

**Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по перевозкам опасных грузов**Совместное совещание Комиссии экспертов МПОГ
и Рабочей группы по перевозкам опасных грузов**

Женева, 15–19 сентября 2014 года

Пункт 5 а) предварительной повестки дня

Предложения о внесении поправок**в МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ:****нерассмотренные вопросы****Изменение раздела 5.5.3 МПОГ/ДОПОГ****Передано правительствами Австрии и Испании^{1,2}***Резюме*

Существо предложения:	Учет проблем, связанных с опасностью перевозки сухого льда
Предлагаемое решение:	Изменение раздела 5.5.3 МПОГ/ДОПОГ
Справочные документы:	ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2013/INF.39 ECE/TRANS/WP.15/AC.1/132, пункты 88–89 ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2014/25 ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2014/INF.50

¹ В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2014–2015 годы (ECE/TRANS/240, пункт 100, ECE/TRANS/2014/23, направление деятельности 9, пункт 9.2).

² Распространено Межправительственной организацией по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) под условным обозначением OTIF/RID/RC/2014/43.



Введение

1. В ходе последнего Совместного совещания участники смогли рассмотреть документ ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2014/25 с поправками, содержащимися в ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2014/INF.50, лишь вкратце в самом конце работы и поддержали содержащееся в этих документах предложение 1 на предмет его включения в МПОГ/ДОПОГ 2015 года. Остальные внесенные предложения обстоятельно не обсуждались, в связи с чем участники просили Испанию и Австрию еще раз представить эти предложения на следующем совещании.

С учетом сказанного выше Испания и Австрия еще раз представили остальные предложения с поправками, внесенными на основании документа ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2014/INF.50.

2. В целях обеспечения безопасности водителя в процессе перевозки автомобильным транспортом было бы желательно отделить водителя от груза таким образом, чтобы удушающие газы не смогли проникнуть в кабину, путем ее изолирования от грузового отделения. В том случае, когда кабина водителя не отделена, размещать предупреждающий знак в каждой точке входа в том месте, в котором он будет хорошо виден для лиц, открывающих транспортное средство или входящих в него (5.5.3.6.1), не имеет никакого смысла. По этой причине рекомендуется обеспечить хорошую вентиляцию таких транспортных средств либо использовать при перевозке газодетекторные системы.

Для доставки упаковок с сухим льдом в качестве хладагента очень часто используются грузовые транспортные средства, кабина которых не полностью отделена от грузового отделения.

Имеющаяся у ЕАПГ информация четко свидетельствует о том, что диоксид углерода в отличие от других веществ, таких как азот, которые также используются в целях охлаждения, не только оказывает удушающее воздействие, но и представляет опасность даже при наличии достаточного количества кислорода (https://www.eiga.eu/fileadmin/docs_pubs/Doc_150_08_E.pdf).

Следовательно, изоляция кабины водителя от грузового отделения является эффективной мерой повышения безопасности водителя (предложение 2, только ДОПОГ).

3. В этих положениях следует также предусмотреть возможность, которая не была учтена в утвержденном тексте ДОПОГ 2015 года: изометрические транспортные средства, транспортные средства-ледники, транспортные средства-рефрижераторы, предназначенные для перевозки опасных грузов, не могут использоваться не только для перевозки скоропортящихся пищевых продуктов, но и для других целей, в том числе для перевозки фармацевтической продукции. Как следствие, в этом тексте ссылка на СПС не должна носить исключительный характер (предложение 2, только ДОПОГ).

4. Для того чтобы отразить этот момент, указанный в пункте 3, в МПОГ, в текст МПОГ необходимо добавить слово "например" (предложение 3, только МПОГ).

5. В положениях, касающихся маркировки, необходимо также четко указать, что маркировка необходима только в том случае, когда транспортное средство или контейнер плохо вентилируется (предложение 4).

Значения, указанные в предложенном примечании для хорошо вентилируемых отделений, предусмотрены правилами техники безопасности соответствующих работников.

В этой связи содержание диоксида углерода должно быть менее 0,5% (например, Директива 2006/15/ЕС или стандарт OSHA-PEL). Это требование носит более строгий характер, нежели общее требование к минимальному содержанию кислорода в атмосфере на уровне 19,5%, которое предусмотрено в нынешнем варианте текста стандарта ISO 11625. Содержание кислорода на уровне 19,5% имеет прямое отношение только к другим хладагентам, таким как жидкий азот, используемый для охлаждения.

Обеспечить надлежащую вентиляцию данного транспортного средства, можно путем выполнения надлежащих инструкций. Соответствующую оценку можно сделать путем расчетов (например, с помощью технической оценки предельного количества сухого льда на воздушном судне) или путем измерений. Обычно такая оценка проводится один раз и с учетом наихудшего сценария. Эти инструкции могут предусматривать ограничение числа упаковок и соответствующий режим вентиляции.

6. Наконец, мы видим противоречие в том, что, когда вещество под № ООН 1845 перевозится не в качестве хладагента, к нему не применяются какие-либо ограничения. К другим веществам, используемым для охлаждения или кондиционирования, когда они перевозятся в качестве грузов, положения ДОПОГ применяются в полном объеме.

Когда вещество под № ООН 1845 перевозится в качестве груза, к нему не применяются какие-либо ограничения. В случае перевозки сухого льда в качестве груза следует по крайней мере применять те же условия, которые применяются при его перевозке в качестве хладагента или кондиционирующего реагента.

В этой связи, возможно, необходимо регламентирование сухого льда не только в качестве хладагента или кондиционирующего реагента, но и в качестве опасного груза, который перевозится как таковой, с применением условий перевозки, указанных в разделе 5.5.3, к любому типу перевозки № ООН 1845 (предложение 5).

Предложения

7. Предлагаемый для включения новый текст выделен курсивом.

2. Предложение (только ДОПОГ)

Изменить пункт 5.5.3.3.3 следующим образом:

"5.5.3.3.3

a) Упаковки, содержащие хладагент или кондиционирующий реагент, должны перевозиться в хорошо вентилируемых транспортных средствах/вагонах и контейнерах. В этом случае маркировка, предусмотренная в подразделе 5.5.3.6, не требуется.

Примечание: в данном контексте "хорошо вентилируемых" означает, что содержание диоксида углерода не превышает 0,5%, а содержание кислорода превышает 19,5%."

b) Вентиляция не требуется, если:

- *газообмен между грузовым отделением и кабиной водителя исключен*
- *речь идет о грузовом отделении в изотермических транспортных средствах, транспортных средствах-ледниках или транспортных средствах-рефрижераторах, определяемых, например, в Соглашении о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС), в случае которых это требование выполняется.*

В этом случае в соответствии с пунктом 5.5.3.6.1 данные транспортные средства к классу хорошо вентилируемых не относятся.

3. Предложение (только МПОГ)

Изменить пункт 5.5.3.3.3 следующим образом:

"5.5.3.3.3 Упаковки, содержащие хладагент или кондиционирующий реагент, должны перевозиться в хорошо вентилируемых транспортных средствах/вагонах и контейнерах. Это положение не применяется, когда такие упаковки перевозятся в изотермических транспортных средствах, транспортных средствах-ледниках или транспортных средствах-рефрижераторах, определяемых, например, в Соглашении о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС).

Примечание: в данном контексте "хорошо вентилируемых" означает, что содержание диоксида углерода не превышает 0,5%, а содержание кислорода превышает 19,5%."

4. Предложение (ДОПОГ и МПОГ)

Изменить пункт 5.5.3.6.1 следующим образом:

5.5.3.6.1 На плохо вентилируемых транспортных средствах/вагонах и контейнерах, содержащих опасные грузы, используемые для целей охлаждения или кондиционирования, должен иметься предупреждающий знак, указанный в пункте 5.5.3.6.2; он должен быть размещен в каждой точке входа в месте, в котором он будет хорошо виден для лиц, открывающих транспортное средство/вагон или контейнер или входящих в него. Этот знак должен сохраняться на транспортном средстве/вагоне или контейнере до тех пор, пока не будут выполнены следующие условия:

- a) транспортное средство/вагон или контейнер был(о) проветрен(о) с целью удаления вредных концентраций хладагента или кондиционирующего реагента; и
- b) охлажденные или кондиционированные грузы были выгружены.

5. Предложение (ДОПОГ и МПОГ)

В таблице А в строке для № ООН 1845 заменить "НЕ ПОДПАДАЕТ ПОД ДЕЙСТВИЕ ДОПОГ – Если используется в качестве хладагента, см. раздел 5.5.3" на "Подпадают под действие только положений раздела 5.5.3".

Изменить пункт 5.5.3.1.1 следующим образом:

"5.5.3.1.1 Настоящий раздел не применяется к веществам, которые могут использоваться для целей охлаждения или кондиционирования, когда они перевозятся в качестве опасных грузов, за исключением перевозки сухого льда

(№ ООН 1845). Когда они перевозятся в качестве груза, эти вещества должны перевозиться под соответствующей позицией таблицы А главы 3.2 согласно соответствующим условиям перевозки.

В случае № ООН 1845 условия перевозки, указанные в настоящем разделе, за исключением пункта 5.5.3.3.1, применяются для всех видов перевозки в качестве хладагента, кондиционирующего реагента или груза. В случае перевозки № ООН 1845 никакие другие положения МПОГ/ДОПОГ не применяются".
