



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по перевозкам опасных грузов

**Совместное совещание экспертов по Правилам,
прилагаемым к Европейскому соглашению
о международной перевозке опасных грузов
по внутренним водным путям (ВОПОГ)
(Комитет по вопросам безопасности ВОПОГ)**

Тридцать третья сессия

Женева, 27–31 августа 2018 года

Пункт 4 а) предварительной повестки дня

**Предложения о внесении поправок в Правила,
прилагаемые к ВОПОГ: работа Совместного совещания
МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ**

Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ)

Проекты поправок к Правилам, прилагаемым к ВОПОГ

Записка секретариата* **

Введение

1. Комитет по вопросам безопасности, возможно, пожелает рассмотреть работу, сделанную Совместным совещанием МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ на его весенней сессии 2018 года (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/150).
2. На своей 104-й сессии в мае 2018 года Рабочая группа по перевозкам опасных грузов (WP.15) приняла дополнительный перечень поправок к ДОПОГ, для которых вступление в силу запланировано на 1 января 2019 года (ECE/TRANS/WP.15/240/Add.1).
3. В настоящем документе содержатся дополнительные поправки, которые касаются также ВОПОГ.

* Распространено на немецком языке Центральной комиссией судоходства по Рейну под условным обозначением CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2018/24.

** В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2018–2019 годы (ECE/TRANS/2018/21/Add.1, направление деятельности 9.3).



Глава 1.2

1.2.1 Добавить следующее определение:

«*Правила ООН*» означают правила, прилагаемые к Соглашению о принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний (Соглашение 1958 года с поправками)».

(Предложено секретариатом в качестве сопутствующей поправки. Термин «Правила ООН» используется в тексте специального положения 392, и его определение уже существует в ДОПОГ.)

Глава 1.6

1.6.1 Включить следующее переходное положение:

«1.6.1.47 Литиевые элементы и батареи, не отвечающие требованиям пункта 2.2.9.1.7 g), могут по-прежнему перевозиться до 31 декабря 2019 года».

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/150, приложение II.)

1.6.7.4.2 Исключить и вставить «1.6.7.4.2 (Исключен.)».

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/30, сопутствующая поправка.)

Глава 2.1

2.1.5 В начале добавить примечание следующего содержания:

«ПРИМЕЧАНИЕ 1: В отношении изделий, не имеющих существующего надлежащего отгрузочного наименования, за исключением № ООН 3537–3548, и содержащих только опасные грузы в пределах разрешенных ограниченных количеств, указанных в колонке 7а таблицы А главы 3.2, см. № ООН 3363 и специальные положения 301 и 672 главы 3.3».

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/239.)

Глава 2.2

2.2.9.2 В первом подпункте заменить «специальных положений 188, 230, 310 или 636 главы 3.3» на «специальных положений 188, 230, 310, 636 или 670 главы 3.3».

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/242.)

Глава 3.2, таблица А

Для № ООН 1002, 1006, 1013, 1046, 1056, 1058, 1065, 1066, 1952, 1956, 3070, 3163, 3297, 3298 и 3299: включить «660» в колонку 6.

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/239.)

Глава 5.2

5.2.1.5 Изменить второе предложение следующим образом:

«Этот разборчивый и нестираемый маркировочный знак должен быть выполнен на одном или нескольких языках, одним из которых должен быть английский, немецкий или французский язык, при условии, что соглашениями (если таковые имеются), заключенными между странами, заинтересованными в перевозке, не предусмотрено иное».

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/150, приложение II.)

5.2.2.1.1.2 Заменить второе и третье предложения следующим текстом: «Минимальные размеры – 100 мм x 100 мм. С внутренней стороны кромки ромба должна проходить линия, которая должна быть параллельна внутренней стороне кромки знака и отступать от нее приблизительно на 5 мм».

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/148/Add.1 с поправками, содержащимися в документе ECE/TRANS/WP.15/239.)

5.2.2.1.6 d) Заменить «для газов под № ООН 1011, 1075, 1965 и 1978» на «для сжиженных нефтяных газов».

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/242.)

Глава 5.3

5.3.1.7.1 Поправки ко второму абзацу в тексте на французском языке не касаются текста на русском языке.

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/150, приложение II.)

5.3.1.7.1 В конце добавить следующее предложение: «Исключения для знаков опасности, указанных во втором предложении пункта 5.2.2.1, третьем предложении пункта 5.2.2.1.3 и пункте 5.2.2.1.5, также применяются к большим знакам опасности».

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/150, приложение II.)

5.3.2.1.6 Поправка, предложенная в документе ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/2, не была принята (см. доклад Рабочей группы по перевозкам опасных грузов о работе ее 104-й сессии, ECE/TRANS/WP.15/242, пункт 31).

5.3.2.3.2 Данные поправки к тексту на французском языке не касаются текста на русском языке.

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/242.)

5.3.3 Данная поправка к тексту на французском языке не касается текста на русском языке.

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/150, приложение II.)

Глава 7.1

7.1.0.1 Заменить «7.1.6» на «7.1.7».

7.1 Добавить новый раздел 7.1.7 следующего содержания:

«7.1.7 Специальные положения, применимые к перевозке самореактивных веществ класса 4.1, органических пероксидов класса 5.2 и веществ, стабилизируемых путем регулирования температуры (за исключением самореактивных веществ и органических пероксидов)

7.1.7.1 Все самореактивные вещества, органические пероксиды и полимеризующиеся вещества должны быть защищены от прямого солнечного света и источников тепла и помещены в надлежащим образом проветриваемое место.

7.1.7.2 Если несколько упаковок укладываются совместно в один контейнер или одно закрытое транспортное средство, то общее количество вещества, тип и количество упаковок, а также способ укладки не должны создавать опасность взрыва.

7.1.7.3 Требования в отношении регулирования температуры

7.1.7.3.1 Настоящие положения применяются в отношении определенных самореактивных веществ, когда это требуется согласно пункту 2.2.41.1.17, определенных органических пероксидов, когда это требуется согласно пункту 2.2.52.1.15, и определенных полимеризующихся веществ, когда это требуется согласно пункту 2.2.41.1.21 или специальному положению 386 главы 3.3, которые могут перевозиться только в условиях регулируемой температуры.

7.1.7.3.2 Настоящие положения применяются также к перевозке веществ, у которых:

- a) надлежащее отгрузочное наименование, указанное в колонке 2 таблицы А главы 3.2 или в соответствии с пунктом 3.1.2.6, содержит слово «СТАБИЛИЗИРОВАННЫЙ(-АЯ, -ОЕ)»; и
- b) ТСУР или ТСУП, определенные для вещества (с химической стабилизацией или без нее), предъявляемого к перевозке, составляет:
 - i) 50 °С или меньше для одиночной тары и КСМ; или
 - ii) 45 °С или меньше для цистерн.

Если для стабилизации химически активного вещества, которое может выделять опасное количество тепла, газа или пара при нормальных условиях перевозки, не применяется химическое ингибирование, то такое вещество должно перевозиться в режиме регулирования температуры. Данные положения не применяются к веществам, которые стабилизируются путем добавления химических ингибиторов таким образом, что ТСУР или ТСУП превышает значения, предписанные в подпункте b) i) или ii), выше.

7.1.7.3.3 Кроме того, если самореактивное вещество, органический пероксид или вещество, в надлежащем отгрузочном наименовании которого содержится слово «СТАБИЛИЗИРОВАННЫЙ» и которое обычно не требует перевозки в режиме регулирования температуры, перевозится в условиях, когда температура может превысить 55 °С, для его перевозки может потребоваться регулирование температуры.

7.1.7.3.4 Термин «Температура контрольная» означает максимальную температуру, при которой вещество может безопасно перевозиться. Предполагается, что в ходе перевозки температура окружающей среды не превышает 55 °С и что в течение каждых 24 часов температура поднимается до данного уровня только на сравнительно короткий период времени. В случае утраты возможности регулировать температуру может потребоваться принятие аварийных мер. Термин «Температура аварийная» означает температуру, при которой должны приниматься такие меры.

7.1.7.3.5 Определение контрольной и аварийной температур

Тип сосуда	ТСУР ^a /ТСУП ^a	Контрольная температура	Аварийная температура
Одиночная тара и КСМ	20 °С или ниже выше (20–35) °С выше 35 °С	на 20 °С ниже ТСУР/ТСУП на 15 °С ниже ТСУР/ТСУП на 10 °С ниже ТСУР/ТСУП	на 10 °С ниже ТСУР/ТСУП на 10 °С ниже ТСУР/ТСУП на 5 °С ниже ТСУР/ТСУП
Цистерны	≤45 °С	на 10 °С ниже ТСУР/ТСУП	на 5 °С ниже ТСУР/ТСУП

^a Т. е. ТСУР/ТСУП вещества, упакованного для перевозки.

7.1.7.3.6 Контрольная и аварийная температуры рассчитываются на основе данных таблицы 7.1.7.3.5 по ТСУР или ТСУП, которые определяются как самая низкая температура, при которой вещество, находящееся в таре, КСМ или цистерне, используемых для перевозки, может подвергнуться самоускоряющемуся разложению или самоускоряющейся полимеризации. ТСУР или ТСУП должны определяться для того, чтобы решить, следует ли регулировать температуру соответствующего вещества во время перевозки. Положения, касающиеся определения ТСУР и ТСУП, содержатся в разделе 28 части II Руководства по испытаниям и критериям.

7.1.7.3.7 Значения контрольной и аварийной температур, если таковые требуются, указаны в подразделе 2.2.41.4 для классифицированных самореактивных веществ и в подразделе 2.2.52.4 для классифицированных составов органических пероксидов.

7.1.7.3.8 Фактическая температура при перевозке может быть ниже контрольной температуры, но должна выбираться таким образом, чтобы при этом не происходило опасного разделения фаз.

7.1.7.4 *Перевозка в режиме регулирования температуры*

7.1.7.4.1 Поддержание предписанной температуры является важнейшим условием безопасной перевозки веществ, стабилизируемых путем регулирования температуры. Как правило, в этой связи необходимо:

- a) провести тщательный осмотр грузовой транспортной единицы до погрузки;
- b) проинструктировать перевозчика относительно функционирования системы охлаждения, включая список имеющихся по маршруту поставщиков хладагента;
- c) установить процедуру, подлежащую соблюдению в случае выхода системы из-под контроля;
- d) производить регулярный контроль температуры во время перевозки; и
- e) обеспечить резервную систему охлаждения или запасные части.

7.1.7.4.2 Устройства, регулирующие температуру, и датчики температуры системы охлаждения должны быть легко доступными, а все электрические соединения должны быть изолированы от атмосферного воздействия. Температура воздуха в грузовой транспортной единице должна измеряться при помощи двух независимых датчиков, а результаты измерений должны регистрироваться таким образом, чтобы можно было определить изменения температуры. Температура должна проверяться каждые четыре–шесть часов и заноситься в специальный журнал. При перевозке веществ, контрольная температура которых составляет менее +25 °С, грузовая транспортная единица должна быть оборудована визуальными и звуковыми аварийными сигнальными устройствами, питание которых должно быть независимым от питания системы охлаждения и которые должны срабатывать при контрольной или более низкой температуре.

7.1.7.4.3 В случае превышения контрольной температуры в ходе перевозки необходимо принять срочные меры, включая необходимый ремонт рефрижераторного оборудования и повышение холодопроизводительности (например, путем добавления жидких или твердых хладагентов). Кроме того, необходимо проводить более частые проверки температуры и принимать подготовительные меры на случай аварийной ситуации. При достижении аварийной температуры необходимо действовать в режиме аварийной ситуации.

7.1.7.4.4 Пригодность конкретных средств регулирования температуры при перевозке определяется рядом факторов, к которым относятся:

- a) контрольная(ые) температура(ы) вещества (веществ), подлежащего(их) перевозке;

- b) разница между контрольной температурой и предполагаемыми температурными условиями окружающей среды;
- c) эффективность теплоизоляции;
- d) продолжительность перевозки; и
- e) наличие резерва для обеспечения безопасности на случай задержек в пути следования.

7.1.7.4.5 К приемлемым методам предотвращения превышения контрольной температуры относятся (указанные ниже методы перечислены в порядке возрастания их эффективности):

- a) использование теплоизоляции при условии, что первоначальная температура вещества (веществ), подлежащего(их) перевозке, значительно ниже контрольной температуры;
- b) использование теплоизоляции в сочетании с системой охлаждения с расходуемым хладагентом при условии, что:
 - i) перевозится надлежащее количество невоспламеняющегося хладагента (например, жидкого азота или твердого диоксида углерода), обеспечивающее достаточный резерв на случай задержки в пути следования, или обеспечены средства его пополнения;
 - ii) в качестве хладагента не используются жидкий кислород или воздух;
 - iii) обеспечивается равномерное охлаждение даже в том случае, если израсходована большая часть хладагента; и
 - iv) необходимость провентилировать транспортную единицу до входа в нее четко указана посредством предупреждающей надписи на двери(ях) транспортной единицы;
- c) использование теплоизоляции и системы простого машинного охлаждения при условии, что в случае вещества (веществ), подлежащего(их) перевозке, с температурой вспышки ниже аварийной температуры плюс 5 °С в холодильной камере используются взрывобезопасные электрические соединения, ЕЕх ПВ ТЗ, с целью предотвращения воспламенения горючих паров, выделяемых веществами;
- d) использование теплоизоляции и системы механического охлаждения в сочетании с системой охлаждения с расходуемым хладагентом, при условии, что:
 - i) обе системы не зависят друг от друга;
 - ii) соблюдаются условия подпунктов b) и c);
- e) использование теплоизоляции и двух систем механического охлаждения, при условии, что:
 - i) за исключением единого источника энергопитания, обе системы не зависят друг от друга;
 - ii) каждая система способна самостоятельно обеспечивать требуемое регулирование температуры; и
 - iii) для вещества (веществ), подлежащего(их) перевозке, с температурой вспышки ниже аварийной температуры плюс 5 °С в холодильной камере используются взрывобезопасные электрические соединения, ЕЕх ПВ ТЗ, с целью предотвращения воспламенения горючих паров, выделяемых веществами.

7.1.7.4.6 Методы, описываемые в подпунктах 7.1.7.4.5 d) и e), могут использоваться для всех органических пероксидов, самореактивных веществ и полимеризующихся веществ.

Метод, описываемый в подпункте 7.1.7.4.5 c), может использоваться для органических пероксидов и самореактивных веществ типов C, D, E и F, а если предполагается, что максимальная температура окружающей среды в ходе перевозки не превысит контрольную температуру более чем на 10 °C, – для органических пероксидов и самореактивных веществ типа B и для полимеризующихся веществ.

Метод, описываемый в подпункте 7.1.7.4.5 b), может использоваться для органических пероксидов и самореактивных веществ типов C, D, E и F и для полимеризующихся веществ, если предполагается, что максимальная температура окружающей среды в ходе перевозки не превысит контрольную температуру более чем на 30 °C.

Метод, описываемый в подпункте 7.1.7.4.5 a), может использоваться для органических пероксидов и самореактивных веществ типов C, D, E и F и для полимеризующихся веществ, если предполагается, что максимальная температура окружающей среды в ходе перевозки будет ниже контрольной температуры по меньшей мере на 10 °C.

7.1.7.4.7 Если вещества должны перевозиться в изотермических транспортных средствах или контейнерах, транспортных средствах-ледниках или контейнерах-ледниках, транспортных средствах-рефрижераторах или контейнерах-рефрижераторах, то эти транспортные средства или контейнеры должны удовлетворять требованиям главы 9.6 ДОПОГ.

7.1.7.4.8 Если вещества содержатся в защитной таре, заполненной хладагентом, то они должны перевозиться в закрытых или крытых брезентом транспортных средствах, закрытых или крытых брезентом контейнерах. При использовании закрытых транспортных средств или контейнеров в них должна быть обеспечена надлежащая вентиляция. Крытые брезентом транспортные средства и контейнеры должны иметь боковые и задний борта. Брезент для таких транспортных средств должен быть изготовлен из непроницаемого и негорючего материала».

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/1 с поправками, содержащимися в документе ECE/TRANS/WP.15/239.)