



---

**Европейская экономическая комиссия****Комитет по внутреннему транспорту****Рабочая группа по перевозкам опасных грузов****Совместное совещание экспертов по Правилам,  
прилагаемым к Европейскому соглашению  
о международной перевозке опасных грузов  
по внутренним водным путям (ВОПОГ)  
(Комитет по вопросам безопасности ВОПОГ)****Сороковая сессия**

Женева, 22–26 августа 2022 года

Пункт 5 предварительной повестки дня

**Доклады неофициальных рабочих групп****Корреспондентская группа по фумигированным грузам****Представлено Германией\* \*\*****Введение**

1. На своей тридцать восьмой сессии в августе 2021 года Комитет по вопросам безопасности поручил организовать корреспондентскую группу для обсуждения необходимости регулирования перевозки фумигированных навалочных/насыпных грузов в грузовых трюмах и фумигированных грузовых трюмах сухогрузных судов на основе представленного Германией предложения о включении нового раздела 5.5.5 (ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2021/22 и неофициальный документ INF.5 (Австрия)). Новое предложение должно быть сосредоточено на безопасности членов экипажа и других находящихся на борту лиц с учетом всех возможных рисков.
2. Германия взяла на себя председательство в корреспондентской группе и предоставила рабочую зону на национальном государственном сервере документов. Помимо договаривающихся сторон — Германии, Нидерландов и Франции, в работе группы принимают участие делегации Европейского союза речного судоходства (ЕСРС), Европейской организации судоводителей (ЕОС) и Ассоциации торговли зерном и пищевыми продуктами (АТЗПП).
3. Председатель собрал некоторые справочные документы, такие как специализированные статьи по фумигации зерновых грузов на морских судах, и предоставил их в распоряжение группы в вышеупомянутой рабочей зоне. Кроме того, был предоставлен английский перевод национальных положений Германии, касающихся фумигации транспортных единиц и в транспортных единицах.

---

\* Распространено на немецком языке Центральной комиссией судоходства по Рейну под условным обозначением CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2022/42.

\*\* A/76/6 (разд. 20), п. 20.76.



АТЗПП и ЕСРС/ЕОС представили разъяснения по процедурам фумигации и ожидаемым мерам безопасности; Нидерланды представили измененный проект предложения. Франция предоставила выдержки из соответствующих правил Международной морской организации (ИМО) для морских судов.

## I. Предварительные результаты

4. Как в Нидерландах, так и в Германии существуют правила и регламенты в области гигиены труда и техники безопасности, которые регулируют меры по фумигации также на судах внутреннего плавания и основаны на соответствующих регламентах Европейского союза по обращению с биоцидами, но содержат положения, различающиеся в деталях, касающихся фумигации на борту судов внутреннего плавания.

5. Делегация Нидерландов и делегация ЕСРС/ЕОС считают, что первоначальная фумигация груза в грузовом трюме судна внутреннего плавания перед началом или во время рейса не должна разрешаться («бортовая фумигация» не предусмотрена), в то время как АТЗПП считает приемлемой правильно произведенную фумигацию перед началом рейса, если судно остается в порту до получения разрешения на выход.

6. Вместо этого следует рассмотреть сценарии, когда судно внутреннего плавания принимает к перевозке навалочные/насыпные грузы, предварительно прошедшие фумигацию. Это может быть груз:

a) который ранее был подвергнут фумигации в силосе берегового сооружения;

b) который ранее был подвергнут фумигации на морском судне;

c) который был подвергнут фумигации при предыдущей перевозке грузовым поездом.

7. Что касается мер, необходимых для обеспечения возможности безопасной перевозки судном внутреннего плавания, были выдвинуты следующие, частично противоречащие друг другу, предложения и требования:

a) для судов, перевозящих фумигированные навалочные/насыпные грузы, свидетельство о допущении не требуется. На борту судна не требуется обязательное присутствие эксперта (ВОПОГ);

b) во время погрузки капитану должна быть предоставлена исчерпывающая информация о том, что принимаемый груз ранее подвергался фумигации;

c) фумигированный груз не должен выделять токсичные газы выше порогового уровня, который еще предстоит определить (допустимый пороговый уровень в  $\text{млн}^{-1}$ ). Это должно быть подтверждено (официальным) измерением. В этом контексте необходимо более подробно определить «фумигированное» состояние;

d) грузы не должны выгружаться с морского судна/склада или поезда до тех пор, пока они не будут признаны безопасными для выгрузки лицензированными/квалифицированными лицами, производящими фумигацию, т. е. грузы не должны перемещаться с других видов транспорта или складов на баржу до тех пор, пока уровень выбросов в любом случае не будет ниже порогового;

e) грузы, выбросы из которых ниже этого порогового уровня, не подпадают под действие ВОПОГ. Грузы, выбросы из которых превышают указанный выше пороговый уровень, могут перевозиться только на особых условиях и только после индивидуального согласования с портовыми властями;

f) при погрузке на судно внутреннего плавания необходимо проводить измерения, и погрузка должна осуществляться под наблюдением лицензированного лица. Капитану судна внутреннего плавания должны быть предоставлены инструкции по дальнейшим измерениям и соответствующим мерам, которые должны быть приняты в случае повышения концентрации токсичных газов во время рейса;

g) все находящиеся на борту лица должны быть снабжены средствами индивидуальной защиты и газосигнализаторами, которые они должны носить на себе;

h) грузовые трюмы судна закрываются как можно плотнее, чтобы предотвратить неконтролируемое распространение токсичных газов на борту. Однако в настоящее время крышки грузовых трюмов сухогрузных судов не являются газонепроницаемыми;

i) в нескольких местах в зоне грузовых трюмов судна прикрепляются специальные предупреждающие таблички, которые четко указывают на то, что в трюмах находится фумигированный груз. Следует отметить, что такие предупреждающие таблички уже требуется прикреплять в соответствии с вышеупомянутыми правилами в области гигиены труда и техники безопасности. Предусмотренные в различных правилах требования к конструкции предупреждающей таблички не должны различаться;

j) после разгрузки судна внутреннего плавания грузовые трюмы должны быть тщательно провентилированы, прежде чем будет разрешено снять предупреждающие таблички.

8. Предложение Австрии о расширении раздела 5.5.2 вместо включения нового раздела 5.5.5 (неофициальный документ INF.5 тридцать восьмой сессии) еще не обсуждалось.

9. Положения ВОПОГ должны применяться с оговоркой, что другие правила и регламенты могут в целом запрещать перевозку фумигированных навалочных/ насыпных грузов.

10. Правила, касающиеся того, кто и как должен производить фумигацию на борту морских судов или в силосах на берегу и давать разрешение на такую фумигацию, не охватываются условиями перевозки в рамках ВОПОГ.

## **II. Последующие шаги**

11. Комитету по вопросам безопасности предлагается обсудить и оценить предварительные результаты работы. Он мог бы рекомендовать корреспондентской группе, в каком направлении ей следует двигаться в своей работе.