

Support to Improving the Safety of Multimodal Dangerous Goods Transport in Ukraine

2nd Steering Committee Meeting

22 February, 2017
Kyiv



Support to Improving the Safety of Multimodal
Dangerous Goods Transport in Ukraine

Підтримка у підвищенні безпеки перевезення
небезпечних вантажів мультимодальним транспортом
в Україні

Загальні проблеми, які повстають перед партнерами проекту Twinning:

1. З одного боку, Україна приєдналася до міжнародних угод (ADR, RID, ADN і IMDG кодексу), і уряд вважає їх дійсними на території України, але з іншого боку вони не є обов'язковими до застосування звичайним громадянином до моменту повного перекладу на українську мову і публікації в Урядовому віснику.
2. Відсутність постійного контролю за оновленнями вищезазначених угод і взаємодії між зацікавленими сторонами в цьому питанні.
3. Відсутність належного державного контролю в області перевезення небезпечних вантажів.
4. Немає офіційно визначених причин проводити навчання з небезпечних вантажів для державних службовців (або інших посадових осіб, які мають право). Приклад: якщо людина претендує на посаду в державній структурі, за замовчуванням він або вона призначені за умови достатнього рівня знання законодавства у відповідній сфері діяльності.

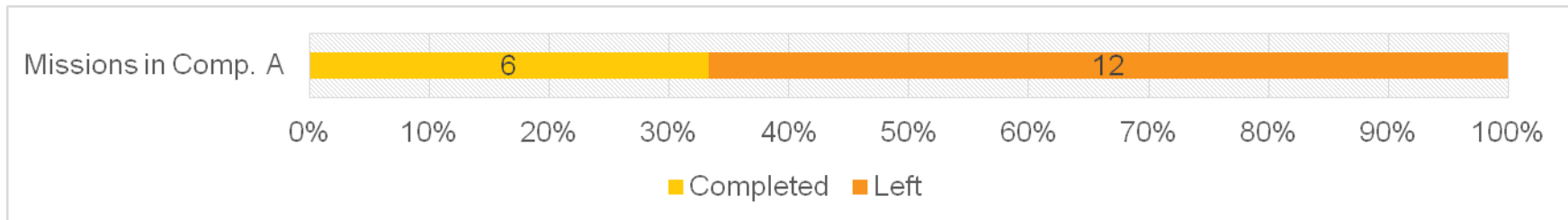
Зарпонована концепція для вирішення цих проблем::

1. Зробити офіційний запит до Міністерства юстиції (Міністерства закордонних справ в копії, як може знадобитися), щоб роз'яснити, яким чином відповідні міжнародні угоди можна застосовувати на практиці з урахуванням питань перекладу.
2. Грунтуючись на відповіді Міністерства юстиції, розробити процедуру з відслідковування змін і призначення відповідального з цього питання.
3. Для посилення механізму контролю здійснити необхідні законодавчі зміни для розширення повноважень інспекторів, скасувати мораторій на проведення перевірок на підприємствах.
4. Розробити документ щодо процедури для навчання держслужбовців (в тому числі з небезпечних вантажів): хто і коли проводить навчання, фінансування програм і навчальних планів, перевірка знань і т.п.



Результат 1: Українське законодавство і технічні регламенти з перевезення небезпечних вантажів автомобільним, залізничним, морським і річковим транспортом, а також мультимодальних перевезень наближені до законодавства та стандартів ЄС.

Прогрес з Компоненту А (базуючись на кількості проведених місій):



Реалізовані заходи – основні результати

Захід А.2. Розробка пропозицій щодо сприяння Плану реалізації Директиви 2008/68/ЄС.

Експерти взяли участь у зустрічі з поліцією і МВС, щоб обговорити поточні проекти правил з перевезення небезпечних вантажів автомобільним транспортом:

- немає жодних змін в механізмі здійснення контролю;
- контроль упаковки і транспортних засобів здійснюється тільки відправниками;
- причини для зупинки транспортного засобу залишаються незмінними;
- Міністерству внутрішніх справ представлено офіційні коментарі розробників акту, з описанням точок розбіжностей.

Обидві сторони домовилися підтримувати співробітництво, тим не менш, **щоб отримати остаточні проекти правил, важливо забезпечити переклад на англійську мову **останньої версії**** для коментування експертами.

Реалізовані заходи – основні результати

Захід А.2. Розробка пропозицій щодо сприяння Плану реалізації Директиви 2008/68/ЄС.

- На даний момент RID застосовується тільки на невеликій території України через різні стандарти ширини залізничної мережі.
- Щоб розпочати застосування RID на всій території України спершу необхідно прийняти політичне рішення реорганізувати всю систему залізничного транспорту та змінити її вектор. Якщо це не прийнятне, потрібно знайти спосіб адаптувати RID до українських реалій чи застосовувати тільки його окремі частини.
- Основна мета Директиви 2008/68 це впровадження ADR/RID/ADN не тільки для міжнародних перевезень, але також й для внутрішніх, що не зроблено в Україні на 100%.
- Не впроваджувати додаткові (більш жорсткі) положення до ADR/RID/ADN для міжнародних перевезень (на даний момент, деякі українські акти містять такі положення).

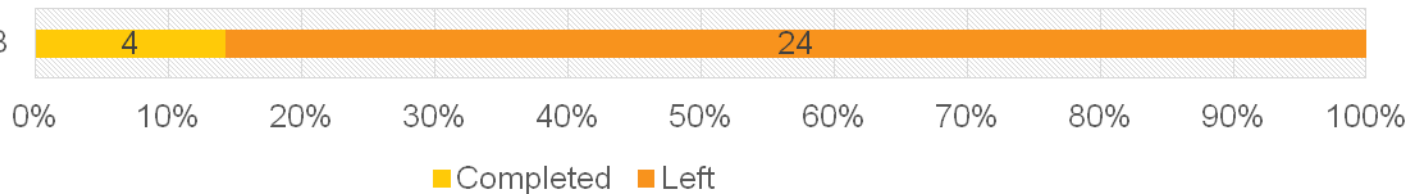
Support to Improving the Safety of Multimodal Dangerous Goods Transport in Ukraine



Result 2: Розроблено та запроваджено інституційний план дій з імплементації законодавства і технічних вимог з перевезення небезпечних вантажів автомобільним, залізничним, морським і річковим транспортом, а також у мультимодальних перевезеннях.

Прогрес з Компоненту В (базуючись на кількості проведених місій):

Missions in Comp. B



Реалізовані заходи – основні результати

Activity B.1.1 Проведення аналізу чинного законодавства України та нормативної бази з точки зору компетенції державних органів, відповідальних за перевезення небезпечних вантажів морським транспортом.

Рекомендації:

- Підписати Міжнародну конвенцію із забезпечення готовності на випадок забруднення нафтою, боротьби з ним та співробітництву. (OPRC Convention) та протокол HNS 2000.
- Розробити Національний план з надзвичайних ситуацій щодо інцидентів на морі з небезпечними вантажами відповідно до міжнародного законодавства та рекомендацій.
- Чітко визначити компетентний орган для випадку великого інциденту з небезпечними вантажами на морі.
- Розробити цільову програму з навчання осіб, що залучені до надзвичайних ситуацій з небезпечними вантажами на морі.
- Розробити нове законодавства, що буде відповідати вимогам про повідомлення про небезпечні вантажі та SafeSea Net (Директиви 2002/59/EC, 2009/17/EC та 2011/15/UE) та вимогам Національного єдиного вікна (Директиви 2010/65/EC).



Реалізовані заходи – основні результати

Activity B.1.2 “Проведення аналізу чинного законодавства України та нормативної бази з точки зору компетенції державних органів, відповідальних за перевезення небезпечних вантажів **автомобільним транспортом**:



- Українське законодавство дублює принципи викладені в додатках до ADR: пряме посилання до ADR з наступними поправками, що будуть застосовуватися до внутрішніх перевезень на території України.
- Після прийняття відповідних поправок до ЗУ «Про небезпечні вантажі», які впровадять положення про радників з безпеки буде необхідно розробити порядок інформування підприємствами українських органів влади про призначення радників з безпеки та подання інформацію про їх особу з метою формування достатньої бази даних.
- Необхідно організувати міжвідомчу координаційну групу, яка буде координувати формування політики та ліквідує дублювання повноважень та змагальність між державними органами, що пов'язані із перевезення небезпечних вантажів.

Реалізовані заходи – основні результати

Activity B.1.3 “Проведення аналізу чинного законодавства України та нормативної бази з точки зору компетенції державних органів, відповідальних за перевезення небезпечних вантажів річковим транспортом”



- Реєстр судноплавства України (SRU) проводить перевірки, про які йде мова в статті 1.16.3 ADN, проте Договірна Сторона не здійснює будь-яку форму нагляду.
- SRU видає “сертифікат схвалення” без будь-якої видимої делегації повноважень на це.
- SRU вповноважено проводити (тільки) перевірки суден під українським прапором на відповідність ADN, але його не вповноважено видавати сертифікат схвалення.
- Необхідно розробити всеохоплюючий список обов’язків «компетентного органу» та / або «Договірної сторони» (у чіткій відповідності до AND) та співставити їх з чинними текстами для того щоб визначити прогалини.

Реалізовані заходи - основні висновки

Захід В.1.4 Аналіз чинного українського законодавства та нормативної бази стосовно компетенції державних органів, відповідальних за перевезення небезпечних вантажів залізничним транспортом.

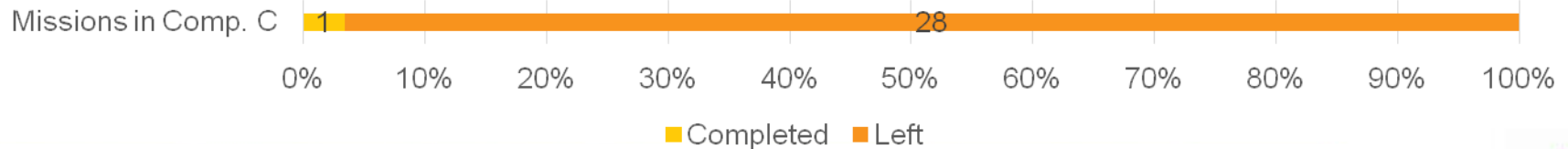
- Укртрансбезпека не уповноважена здійснювати контроль в зонах обмеженого доступу (наприклад: на залізничному транспорті підприємств, що здійснює технологічні перевезення тільки на території цих підприємств).
- Укртрансбезпека не має повноважень накладати фінансові санкції на контрольований суб'єкті, ані інших форм впливу, які будуть використовуватися в якості санкції. Після фіксування порушень вона надати зібрані матеріали в суд і тільки суд має право застосувати санкції.
- Інспектори Укртрансбезпеки не проходять спеціалізовані курси/тренінги, пов'язані з контролем перевезень небезпечних вантажів залізницею, зараз Укртрансбезпека має менше 10 фахівців по всій Україні для проведення такого контролю.





Результат 3: Розробляються і виконуються заходи щодо комплексного вдосконалення діяльності контролюючих органів, відповідальних за перевезення небезпечних вантажів

Прогрес з Компоненту В (базуючись на кількості проведених місій):



Реалізовані заходи - основні висновки

Захід С.1.1 Аналіз чинного українського законодавства та нормативної бази стосовно компетенції державних органів, відповідальних за перевезення небезпечних вантажів морським транспортом.

- Україна не є підписантом AFS 2001, ти не менше Українські судна відповідають вимогам цієї конвенції.

Труднощі, що стосуються ситуацій з забруднення навколишнього середовища, наприклад, доступних засобів в портах у багатьох випадках не достатньо, щоб збирати розливи, спричинені суднами.

Рекомендації:

- Необхідний переклад відповідних національних процедур для застосування покарань з морських перевезень.
- Інструменти ІМО повинні бути оприлюднені шляхом публікації в Урядовому Віснику відповідно до українських законодавчих процедур.



Реалізовані заходи - основні висновки

Захід С.1.1 Аналіз чинного українського законодавства та нормативної бази стосовно компетенції державних органів, відповідальних за перевезення небезпечних вантажів **морським** транспортом.

- Україна має прийняти визначення "небезпечні вантажі" і "забруднюючі вантажі" відповідно до директиви 2002/59/ЄС, що засновує Систему Співтовариства з нагляду за рухом суден та інформування.
- Україна має запровадити стандартну процедуру для контролю небезпечних вантажів і забруднюючих вантажів в порту
- Україна повинна прийняти оновлені правила з перевалки та зберігання небезпечних вантажів в порту
- Необхідний переклад всіх українських типових форм, пов'язаних з ІМО FAL 1 «Загальна декларація», Правило 3 Додаток І Директиви 2002/59/ЄС; ІМО FAL 7 «Декларація про небезпечний вантаж», Правило 13 Додаток І Директиви 2002/59/ЄС; інформація про вантаж для цілей Додатка II і ІВС.
- Впровадження системи для контролю нестачі знань персоналу з кодексу ІВС, IMDG, IMSBC, Кодексу IGC, а також забезпечення ефективної підготовки.