



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

Берн, 17–21 марта 2014 года

Пункт 5 b) предварительной повестки дня

**Предложения о внесении поправок
в МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ: новые предложения**

Изменение раздела 5.5.3 МПОГ/ДОПОГ

Передано правительствами Австрии и Испании^{1, 2}

Резюме

Существо предложения:	Учесть проблемы, связанные с опасностью перевозки сухого льда
Предлагаемое решение:	Изменение раздела 5.5.3 МПОГ/ДОПОГ
Справочные документы:	Неофициальный документ INF.39, представленный на сессии в сентябре 2013 года ECE/TRANS/WP.15/AC.1/132, пункты 88–89

¹ В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2012–2016 годы (ECE/TRANS/224, пункт 94; ECE/TRANS/2012/12, подпрограмма 02.7 (A1c)).

² Распространено Межправительственной организацией по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) под условным обозначением OTIF/RID/RC/2014/25.



Введение

1. За последние два года после включения в МПОГ/ДОПОГ в 2013 году раздела 5.5.3 (Специальные положения, применяемые к упаковкам и грузовым транспортным единицам, содержащим вещества, представляющие опасность асфиксии при использовании для целей охлаждения или кондиционирования) текст данного раздела претерпел ряд изменений.

Поправки к тексту для издания МПОГ/ДОПОГ 2015 года представлены в приложении.

2. Осенью 2013 года на сессии Совместного совещания представитель Австрии представил неофициальные документы INF.39, касающийся несчастного случая со смертельным исходом при перевозке № ООН 1845 (сухой лед).



Фотография: Wiesbaden112.de/dpa/APA

3. В докладе о работе сессии, состоявшейся в сентябре 2013 года, было представлено резюме обсуждения данного вопроса, которое содержит следующие основные замечания (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/132, пункт 89):

"Совместное совещание также приняло к сведению сообщение Австрии (INF.39) о трагической смерти владельца ресторана, связанной с тем, что в принадлежащем ему транспортном средстве он перевозил одну упаковку, содержащую сухой лед. В отсутствие письменного предложения по этому вопросу Совместное совещание не стало далее обсуждать его, однако ряд делегаций подчеркнули важность того, чтобы между кабиной водителя и грузовым отделением была предусмотрена перегородка. В этой связи был поднят также вопрос о том, насколько необходимо последнее предложение пункта 5.5.3.1.4, принятого на предыдущей сессии, так как оно гласит следующее: "Как правило, считается, что упаковки с сухим льдом (№ ООН 1845) в качестве хладагента такой опасности не представляют." (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/130, приложение 2)."

4. Можно также добавить информацию о другом несчастном случае со смертельным исходом, имевшем место в Канаде.



5. Со ссылкой на эти случаи предлагается исключить из пункта 5.5.3.1.4 последнее предложение "Как правило, считается, что упаковки с сухим льдом (№ ООН 1845) в качестве хладагента такой опасности не представляют", поскольку эти трагические примеры свидетельствуют о том, что упаковки с сухим льдом на самом деле могут представлять опасность (см. предложение 1).

6. С точки зрения автомобильных перевозок (ДОПОГ) в информации по безопасности, представленной Ассоциацией по промышленным газам Германии (IGV) (адрес в Интернете <http://www.industriegaseverband.de/igv/sicherheitshinweise/SHW-Trockeneis.pdf>), содержатся рекомендации, согласно которым сухой лед необходимо перевозить не в кабине, а исключительно в изолированном от нее грузовом отделении. В том случае, когда кабина водителя не отделена, бессмысленно размещать предупреждающий знак в каждой точке входа в месте, в котором он будет хорошо виден для лиц, открывающих транспортное средство или входящих в него (5.5.3.6.1). Поэтому рекомендуется обеспечить хорошую вентиляцию таких транспортных средств либо использовать при перевозке газо-детекторные системы.

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

7. Имеющаяся у ЕАПГ информация четко демонстрирует, что диоксид углерода в отличие от других веществ, таких как азот, которые также используются в целях охлаждения, не только имеет удушающее действие, 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) в случае автомобильных перевозок.

8. В эти положения следует также включить возможность, которая не учитывалась в тексте, утвержденном в сентябре 2013 года (см. приложение): изометрические транспортные средства, транспортные средства-ледники, транспортные средства-рефрижераторы предназначены не только для перевозки скоропортящихся пищевых продуктов, но и для других целей, в том числе для перевозки фармацевтической продукции. Следовательно, в вышеупомянутой формулировке ссылка на СПС не должна носить исключительный характер (предложение 2).

9. Для того чтобы включить данную поправку в МПОГ, в его текст необходимо добавить слово "например" (предложение 3).

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

11. Наконец, мы видим противоречие в том, что, когда № 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 № ООН 1845 перевозится в качестве груза, к нему не применяются какие-либо ограничения. При перевозке сухого льда в качестве груза следует по крайней мере утвердить те же условия, которые применяются при его перевозке в качестве хладагента или кондиционирующего реагента.

В этой связи, возможно, необходимо регулирование 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

Предложение 1

В пункте 5.5.3.1.4 МПОГ/ДОПОГ исключить последнее предложение и сформулировать текст следующим образом:

"5.5.3.1.4 Положения подразделов 5.5.3.6 и 5.5.3.7 применяются только в тех случаях, когда существует реальная опасность асфиксии в вагоне/транспортном средстве или большом контейнере. Эта опасность должна оцениваться самими участниками перевозки с учетом опасности, которую представляют вещества, используемые для целей охлаждения или кондиционирования, количества перевозимого вещества, продолжительности процесса перевозки и типов используемых средств удержания."

Предложение 2 (только ДОПОГ) (новый текст выделен курсивом)

Изменить пункт 5.5.3.3 следующим образом:

"5.5.3.3 Упаковки, содержащие хладагент или кондиционирующий реагент, должны перевозиться в хорошо вентилируемых транспортных средствах и кон-

тейнерах. В данном случае маркировка в соответствии с требованиями подраздела 5.5.3.6 не требуется.

Вентиляция не требуется, если:

– *грузовое отделение отделено газонепроницаемой перегородкой и недоступно для персонала;*

– *грузовое отделение представляет собой изотермическое транспортное средство, транспортное средство-ледник или транспортное средство-рефрижератор, определяемые, например, в Соглашении о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС), где данное требование выполняется.*

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

Предложение 3 (только МПОГ) (новый текст выделен курсивом)

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%."

Предложение 4 (новый текст выделен курсивом)

Изменить пункт 5.5.3.6.1 следующим образом:

"5.5.3.6.1 На плохо вентилируемых транспортных средствах 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 или контейнер или входящих в него. Этот знак должен сохраняться на транспортном средстве или контейнере до тех пор, пока не будут выполнены следующие условия:

- а) транспортное средство или контейнер был(о) проветрен(о) с целью удаления вредных концентраций хладагента или кондиционирующего реагента;*
- и*
- б) охлажденные или кондиционированные грузы были выгружены."*

Предложение 5 (новый текст отмечен курсивом)

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 "*Применяются только положения раздела 5.5.3*".

Изменить подраздел 5.5.3.1 следующим образом:

"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 5.5.3.1, применяются для всех видов перевозки в качестве хладагента, кондиционирующего реагента или груза. В случае перевозки № ООН 1845 никакие другие положения ДОПОГ не применяются."

**Приложение: Поправки тексту для издания
МПОГ/ДОПОГ 2015 года, утвержденные на сессиях
Совместного совещания, состоявшихся в марте
и сентябре 2013 года**

Март 2013 года (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/130, приложение II)

5.5.3.1 Добавить пункт следующего содержания:

"5.5.3.1.4 Положения подразделов 5.5.3.6 и 5.5.3.7 применяются только в тех случаях, когда существует реальная опасность асфиксии в вагоне/транспортном средстве или большом контейнере. Эта опасность должна оцениваться самими участниками перевозки с учетом опасности, которую представляют вещества, используемые для целей охлаждения или кондиционирования, количества перевозимого вещества, продолжительности процесса перевозки и типов используемых средств удержания. Как правило, считается, что упаковки с сухим льдом (№ ООН 1845) в качестве хладагента такой опасности не представляют."

(Справочный документ: неофициальный документ INF.49/Rev.1)

Сентябрь 2013 (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/132/Add.2, часть C)

Глава 5.5

5.5.3.3.3 Изменить 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 в Соглашении о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС)."

(Справочные документы: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2013/44 и неофициальный документ INF.59/Rev.1 с поправками)