



---

**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, 18–22 марта 2019 года

Пункт 5 b) предварительной повестки дня

**Предложения о внесении поправок в МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ:  
новые предложения****Перевозка полимеризующихся веществ в качестве  
отходов****Передано правительством Германии\*****Введение**

1. Одним из необходимых предварительных условий для перевозки полимеризующихся веществ является достаточная стабилизация посредством химической стабилизации или регулирования температуры, либо путем сочетания обоих методов. Это предполагает, что температура самоускоряющейся полимеризации (ТСУП) определяется в отношении упаковок, поскольку при ТСУП ниже 50 °С (упаковки) или 45 °С (цистерны) требуется применения 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 МПОГ/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 соответствующей 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 положений, часто отсутствует. Как правило, вещества, которые будут перевозиться,

---

\* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2018–2019 годы (ECE/TRANS/WP.15/237, приложение V (9.2)).



это не новые продукты, которые должны быть размещены на рынке, а вещества, которые необходимо удалить поскольку изменились их свойства, поскольку вещество хранилось в течение слишком длительного периода времени или в силу того, что уже имела место частичная полимеризация. Оценка таких отходов сопровождается 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 аварийных и контрольных температур неизвестны;
- e) отсутствуют паспорта безопасности и/или
- f) отходы хранятся в контейнерах, которые более не являются допустимыми.

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

4. В связи с этим, с представителями сектора по удалению отходов были обсуждены методы недопущения, в том числе применительно к отходам, их опасной полимеризации во время перевозки до предприятия для удаления отходов. К числу возможных мер относятся следующие:

- a) добавление ингибиторов;
- b) разрешение погрузки только в том случае, если проверка показывает, что не существует никаких существенных различий между наружной температурой упаковки и температурой окружающего воздуха;
- c) обеспечение защиты упаковок от прямого солнечного света в ходе перевозки;
- d) обеспечение защиты упаковок от воздействия других источников тепла (например, от дополнительных грузов, которые перевозятся при температуре выше температуры окружающего воздуха) во время перевозки;
- e) перевозка должна осуществляться при температуре окружающего воздуха ниже 45 °C;
- f) транспортные средства и контейнеры должны иметь надлежащую вентиляцию; и/или
- g) перевозка должна быть осуществлена в течение 24 часов.

5. Всегда следует учитывать особенности каждого случая, в том числе фактически имеющуюся информацию о веществе, типе и размерах тары, а также условиях, при которых осуществляется перевозка.

6. Германия представила предложение по этому вопросу в Подкомитет экспертов по перевозке опасных грузов (ST/SG/AC.10/C.3/2018/97). Цель этого предложения заключалась в том, чтобы допускать исключения в отношении транспортного документа и конкретных мер регулирования температуры, для которых значения ТСУП и температуры химической стабилизации должны быть известны. В ходе обсуждения в Подкомитете экспертов (26 ноября – 4 декабря 2018 года) было предложено, среди прочего, чтобы условия перевозки определялись компетентным органом. В конечном счете это предложение было отозвано, поскольку, как

представлялось, данный вопрос более целесообразно было урегулировать на уровне Совместного совещания.

### **Возможная поправка**

7. С тем чтобы можно было перевозить полимеризующиеся вещества в качестве отходов согласно надлежащим правилам, необходимо предусмотреть соответствующую правовую основу для специальных процедур такой перевозки. Как правило, требования специального положения 386 в сочетании с положениями подразделов 7.1.7.3, 7.1.7.4 и пункта 5.4.1.2.3.1 МПОГ/ДОПОГ не могут быть выполнены. В связи с этим, как указано ниже, для веществ, которым назначено специальное положение 386, может быть предусмотрено другое специальное положение:

«**бхх** В случае веществ, перевозимых с целью удаления или переработки, положения специального положения 386 в сочетании с положениями подразделов 7.1.7.3, 7.1.7.4 и пункта 5.4.1.2.3.1 применять не требуется, если принимаются соответствующие меры по предотвращению опасной полимеризации. При определении подходящих мер факторами, которые необходимо учитывать, являются, в частности, вместимость и геометрические параметры тары, КСГМГ или цистерны и влияние любой имеющейся изоляции, температура вещества при его предъявлении к перевозке, продолжительность рейса и условия окружающей температуры, обычно возникающие во время рейса (с учетом также времени года), эффективность и другие характеристики используемого стабилизатора, применимые меры операционного контроля, введенные правилами (например, требования, касающиеся защиты от источников тепла), и любые другие соответствующие факторы.»

### **Предложение**

8. На последней сессии Совместного совещания (Женева, 17–21 сентября 2018 года) было решено, что вопрос перевозки опасных отходов изучит неофициальная рабочая группа, возглавляемая Европейской федерацией по управлению отходами и природоохранным технологиям (ФЕАД). Первое совещание неофициальной рабочей группы подготовит перечень вопросов для рассмотрения (см. OTIF/RID/RC/2018-B – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/152, пункт 62). Предлагается, что этот документ также должен быть рассмотрен неофициальной рабочей группой.