



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.15/AC.1/2003/23
20 December 2002

RUSSIAN
Original: ENGLISH

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
(Берн, 24-28 марта 2003 года)

ПЕРЕВОЗКА ОСТАТКОВ (ОТХОДОВ) КРАСКИ

Представлено правительством Нидерландов*

РЕЗЮМЕ

Существо предложения:

В настоящем документе содержится предложение, касающееся установления правил удобной в практическом отношении и безопасной перевозки остатков (отходов) краски.

Предлагаемое решение:

Добавить новое специальное положение 6XX в раздел 3.3.1 и в колонку 6 таблицы А главы 3.2 для позиции под № ООН 3175.

Справочные документы: нет.

* Распространено Центральным бюро международных железнодорожных перевозок (ЦБМЖП) в качестве документа ОСТ/RID/GT-III/2003/23.

ВВЕДЕНИЕ

Представители промышленности Нидерландов обратились к правительству своей страны с просьбой представить Совместному совещанию МПОГ/ДОПОГ предложение, направленное на обеспечение удобной в практическом отношении и безопасной перевозки остатков краски (в таре для краски) в соответствии с международными правилами МПОГ/ДОПОГ.

В настоящее время промышленность сталкивается с проблемами при выполнении требований в отношении классификации и соответствующих условий перевозки. Основная проблема связана с классификацией отходов. Должны ли они классифицироваться в качестве жидкости (как № ООН 1263 класса 3) или в качестве твердого вещества (как № ООН 3175 класса 4.1)?

Поскольку такого рода отходы (смесь остатков упаковочного материала, затвердевшая краска и жидкие остатки) характеризуются довольно низкой степенью опасности, присущей легковоспламеняющимся жидкостям (максимум 30% жидкой краски), было бы, возможно, оправданным рассматривать эти отходы как вещества под № ООН 3175 и как требующие соблюдения весьма аналогичных условий перевозки, точно так же, как это предусмотрено в специальном положении 216 раздела 3.3.1 МПОГ/ДОПОГ.

Количество жидкой краски в среднем составляет 20% массы, максимальное количество жидкой краски - 30% массы, и жидкость в основном является вязкой. По этой причине считается, что для этого вида перевозки нет необходимости проводить гидравлическое испытание давлением и испытание на герметичность, которые обычно требуются в случае тары, содержащей жидкости. Однако на практике не исключена возможность того, что в отходах содержится определенное количество свободной жидкости (краски). Для того чтобы учесть присутствие такой свободной жидкости, предлагается использовать герметичную тару/герметичные КСГМГ, испытанные в соответствии с требованиями ООН (не прошедшие испытание на герметичность, но испытанные в подготовленном для перевозки виде). При перевозке навалом предлагается использовать герметичные контейнеры/транспортные средства, как предписано в положениях VW10/VV10 (применимых к № ООН 3243).

На Совместном совещании МПОГ/ДОПОГ в сентябре 2002 года представители Нидерландов проконсультировались с несколькими делегатами по этому вопросу. Хотя в ряде стран существуют национальные правила перевозки отходов (в особенности от

домашних хозяйств на склады), идея решения вопроса о регулировании перевозки отходов краски в рамках МПОГ/ДОПОГ была воспринята положительно. В целом высказывалось мнение о том, что при такого рода перевозке, связанной с незначительной степенью риска, было бы предпочтительным отнести эти отходы к № ООН 3175, использовать герметичную тару, испытанную в соответствии с требованиями ООН, и разрешить перевозку навалом в герметичных контейнерах.

Для Нидерландов это предложение облегчит перевозку отходов со складов и предприятий жилищно-коммунального хозяйства на центральные склады и предприятия по переработке отходов. На данном участке цепи перевозки отходов краски транспортируются отдельно от аэрозолей, аккумуляторных батарей и т.д. Это предложение будет способствовать нахождению единообразного международного и национального решения проблемы, связанной с перевозкой отходов краски.

Допущение мягких КСГМГ будет отвечать практической потребности в их использовании в сочетании с ящичными поддонами (транспортные пакеты).

Перевозка отходов краски осуществляется не только на национальном уровне, но и в международном масштабе. Например, многие тысячи тонн отходов краски ежегодно перевозятся из Нидерландов на предприятия по переработке отходов, находящиеся в Германии и Бельгии.

ПРЕДЛОЖЕНИЕ

Добавить нижеследующее новое специальное положение 6XX в раздел 3.3.1 и в колонку 6 таблицы А главы 3.2 для позиции под № ООН 3175:

"6XX Отходы, состоящие из остатков упаковочного материала, затвердевших остатков КРАСКИ под № ООН 1263 и жидких остатков КРАСКИ под № ООН 1263 в количестве не более 30% массы, могут перевозиться как относящиеся к этой позиции без предварительного применения классификационных критериев класса 4.1.

Применяются требования, касающиеся перевозки № ООН 3175, за исключением положений РР9 подраздела 4.1.4.1, V11/W11 раздела 7.2.4 и VV3/VW3 раздела 7.3.3.

Кроме того, применяются следующие требования:

- a) могут использоваться мягкие КСГМГ типов 13Н3, 13Н4 и 13Н5;
- b) испытаниям должна подвергаться подготовленная для перевозки тара, включая КСГМГ, заполненная жидкостью;
- c) при перевозке навалом должны использоваться крытые брезентом транспортные средства/крытые брезентом открытые вагоны, вагоны со съемной крышей, закрытые контейнеры или крытые брезентом большие контейнеры со сплошными стенками. Кузов транспортных средств/вагонов или корпус контейнеров должны быть герметичными или герметизированными с помощью, например, соответствующей и достаточно прочной внутренней облицовки;
- d) в соответствии с пунктом 5.4.1.1.3 грузы должны быть заявлены в накладной/транспортном документе следующим образом: "ОТХОДЫ, UN 3175 ВЕЩЕСТВА ТВЕРДЫЕ, СОДЕРЖАЩИЕ ЛЕГКОВОСПЛАМЕНЯЮЩУЮСЯ ЖИДКОСТЬ, Н.У.К. (краска), 4.1, II".

ОБОСНОВАНИЕ

Безопасность: С учетом степени опасности, которую представляют такие отходы краски, предлагаются меры по обеспечению безопасности посредством использования герметичной тары и герметичных контейнеров. На практике это приведет к повышению уровня безопасности при осуществлении такого рода перевозок.

Практическая осуществимость: Это предложение способствует более эффективному и единообразному применению правил МПОГ/ДОПОГ промышленными предприятиями.

Возможность контроля за выполнением: Проверяющие органы смогут эффективнее контролировать выполнение требований, чем на основе существующих правил МПОГ/ДОПОГ.
