



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, 15–19 марта 2021 года

Пункт 5 а) предварительной повестки дня

**Предложения о внесении поправок в МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ:
нерассмотренные вопросы****Перевозка полимеризующихся веществ в качестве
отходов — пересмотр документа
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2020/51****Передано правительством Германии* ** *******Введение**

1. Одним из ключевых аспектов перевозки полимеризующихся веществ является достаточная стабилизация либо посредством химической стабилизации или регулирования температуры, либо путем сочетания обоих методов. Это предполагает, что температура самоускоряющейся полимеризации (ТСУП) определяется в отношении упаковок, поскольку при значениях ТСУП ниже 50 °С (тара) или 45 °С (цистерны) требуется применение положений, касающихся регулирования температуры. Для этой цели на основе ТСУП должны быть определены контрольная и аварийная температуры, которые необходимо указывать в транспортном документе, см. пункт 5.4.1.2.3.1 ДОПОГ. В тех случаях, когда используется химическая стабилизация, необходимо обеспечить, чтобы ее уровень был достаточным для того, чтобы предотвратить опасную полимеризацию вещества, в том числе при средней температуре погрузки, равной 50 °С или 45 °С. В этом случае должны приниматься во внимание различные факторы, например продолжительность перевозки или эффективность и свойства стабилизатора. Эта информация, в частности, имеется у производителя таких веществ, т. е. с самого начала транспортной цепочки. Грузоотправитель должен убедиться в правильности классификации и предоставить данные, необходимые для транспортного документа.

2. Большое количество полимеризующихся веществ перевозится также в качестве отходов. В этом случае информация, необходимая для соблюдения указанных

* A/75/6 (разд. 20), п. 20.51.

** Распространено Межправительственной организацией по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) под условным обозначением OTIF/RID/RC/2021/2.

*** Настоящий документ был запланирован к изданию после установленного срока в силу обстоятельств, не зависящих от представившей его стороны.



положений, часто отсутствует. Как правило, вещества, которые будут перевозиться, — это не новые продукты, которые должны быть размещены на рынке, а вещества, которые необходимо утилизировать, поскольку изменились их свойства, поскольку вещество хранилось в течение слишком длительного периода времени или потому, что уже имела место частичная полимеризация.

Оценка таких отходов сопряжена со следующими трудностями:

- a) отходы поступают от производящих их субъектов, которые (более) не располагают информацией о соответствующем веществе (например, от закрывающихся предприятий, в результате расчистки участков, от несостоятельных субъектов);
- b) не могут быть установлены изменения в химическом составе;
- c) не может быть установлена эффективность потенциального стабилизатора, за исключением того, что отсутствуют какие-либо поддающиеся измерению реакции или физические изменения;
- d) значения аварийной и контрольной температур неизвестны;
- e) отсутствуют паспорта безопасности; и/или
- f) отходы хранятся в контейнерах, использование которых более не допускается.

3. Однако без дополнительной информации невозможно просто исходить из того, что имеет место достаточная химическая стабилизация. Кроме того, без знания ТСУП и определенных на ее основе контрольной и аварийной температур невозможно выполнить положения по регулированию температуры, изложенные в подразделах 7.1.7.3 и 7.1.7.4 ДОПОГ.

4. В этой связи с представителями сектора по утилизации отходов были обсуждены методы недопущения, в том числе применительно к отходам, опасной полимеризации во время перевозки до предприятия по утилизации.

5. Всегда надлежит учитывать особенности каждого случая, в том числе фактически имеющуюся информацию о веществе, типе и размерах средств удержания, а также условиях, при которых осуществляется перевозка. В качестве первого шага было рассмотрено возможное решение проблемы для тех случаев, когда осуществляется перевозка полимеризующихся веществ в упаковках.

6. В марте 2019 года Германия представила Совместному совещанию соответствующее предложение по этому вопросу (документ OTIF/RID/RC/2019/8 – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2019/8), цель которого заключалась в том, чтобы предусмотреть исключения из информации, указываемой в транспортном документе, и конкретные меры по регулированию температуры, для принятия которых должны быть известны значения ТСУП и данные о химической стабилизации. Этот документ был передан неофициальной рабочей группе по перевозке опасных отходов, возглавляемой Европейской федерацией по управлению отходами и природоохранным технологиям (ФЕАД) (см. также доклад OTIF/RID/RC/2019-A – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/154, пункт 35), и обсуждался на второй сессии неофициальной рабочей группы 3 и 4 марта 2020 года. По итогам обсуждения Германия представила Совместному совещанию в сентябре 2020 года документ ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2020/51. Большинство выступивших делегатов в принципе поддержали предложение о введении нового специального положения, которое позволит перевозить полимеризующиеся вещества в качестве отходов. Однако некоторые делегаты сочли необходимым указать, какие из перечисленных мер являются обязательными, а какие — факультативными. Другие делегаты отдали предпочтение более подробным техническим требованиям.

7. Это предложение было вновь рассмотрено в ходе двух сессий неофициальной рабочей группы по перевозке опасных отходов в октябре и ноябре 2020 года. Обсуждался вопрос о возможности дополнительного уточнения критерия отсутствия «существенных различий между температурой наружной поверхности упаковки и температурой окружающей среды», однако предложенная формулировка точно

описывает, что именно требуется: температура поверхности наружной тары должна быть равна температуре окружающей среды, при этом допустимы лишь незначительные отклонения, возникающие, очевидно, в результате временной задержки выравнивания температуры. Еще одним обсуждавшимся вопросом была предложенная предельная продолжительность перевозки. Было отмечено, что могут также иметь место более длительные перевозки, которые не могут быть завершены в течение 24 часов, как того требует предлагаемое новое специальное положение. Тем не менее, авторы данного предложения решили не увеличивать этот период. 24-часовой период является простым методом снижения рисков при таких перевозках, который может быть легко применен. Если перевозка занимает больше времени, может потребоваться применение дополнительных мер безопасности, например регулирование температуры.

Предложение

8. Для того, чтобы полимеризующиеся вещества можно было перевозить в качестве отходов согласно правилам, необходимо создать соответствующую правовую основу для специальных процедур такой перевозки. Как правило, требования специального положения 386 — в ДОПОГ в сочетании с положениями подразделов 7.1.7.3, 7.1.7.4 и пункта 5.4.1.2.3.1 — не могут быть выполнены. В связи с этим для веществ, которым назначено специальное положение 386, можно было бы предусмотреть еще одно специальное положение следующего содержания: **(новый текст по сравнению с документом ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2020/51 выделен жирным шрифтом)**

«**6xx** В случае перевозки упаковок, содержащих полимеризующиеся вещества, положения специального положения 386 <(ДОПОГ:), в сочетании с положениями подразделов 7.1.7.3, 7.1.7.4 и пункта 5.4.1.2.3.1,> не требуется применять, **если перевозка осуществляется с целью утилизации или переработки, при соблюдении следующих условий:**

- a) **проведенная перед** погрузкой проверка показала, что не существует никаких существенных различий между температурой наружной поверхности упаковки и температурой окружающей среды;
- b) **перевозка осуществляется в течение периода не более 24 часов после указанной проверки;**
- c) обеспечена защита упаковок от воздействия прямых солнечных лучей и других источников тепла (например, дополнительных грузов, которые перевозятся при температуре выше температуры окружающей среды) во время перевозки;
- d) температура окружающей среды **во время перевозки** ниже 45 °C;
- e) вагоны/транспортные средства и контейнеры имеют надлежащую вентиляцию;
- f) **вещества помещаются** в упаковки максимальной вместимостью 1000 литров.

При оценке веществ для целей перевозки в соответствии с условиями настоящего специального положения могут рассматриваться дополнительные меры по предотвращению опасной полимеризации, например добавление ингибиторов.»