгодичной работы.

Последней сессией двухлетнего периода стала 34-я сессия Подкомитета экспертов ООН по перевозке опасных грузов. Какие из вопросов, выдвинутых для обсуждения в течение последних двух лет, можно назвать наиболее важными для этого периода? Какие из этих наиболее важных вопросов были решены, а каким только предстоит дождаться своего решения в течение следующего двухлетнего периода?

Комитет и подкомитеты имеют двухлетний цикл работы, и сессии, проведенные в декабре прошлого года, стали завершающими для периода 2007-2008 годов. В соответствии с планом работы, утвержденным в декабре 2006 года, основными рассматриваемыми темами стали:

1. Вопросы перечней, классификации и связанные с ними вопросы, касающиеся упаковки и цистерн.

В этом отношении Подкомитет принял целый ряд поправок к Типовым правилам, среди которых были следующие:

- 1) более точные положения относительно классификации растворов и смесей;
- 2) новые пункты для перечней опасных грузов (например, гипохлорит кальция, вещество, обладающее коррозионными свойствами; жидкости, токсичные при вдыхании и обладающие вторичными рисками; высокосернистая нефть; йод)
- 3) новое испытание для классификации взрывчатых веществ в разделе 1.4, совместимость группы S, которая позволяет провести внешнюю оценку того, присутствуют ли какие-либо опасные свойства внутри упаковки;
- 4) новое испытание по определению того, можно ли отнести пиротехническое вещество к «составу вспышки»;

- 5) испытания больших литиевых батарей; постоянное усовершенствование применяемых положений, используемых в течение последних двух лет и в будущем: это связано с тем, что постоянно расширяется применение таких батарей в электрических и гибридных транспортных средствах, а также в других отраслях промышленности;
- 6) пересмотренные положения по перевозкам генетически модифицированных организмов (ГМО) и микроорганизмов (ГММО);
- 7) пересмотренные положения по назначению групп упаковки и инструкций для цистерн относительно ряда веществ, входящих в Перечень опасных грузов;
- 8) новые положения по маркировке кодов цистерн на переносных цистернах и по представлению информации на табличках.

2. Упаковка, включая мягкие контейнеры.

Подкомитет одобрил:

- 1) новые положения по маркировке переработанных мягких контейнеров, а также по маркировке внутренней тары композитных мягких контейнеров;
 - 2) положения относительно металлгидридных систем хранения водорода;
 - 3) пересмотренные положения по испытаниям крупногабаритной тары;
3. Меры по усовершенствованию мультимодальной гармонизации положений, регулирующих перевозку опасных грузов в ограниченных количествах.

Проблема, которую предстояло решить, была связана с недостаточной гармонизацией положений, применимых к маркировке и документации опасных грузов в упаковке в ограниченных количествах. Поэтому в соответствии с Типовыми правилами ООН

вых правил ООН.

В отношении перспектив по гармонизации и унификации правил для различных видов транспорта секретариат Подкомитета считает, что такие расхождения во многих случаях являются преувеличенными, по крайней мере в том, что касается внутреннего водного и морского транспорта. В целом положения МК ММОГ хорошо соответствуют положениям Типовых правил ООН. Положения, применимые к внутреннему европейскому транспорту (ВОПОГ/ДОПОГ/МПОГ), также хорошо соответствуют Типовым правилам, однако они предоставляют некоторые послабления (например, отсутствие требования о документации для перевозки опасных грузов в ограниченных количествах). Но такие послабления по сравнению с Типовыми правилами ООН не приемлемы для других видов транспорта и не могут служить основанием для гармонизации в глобальном масштабе. Следует помнить, что Типовые правила ООН предназначены, среди прочего, для того, чтобы обеспечить единое развитие национальных и международных правил, с тем, однако, чтобы сохранить достаточную гибкость, необходимую для реагирования на возможные особые условия.

Даже наиболее строгая система (ТИ ИКАО) позволяет отдельным государствам отступления от системы с тем, чтобы применить более строгие требования. Ситуация усложняется еще и тем, что ИАТА и отдельные компании, занятые воздушными перевозками, также налагают дополнительные требования и ограничения. Для сравнения: лучшие ученики в классе на сегодняшний день – это МК ММОГ, ВОПОГ, ДОПОГ и МПОГ.

По моему личному мнению, единственный способ обеспечить гармонизацию – в случае, если правительства поставят перед собой такую цель – разработать конвенцию по международным перевозкам опасных грузов, основанную на тех же принципах, что и ДОПОГ, т.е. международная перевозка разрешается в том случае, если выполнены условия, содержащиеся в правилах. Договаривающиеся стороны не должны требовать выполнения более строгих условий, но допустимо будет вступать в двусторонние и многосторонние соглашения с тем, чтобы разрешать менее строгие условия для перевозки опасных грузов. Однако, для того, чтобы такая конвенция стала действенной и приемлемой для всех, в ней необходимо будет отобразить условия перевозок, требуемых для внутреннего транспорта, и, если таковые являются более строгими, то и условия морских и воздушных перевозок. При этом разработка условий перевозок по воздуху должна оставаться под полным контролем ИМО и ИКАО. Отрасль в целом, а также некоторые правительства проявили интерес к созданию подобной конвенции, однако еще есть целый ряд стран, которые не проявили заинтересованности, и, несомненно, необходимо провести серьезный предварительный анализ.

Вы помните, что на одной из предыдущих сессий обсуждался вопрос о том, что, возможно,

будет пересмотрен график проведения сессий. Было ли принято какое-либо окончательное решение по этому вопросу? Следует ли нам ожидать уменьшения количества сессий? Насколько, по Вашему, эффективной является существующая схема, когда Подкомитет собирается два раза в год, а Комитет проводит свои сессии один раз в два года?

Существующая система представляется весьма действенной. По причинам институционального характера Комитет предоставляет доклады в Экономический и социальный совет ООН один раз в два года, вследствие чего поправки к Типовым правилам выпускаются каждые два года.

В течение последних нескольких лет в результате преобразования Рекомендаций ООН по перевозке опасных грузов в Типовые правила и вследствие принятия такого формата для МКММОГ, МПОГ, ДОПОГ и ВОПОГ правила стали значительно более стабильными и снизилось число поправок, предлагаемых для внесения в Типовые правила, поэтому некоторыми экспертами было высказано мнение, что это дает возможность сократить количество сессий Подкомитета, или сократить их продолжительность, в особенности в течение первого года нового двухлетнего периода, когда международные организации и правительства заняты преобразованием рекомендаций, принятых Комитетом, в международные и национальные правила. В сущности, такое сокращение времени заседаний уже имеет место, поскольку частично рабочее время было перенесено на заседания СГС, а продолжительность первой сессии по опасным грузам сократилась до 5 дней.

Еще одной проблемой был короткий срок между первой сессией, обычно проводимой в июле, и второй, которая проводится в начале декабря, в связи с чем не остается достаточного количества времени для подготовки документов для декабрьской сессии. Возможным решением было бы сокращение количества сессий до трех вместо четырех в течение двухлетнего периода. Для этого потребовались бы серьезные изменения в графике заседаний организаций, занятых осуществлением решений, – ИМО, ИКАО и ЕЭК ООН – а это обеспечить очень трудно. Более того, хотя существуют предложения, которые удастся рассмотреть в течение одной сессии, есть и другие, для которых требуется доработка и обсуждение, и некоторые эксперты высказали опасения, что более чем шестимесячный перерыв между заседаниями негативно скажется на темпе работы. Поэтому было принято решение не вносить изменений в существующий график, но перенести летнее заседание с июля на июнь.

Как Вы знаете, IDGCA недавно представила в Подкомитет четыре предложения: предложения о поправках к Руководству по испытаниям и критериям (методы испытаний по определению самовозрастающей температуры разложения (СВТР)), возможное использование мягких контейнеров

вместимостью 10 кубометров для перевозки опасных грузов, противопожарная защита грузов при перевозке в контейнерах, хризотил как отдельный пункт перечня класса 9. Некоторые из предложенных не получили поддержки отдельных экспертов, хотя, по нашему мнению, все они заслуживают внимания. Какие из перечисленных предложений, по Вашему мнению, являются наиболее многообещающими и заслуживают наиболее серьезных усилий со стороны Ассоциации?

Предложения, представляемые в Подкомитет, могут быть приняты только при условии, что они подкреплены существенными доказательствами как в отношении укрепления безопасности, так и в смысле оценки соотношения безопасности и стоимости. Если предложение не принимается сразу, эксперт или организация, выдвинувшие его, должны подготовить новое - с учетом высказанных замечаний.

В том, что касается предложения по определению методов испытаний для определения СВТР, представленного в июле 2006 года, была получена поддержка эксперта из Германии по обсуждению существующих методов испытаний, однако, с другой стороны, было также высказано мнение, что существующие методы вполне удовлетворительны. IDGCA предложили представить на следующей сессии другое предложение, где были бы подробно изложены объяснения о необходимости пересмотра существующих методов испытаний. Но IDGCA не внесла никаких последующих предложений, поэтому обсуждение этого вопроса было отложено.

В отношении мягких контейнеров вместимостью 10 кубометров для перевозки опасных грузов можно отметить, что максимальная вместимость контейнера среднего размера составляет 3 кубометра, и трудно представить, насколько возможно рассматривать такие большие контейнеры как единицы «среднего» размера. В предложении не указывалось, были ли такие контейнеры подвергнуты испытаниям в соответствии с главой 6.5 Типовых правил и является ли в принципе возможным провести с ними такие испытания. Некоторые делегации выразили поддержку в отношении проведения дальнейшей работы по вопросу, и в таком случае было бы полезно предоставить более подробную информацию по испытаниям. Было также предложено проанализировать возможность рассмотрения таких контейнеров как нового типа упаковки с конкретными требованиями и процедурами испытаний. IDGCA не предоставила новых данных для продолжения работы по вопросу.

Документ, касающийся противопожарной защиты грузов в большегрузных контейнерах, был представлен неформально, не в качестве официального предложения. Оснащение грузовых контейнеров автономными блоками для тушения пожара, несомненно, усилит безопасность при перевозке воспламеняющихся грузов. С другой стороны, большегрузные контейнеры предназначены для перевозки целого ряда грузов, а не специально для перевозки опасных

грузов или их конкретных типов. Поэтому требование об обязательном оснащении таких контейнеров противопожарными системами будет иметь значительный резонанс в вопросах стоимости, а если в таких контейнерах потребуются перевозить воспламеняющиеся опасные грузы, даже иметь серьезные последствия с точки зрения логистики. Все эти обстоятельства должны быть тщательно проанализированы, прежде чем можно будет вводить такое требование. Было также отмечено, что Подкомитет ИМО по противопожарной защите рассматривает проблему пожара внутри контейнеров при морских перевозках в более общем плане.

В отношении хризотила идея о введении нового вещества - хризотила или хризотилового волокна, отличного от белого асбеста, - не получила поддержки, потому что к этому типу асбеста во многих странах применимы те же ограничения и правила, что и к другим типам асбеста. Если бы в предложении подтверждалось, что для хризотила можно использовать контейнеры 5H2, это могло бы быть рассмотрено совместно со специальным положением по упаковке, применимым к ООН №2590. Ожидалось, что IDGCA представит новое предложение, но этого не произошло.

В заключение можно сказать, что Подкомитет держит свои двери открытыми для предложений IDGCA, но для всех них требуется дополнительная информация и они должны быть представлены более конкретно с учетом высказанных замечаний.

Как Вы оцениваете активность и интерес экспертов Подкомитета? Какие государства и неправительственные организации проводят наиболее активную работу по развитию международных правил и по предоставлению предложений?

Каждая из 27 стран, являющихся полноправными членами ООН, предоставляет экспертов для работы в Подкомитете. Они представляют те страны мира, которые обладают специальными знаниями в вопросах безопасности перевозок опасных грузов и имеют значительную экономическую заинтересованность в такой международной перевозке. Большинство из них регулярно принимает активное участие в работе, однако в том, что касается представления предложений, наиболее активными в течение последнего двухлетнего периода были Соединенные Штаты Америки, Соединенное Королевство, Канада, Нидерланды, Австралия, Бельгия, Австрия, Германия, Франция, Норвегия, Испания и Швеция. Целый ряд международных неправительственных организаций также активно участвует в работе Подкомитета, в особенности в том, что касается химической отрасли (ICCA, AISE, COLIPA, FEA), газовой отрасли (EIGA, CGA, AEGPL), производства батарей (PRBA, EBRA, RECHARGE, USFCC, kFI), удобрений (EFMA), производителей упаковки и цистерн (EMPAC, ICCR, ICIBCA, ICPP, ICDM, IFDI, ITCO), индустрии красок (IPPIC), транспортных операторов (FIATA, GEA, IATA, IRU, VONMA, IFALPA) и других, например, DGCA, IDGCA и др.