



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)**

Сорок вторая сессия

Женева, 21–25 августа 2023 года

Пункт 1 предварительной повестки дня

Пункт 5 предварительной повестки дня

Доклады неофициальных рабочих групп

Корреспондентская группа по фумигированным грузам**Промежуточные выводы**

**Представлено правительством Германии от имени председателя
Корреспондентской группы* ****

Введение

1. В соответствии с мандатом, предоставленным Комитетом по вопросам безопасности ВОПОГ на его сорок первой сессии, члены Корреспондентской группы по фумигированным грузам, т. е. представители делегаций Германии (председатель), Австрии, Нидерландов и Франции, а также отраслевых объединений — Европейского союза речного судоходства и Европейской организации судоводителей (ЕСРС/ЕОС) и Ассоциации торговли зерном и пищевыми продуктами (АТЗПП), — письменно обменялись мнениями о том, каким образом перевозка навалочных/насыпных грузов, фумигированных в целях борьбы с вредителями до погрузки на судно внутреннего плавания, может быть регламентирована в Правилах, прилагаемых к ВОПОГ.

2. Основная цель состоит в том, чтобы своевременно информировать перевозчика о состоянии фумигации груза во избежание любого риска для людей на борту судна в результате выделения токсичного газа, образующегося вследствие применения фумигантов.

* Распространено на немецком языке Центральной комиссией судоходства по Рейну под условным обозначением CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2023/39.

** A/77/6 (разд. 20), таблица 20.6.



I. Предварительное предложение по новым положениям для издания ВОПОГ 2025 года

3. Корреспондентская группа согласовала следующие предложения по поправкам и обращается к Комитету по вопросам безопасности ВОПОГ с просьбой дать им оценку.

a) Раздел 1.2.1 — Определения

В разделе 1.2.1 включить следующее новое определение:

«Фумигированный груз означает груз, перевозимый навалом/насыпью (например, зерно, корма, древесина), который перед перевозкой внутренним водным транспортом был специально обработан биоцидными продуктами и/или средствами защиты растений для борьбы с целевыми насекомыми-вредителями в продукте и его оболочке».

b) Раздел 3.2.1 — Таблица А

В таблице А включить новую запись после идентификационного номера 9006, как указано в приложении к настоящему документу.

c) Раздел 3.2.2 — Таблица В

В разделе 3.2.2, таблица В, включить следующую запись в алфавитном порядке:

Наименование и описание	Идентификационный номер № ООН	Класс	Замечания
ФУМИГИРОВАННЫЙ ГРУЗ	9007	9	Допускается к перевозке только в соответствии с СП 804

d) Подраздел 2.2.9.2, класс 9 — Вещества и изделия, не допускаемые к перевозке

В пункте 2.2.9.2 добавить следующий отступ:

«— Фумигированный груз, определение которого содержится в разделе 1.2.1 и которому присвоен идентификационный номер 9007, не отвечающий условиям специального положения 804».

e) Глава 3.3 — Специальные положения, применяемые к некоторым изделиям или веществам

В конце главы 3.3 добавить следующее новое специальное положение:

«804 На ФУМИГИРОВАННЫЙ ГРУЗ, определение которого содержится в разделе 1.2.1, не распространяются другие положения ВОПОГ, кроме следующих. Перевозка ФУМИГИРОВАННОГО ГРУЗА запрещена, если не соблюдаются перечисленные ниже условия.

- [Грузоотправитель] [Принципал] должен обеспечить, чтобы остатки [таблеток или пакетов], используемых для фумигации, были удалены из партий груза, предназначенных для погрузки, и утилизированы надлежащим образом.
- Непосредственно [до] [после] наполнения грузовых трюмов судна фумигированным грузом остаточная концентрация следующих токсичных газов и паров, образующихся в результате применения фумигантов [в окружающем воздухе], должна быть ниже следующих значений:

Фосфин	[0,1 млн ⁻¹]
Сульфурилфторид	[10,0 мг/м ³]
Метилбромид*	[1 млн ⁻¹]

* Запрещен законодательством Европейского союза (ЕС) для использования в тех Договаривающихся сторонах, которые являются членами Европейского союза.

- с) Это должно быть подтверждено [грузоотправителем] [принципалом] в отслеживаемой форме. Он должен заранее в отслеживаемой форме уведомить перевозчика о том, что предъявленный к перевозке груз был предварительно подвергнут фумигации и допущен к перевозке по результатам выполнения соответствующих измерений. Эта информация должна храниться на борту на протяжении всего рейса.
- [х) При перевозке предварительно «фумигированного груза, № ООН 9007» экипажу предписывается/рекомендуется иметь прибор для измерения содержания ранее использованного фумиганта. Для этих целей может использоваться также токсиметр].
- d) Если существуют подозрения, что груз все еще или снова выделяет остаточные количества фумиганта, превышающие значение, указанное в пункте b), то судно должно быть остановлено в подходящем месте как можно дальше от жилых районов до тех пор, пока уровень газа не достигнет безопасного значения в соответствии с вышеприведенной таблицей. Компетентный орган должен быть незамедлительно поставлен в известность.
- e) Непосредственно перед выгрузкой фумигированного груза из грузовых трюмов судна остаточная концентрация токсичных газов и паров, образовавшихся в результате ранее произведенной фумигации, должна быть измерена под ответственность [грузоотправителя] [принципала] [квалифицированным] [утвержденным] экспертом. [Грузоотправитель] [принципал] должен заблаговременно в отслеживаемой форме проинформировать разгрузчика о результате.
- f) Любая фумигация во время перевозки на борту судов запрещена».

II. Обоснование

4. Единственной категорией навалочных/насыпных грузов, которые известны тем, что они могли подвергнуться фумигации в целях борьбы с вредителями, является сельскохозяйственная продукция. На сегодняшний день в силу иных законодательных положений (например, Регламент ЕС о биоцидных продуктах) в соответствующей отрасли применяются лишь три вышеуказанных фумиганта.

5. Большинство членов группы высказались в пользу возложения на грузоотправителя ответственности за выполнение измерений, необходимых для допущения груза к перевозке, до отправления в соответствии с законодательством об опасных грузах. По мнению же АТЗПП, эту ответственность следует возложить на «принципала», которым согласно стандартам этой Ассоциации является «продавец и/или покупатель или получатель груза».

6. Если измерение для допущения к перевозке было произведено на грузе до его погрузки на судно внутреннего плавания, то никаких дальнейших мер, таких как регулярные измерения во время рейса или вентиляция перед разгрузкой, не требуется, поскольку предполагается, что во время рейса концентрация присутствующего фумиганта не будет значительной.

7. Тем не менее попадание «скрытых» остаточных количеств фумиганта в окружающую среду при перевозке внутренним водным транспортом полностью исключить нельзя. Защита членов экипажа от непосредственных рисков во время рейса регламентируется различными национальными, европейскими и международными нормами охраны труда и эксплуатационной безопасности. Вместе с тем для обеспечения базовой защиты лиц, участвующих в разгрузке судов, непосредственно перед разгрузкой целесообразно выполнять контрольные измерения на грузе. Ответственность за эти измерения несет «владелец груза» или «грузоотправитель». В настоящее время члены экипажа не имеют квалификаций для работы с фумигантами.

8. Достичь соглашения о том, следует ли в целях защиты людей на судне держать на борту во время перевозки газоизмерительное устройство, пока не удалось.

9. До начала рейса перевозчик внутренним водным транспортом должен убедиться в том, что ему предоставлены свидетельства измерений, выполненных на грузе до начала рейса, и обеспечить, чтобы разгрузка судна начиналась только после выполнения нового контрольного измерения.

10. Следует отметить, что предлагаемые в настоящем документе меры могут косвенно повлиять на перевозку фумигированной сельскохозяйственной продукции другими видами транспорта. Погрузка такой продукции осуществляется не только из береговых силосов, но зачастую также с морских судов и поездов. Использование автомобильного транспорта на предшествующем этапе перевозки имеет место довольно редко, но полностью исключено быть не может.

11. На морском транспорте существуют установленные протоколы обращения с фумигированными навалочными/насыпными грузами, уже включающие измерения для допущения к перевозке. По имеющейся информации, на железнодорожном и автомобильном транспорте таких мер не предусмотрено, а значит, в соответствующих случаях на владельцев груза будет возлагаться дополнительное обязательство.

12. Возможно, на Совместном совещании МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ следовало бы обсудить вопрос о том, не применимы ли уже сегодня положения раздела 5.5.2 ДОПОГ/МПОГ о фумигированных грузовых транспортных единицах (№ ООН 3359) к перевозке фумигированной сельскохозяйственной продукции автомобильным и железнодорожным транспортом.

III. Осуществимость

13. Для судов, осуществляющих перевозку фумигированных навалочных/насыпных грузов, никаких мер по переоборудованию не требуется. При условии, что до начала перевозки судном внутреннего плавания фумиганты, которыми был обработан навалочный/насыпной груз, уже рассеялись, новый предупреждающий знак на судне не требуется.

14. Продавцы, грузоотправители и погрузчики сельскохозяйственной продукции, фумигированной в целях борьбы с вредителями, в силу иных юридических причин уже обладают достаточным опытом и владеют процедурами измерений для допущения груза к перевозке перед его погрузкой в грузовые трюмы судов внутреннего плавания.

15. Таким образом, на внутреннем водном транспорте перевозчик в значительной мере освобожден от мер и обязанностей, с которыми он в настоящее время плохо знаком.

IV. Устойчивость

16. Положения о перевозке фумигированных грузов можно увязать, в частности, со следующими целями в области устойчивого развития (см. неофициальный документ INF.23 весенней сессии 2023 года Совместного совещания МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ).

а) Цель 3 — Хорошее здоровье и благополучие

Предлагаемые положения касаются безопасного обращения с опасными химическими веществами во время перевозки. Стороны получают соответствующую информацию о том, как обращаться с опасными грузами.

б) Цель 8 — Достойная работа и экономический рост

Для всех трудящихся в Договаривающихся сторонах ВОПОГ, занятых на сухогрузных судах внутреннего плавания, а также всех лиц, осуществляющих наполнение и разгрузку сухогрузных судов, обеспечивается эквивалентный уровень охраны труда и доступ к необходимой информации о соответствующих мерах защиты, которые они могут принимать на рабочем месте с учетом специфики опасных грузов, с которыми они работают.

Приложение

№ ООН или идентификационный номер	Наименование и описание	Класс	Классификационный код	Группа упаковки	Знаки опасности	Специальные положения	Ограниченные и освобожденные количества		Разрешенный способ перевозки	Требуемое оборудование	Вентиляция	Положения, касающиеся погрузки, разгрузки и перевозки	Количество синих конусов/ огней	Замечания
							3.4	3.5.1.2						
(1)	(2)	(3a)	(3b)	(4)	(5)	(6)	(7a)	(7b)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)
3.1.2		2.2	2.2	2.1.1.3	5.2.2	3.3			3.2.1	8.1.5	7.1.6	7.1.6	7.1.5	3.2.1
9007	ФУМИГИРОВАННЫЙ ГРУЗ	9	M11			804		E0	B					