



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.  
GENERAL

TRANS/WP.15/AC.1/2005/41  
16 June 2005

RUSSIAN  
Original: FRENCH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по перевозкам опасных грузов

Совместное совещание Комиссии МПОГ по вопросам  
безопасности и Рабочей группы по перевозкам опасных грузов  
(Женева, 13-23 сентября 2005 года)

НОВЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ О ВНЕСЕНИИ ПОПРАВОК  
В МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ

Раздел 5.5.2: Перевозка проветренных после фумигации  
транспортных единиц

Передано правительством Германии\*

\*

Распространено Центральным бюро международных железнодорожных перевозок (ЦБМЖП) в качестве документа OСТI/RID/GT-III/2005/41.

Секретариат получил от Центрального бюро международных железнодорожных перевозок (ЦБМЖП) приведенное ниже предложение.

### РЕЗЮМЕ

**Сущность предложения:** Проветренные после фумигации транспортные единицы допускаются к перевозке без маркировки, хотя при продолжительной перевозке из фумигированных грузов или упаковочных материалов могут выделяться газы, которые, накапливаясь, могут достигать концентраций, превышающих допустимые значения. В случае проникновения в эти транспортные единицы в ходе перевозки персонала административных контрольных служб (таможня, фитосанитарный контроль, полиция) без средств защиты или в случае проникновения в них при разгрузке у грузополучателя соответствующего персонала без средств защиты может возникнуть опасность для здоровья персонала.

Именно по этой причине предлагается наносить на проветренные транспортные единицы, для которых нельзя полностью исключить возможность скопления газа, предупреждающий знак.

В предписаниях для всех видов транспорта и Типовых правилах ООН должны быть установлены единообразные правила.

**Предлагаемое решение:** Дополнить правила МПОГ/ДОПОГ, раздел 5.5.2, а также соответствующие предписания правил для отдельных видов транспорта и Типовые правила ООН.

**Справочные документы:** DSC 7/3/17 (документ Международной морской организации (ИМО)).

#### 1. Введение/Обоснование:

Компетентные британские органы сообщили в документе DSC7/3/17, что в Великобритании 2% (из 650 контейнеров, ежемесячно проверяемых в одном из британских портов) проверяемых контейнеров содержат фумиганты (или их остатки), при том что в транспортных документах не содержится никакой отметки или указания на них.

Эти сведения, сообщенные Великобританией, подтверждаются опытом работы в Германии. Проведенное в Роттердаме в 2002 году обследование 303 случайно выбранных

контейнеров дало аналогичные результаты ("Измерение количества газа в ввозимых контейнерах", Т. Кнол-де Вос, 15 октября 2002 года - 729/02 IEM). Из полученных значений можно сделать вывод, что примерно 2/3 этих контейнеров после фумигации были проветрены (превышение допустимых значений в 2-3 раза). Повышенные значения для остающейся трети позволяют предположить, что контейнеры, прошедшие фумигацию, транспортировались без проветривания и без маркировки в нарушение правил перевозки.

В соответствии с предписаниями пункта 7.4.3.5 МКМПОГ Кодекс не применяется

*"в отношении закрытых транспортных единиц, которые после фумигации были полностью проветрены либо путем открытия дверей единицы, либо путем принудительной вентиляции, с тем чтобы не допустить присутствия какой-либо концентрации вредных газов. После полного проветривания предупреждающие знаки также должны сниматься с транспортных единиц".*

При морской перевозке контейнеров, прошедших фумигацию, должны выполняться более строгие требования, что приводит к увеличению стоимости перевозки. Поэтому, насколько это возможно, фумигация и проветривание контейнеров производятся на суше. Как правило, проветривание по окончании фумигации приводит к тому, что замеры газа, на основании которых выдаются разрешения в соответствии с применяемыми в настоящее время правилами, предусмотренными нормами о фумигации и безопасности перевозок, накануне последующей, возможно достаточно продолжительной, перевозки позволяют определить состояние газа лишь на момент измерения. Тем не менее такой результат как в международной, так и в национальной практике фумигации дает основание полагать, что транспортная единица уже не является фумигированной, и соответственно не маркировать ее или снять с нее имеющуюся маркировку.

В ходе последующей перевозки большой продолжительности, например на этапе перевозки, предшествующем этапу морской перевозки или следующем за ним, все еще присутствующие остатки газа могут накапливаться в грузе или упаковке и вновь образовывать концентрации, представляющие опасность для здоровья людей.

Опасность, создаваемая накапливающимися газами, может проявляться при открытии транспортной единицы службами контроля (таможня, фитосанитарные службы, полиция, охраняющая акваторию) в ходе перевозки или в конце перевозки при разгрузке у грузополучателя.

Ясность независимого замера:

Даже правила, касающиеся проветривания, сформулированные несколько шире в пункте 7.4.3.5 МКМПОГ по сравнению с вторым предложением пункта 5.5.2.2 Типовых правил ООН, не определяют достаточно ясно в техническом отношении, что можно считать основанием для вывода об отсутствии газа (отсутствие газа после независимого замера после проветривания у грузоотправителя, гарантированное отсутствие газа при более продолжительной перевозке до грузополучателя на примере морской перевозки?).

Рекомендация ИМО по безопасному использованию пестицидов на судах не содержит никаких более конкретных правил по данному вопросу (см. пункт 3.5.2). Столько же неопределенным остается значение, которое приобретают в данном случае "предельные пороговые значения - ППЗ", приведенное в приложении 2 к Рекомендации.

В письме Федерального бюро Германии по оценке рисков от 21 апреля 2004 года (FB8-3822-37/04) дается в этой связи следующее разъяснение:

«Даже обычно весьма подробные предписания, действующие в США, не содержат никаких конкретных справочных данных по концентрациям остатков газа, которые ниже значений МАК или ППЗ. Одна из типичных формулировок, разрешающих использование контейнера после проветривания, гласит следующее:

"Зона или площадка должна контролироваться таким образом, чтобы выделение газа из обработанного груза не привело к образованию неприемлемых уровней концентрации (т.е. уровней концентрации фосфина, превышающих нормы промышленной гигиены.)"»<sup>1</sup>.

Применяемые в Германии правила TRGS 512, касающиеся фумигации после обнаружения отсутствия газа в контейнере (№ 11.3), которое определяется как нижняя предельная концентрация (обнаруживаемая концентрация) по показаниям трубки Дрегера, не соответствуют положениям правил, действующих в основных морских государствах.

В качестве отправной точки берется ситуация, когда контейнер может считаться достаточно проветренным, если он в течение 24 часов находится с полностью открытой передней дверью, ориентированной навстречу ветру. В случае неблагоприятных атмосферных условий следует использовать вентиляторы. В случае использования

---

<sup>1</sup> PESTCON SYSTEMS, INC.: Pestcon Fumitoxin Label Booklet. EPA EST. NO. 5857-NC-001, WILSON, NC 27893, USA (17 Sept. 1999).

вентиляторов или направленной деаэрации достаточным считается проветривание в течение двух часов<sup>2</sup>.

Таким образом, в принципе представляется возможным добиться (полного) отсутствия газа в фумигированных транспортных единицах путем их проветривания в течение более длительного времени. Но такой способ вряд ли на практике будет приемлемым как на национальном, так и на международном уровнях в силу экономических причин (трудозатраты и затраты времени, расходы, связанные с невозможностью использовать груз, транспортную единицу, место фумигации).

По указанным выше причинам в обозримом будущем не удастся прийти на международном уровне к консенсусу в отношении надлежащих процедур проветривания или в отношении установления предельных значений для временного и окончательного разрешения на использование проветренных фумигированных транспортных единиц (расхождение мнений по вопросам безопасности, различные технические процедуры, различные вещества и т.д.).

Поэтому для проветренных после фумигации транспортных единиц, в которых не представляется возможным полностью исключить скопление газов, предлагается предусмотреть специальную маркировку исходя из следующих соображений:

Транспортная единица была проветрена в соответствии с применяемыми правилами (например, МКМПОГ). То есть в месте отгрузки концентрации газа достигли максимума предельно допустимых измеряемых значений.

Опасность во время перевозки может таким образом возникнуть лишь в том случае, если кто-либо откроет контейнер и проникнет в него без разрешения. Для того чтобы этого не произошло, нужно сделать соответствующее предупреждение. В противном случае контейнер может перевозиться без ограничений (размещение/отделение) и предупреждения о наличии опасности для персонала, который осуществляет перевозку, при условии, что в контейнере не содержатся опасные грузы.

Маркировка должна обеспечить следующие результаты:

---

<sup>2</sup> WorkSafe Victoria, Australia. Guidance Note-Fumigated shipping Containers: Safe transport and unloading - a guide. Code of Practice for Hazardous Substances - June 2000.

- Она позволяет учитывать возникновение в процессе перевозки ситуаций, когда опасность менее существенна, чем при намеренной перевозке фумигированных транспортных единиц (т.е. без проветривания).
- При перевозке на транспортные единицы не будут распространяться все соответствующие положения, касающиеся фумигированных транспортных единиц. Остается лишь гарантировать, что эти транспортные единицы можно закрыть таким образом, чтобы свести выделение газов к минимуму (специальное положение 910 главы 3.3 МКМПОГ). **Это означает необходимость уплотнения задвижек вентиляционных щелей.**

Еще один возможный вариант заключается в достаточном проветривании транспортных единиц для удаления остатков газов. Возможно снятие герметизирующих материалов, которые могли быть установлены для целей фумигации на транспортных единицах или внутри них, чтобы образующиеся остатки газа могли выйти наружу. С учетом действующих в настоящее время требований безопасности такая возможность допускается при сухопутной перевозке.

Если предусматривается морская перевозка, необходимо, чтобы сохранялось уплотнение задвижек вентиляционных щелей или чтобы транспортные единицы размещались либо на палубе, либо только в достаточно хорошо вентилируемых грузовых помещениях. При размещении транспортных единиц под палубой требуется наличие газоизмерительной аппаратуры.

- Снижение транспортных расходов, учитывая, что обработка, как при перевозке "опасных грузов", не проводится.
- Повышение уровня признания за счет конкретизации/релятивизации описания вида опасности с помощью новой маркировки "Проветрено" и уменьшение таким образом проблем при транспортировке, а также сокращение транспортных расходов.

Учитывая, что такого рода ситуации возникают не только при морской перевозке, но и в значительной степени при сухопутной перевозке, следует принять во внимание аналогичные правила для различных видов наземного транспорта.

Для обеспечения согласования правил для различных видов транспорта потребуется внести соответствующие дополнения в положения Типовых правил ООН.

**Кроме того, в каждом случае необходимо, чтобы такая возможность была признана и в национальном законодательстве всех государств.**

В случае внесения соответствующих изменений в законодательство необходимо будет обеспечить контроль за применением этого законодательства. Это облегчит применение соответствующих положений и позволит добиться их более широкого признания.

## **2. Предложение:**

Маркировка/документация для фумигированных контейнеров остается в нынешнем виде.

НОВАЯ МАРКИРОВКА предусматривается для проветренных контейнеров, однако НИКАКИХ специальных ДОКУМЕНТОВ в транспортную документацию включать не предполагается; это согласуется с экономической стороной перевозки, с тем чтобы эти контейнеры можно было перевозить без каких-либо специальных ограничений.

Предложение в отношении внешней маркировки выглядит следующим образом:

a) Добавить после второго предложения пункта 5.5.2.2 предложение следующего содержания:

"После того, как фумигированная единица проветрена с целью удаления вредных концентраций фумиганта, предупреждающий знак, предусмотренный в пункте 5.5.2.3, может быть заменен предупреждающим знаком, предусмотренным в пункте 5.5.2.4".

b) Добавить в качестве пункта 5.5.2.4 следующий предупреждающий знак:

**"Предупреждающий знак для вагонов/транспортных средств, контейнеров или цистерн, проветренных после фумигации**

**Транспортная единица после фумигации**

(фумигант: .....)  
в соответствии с пунктом 5.5.2.2 МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ/МКМПОГ

**ПРОВЕТРЕНА:** (дата)  
- Допускается перевозка без ограничений -  
**!!!ДЛЯ ВХОДА В ТРАНСПОРТНУЮ ЕДИНИЦУ ИЛИ ЕЕ РАЗГРУЗКИ  
ТРЕБУЕТСЯ РАЗРЕШЕНИЕ!!!**

**3. Последствия для безопасности:**

Опасность в ходе перевозки возникает лишь в том случае, если контейнер открыт или в него проникли без разрешения. Поэтому необходимо заранее предупредить соответствующий персонал. В противном случае контейнер может перевозиться без ограничений (размещение/отделение), и предупреждения о наличии опасности для персонала, который осуществляет перевозку, при условии, что в контейнере не содержатся опасные грузы.

**4. Практическая осуществимость:**

Расширение признания этой нормы за счет конкретизации/релятивизации описания опасности с использованием новой маркировки "Проветрено", а также уменьшение проблем при перевозке и, соответственно, транспортных расходов.

**5. Переходная мера:**

Не требуется.

-----