



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, 25–28 марта 2024 года

Пункт 5 а) предварительной повестки дня

Предложения о внесении поправок

в МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ:

нерассмотренные вопросы

Применение специального положения 376 в случае критически поврежденных литиевых батарей

Передано правительством Бельгии* ** ***

Резюме

Существо предложения: Действующие положения о перевозке критически поврежденных литиевых элементов и батарей в соответствии со специальным положением 376 и инструкцией по упаковке Р911 или LP906 не гарантируют, что информация об окружающих условиях их использования и перевозки будет надлежащим образом доведена до сведения соответствующих сторон в соответствии с пунктом f) критериев оценки эксплуатационных характеристик тары, изложенных в сноске а инструкции по упаковке Р911 (2) или LP906 (2).

* A/78/6 (разд. 20), таблица 20.5.

** Распространено Межправительственной организацией по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) под условным обозначением OTIF/RID/RC/2024/27.

*** Настоящий документ был представлен для обработки конференционным службам с опозданием без указания причин, как того требует пункт 8 резолюции 53/208 В Генеральной Ассамблеи.



Предлагаемое решение:	Добавить новое специальное положение, касающееся наземных видов транспорта, в котором указывается, что отправитель обязан информировать погрузчика и перевозчика об окружающих условиях, при которых может использоваться и перевозиться тара в соответствии с инструкцией по упаковке Р911 или LP906.
Справочные документы:	Предусмотреть указание в транспортном документе имени и номера телефона ответственного лица. Неофициальный документ INF.9 шестьдесят второй сессии Подкомитета экспертов по перевозке опасных грузов. Неофициальные документы INF.8 и INF.44 сессии Совместного совещания МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ, которая состоялась в сентябре 2023 года.

I. Введение

1. В соответствии со специальным положением 376 главы 3.3 элементы и батареи, которые, как установлено, имеют повреждения или дефекты и могут быстро распадаться, вступать в опасные реакции, возгораться, создавать опасность выделения тепла, или опасность выброса токсичных, коррозионных или воспламеняющихся газов или паров при нормальных условиях перевозки, должны упаковываться и перевозиться в соответствии с инструкцией по упаковке P911, содержащейся в подразделе 4.1.4.1, или инструкцией по упаковке LP906, содержащейся в подразделе 4.1.4.3.
2. Для некоторых видов тары, утвержденных в соответствии с инструкцией по упаковке P911 или LP906, оговорены окружающие условия, при которых может использоваться и перевозиться тара (включая возможные последствия выбросов газов или дыма в окружающую среду, в частности использование вентиляции или других методов), в соответствии с системой управления газами тары (см. пункт f) критериев оценки эксплуатационных характеристик тары, изложенных в сноске а инструкции по упаковке P911 (2) или LP906 (2)).
3. Однако инструкции по упаковке P911 и LP906 не предписывают и не содержат указаний в отношении того, каким образом эти окружающие условия использования и перевозки тары должны доводиться до сведения соответствующих сторон во время перевозки. По мнению Бельгии, существует значительный риск того, что стороны, участвующие в операции перевозки, не будут знать об этих условиях.
4. В целях должного информирования сторон, участвующих в перевозке, об окружающих условиях использования и перевозки тары, в неофициальном документе INF.8, представленном на сессии Совместного совещания в сентябре 2023 года, Бельгия предложила, чтобы для перевозки критически поврежденных литиевых элементов и батарей требовалось разрешение компетентных органов, участвующих в операции перевозки, по крайней мере, в случае перевозки по железной дороге и внутренним водным путям. Таким образом, компетентный орган сможет убедиться, что все стороны ознакомлены с применимыми условиями использования и перевозки.
5. Совместное совещание не поддержало это предложение.
6. После обсуждения на сессии Бельгия предложила в неофициальном документе INF.44 новое специальное положение, касающееся наземных видов транспорта и предусматривающее, что отправитель обязан информировать погрузчика и перевозчика об окружающих условиях, при которых может использоваться и перевозиться тара в соответствии с инструкцией по упаковке P911 или LP906.
7. По аналогии с дополнительными положениями для класса 6.2 в пункте 5.4.1.2.4, в неофициальном документе INF.44 также предлагается указывать в транспортном документе имя и номер телефона ответственного лица для оказания, в случае необходимости, технической помощи во время перевозки.
8. Совместное совещание решило возобновить рассмотрение этого вопроса на следующей сессии на основе официального документа, который будет представлен Бельгией.

II. Предложение

9. Добавить в главу 3.3 новое специальное положение следующего содержания:
«XXX При перевозке поврежденных или имеющих дефекты элементов и батарей в таре или крупногабаритной таре, соответствующей инструкции по упаковке P911 или LP906, отправитель должен, при необходимости, проинформировать погрузчика и перевозчика об окружающих условиях, при которых может использоваться и перевозиться тара или крупногабаритная тара (см. пункт f) критериев оценки эксплуатационных

характеристик тары, изложенных в сноске а инструкции по упаковке P911 (2) или LP906 (2)).

В дополнение к информации, касающейся отправителя и получателя (см. пункт 5.4.1.1.1 g) и h)), в транспортном документе указываются имя и номер телефона ответственного лица для оказания, в случае необходимости, технической помощи во время перевозки».

10. В колонке б) таблицы А главы 3.2 для №№ ООН 3090, 3091, 3480 и 3481 добавить «xxx».

III. Обоснование

11. Бельгия получала информацию о случаях, когда для тары, утвержденной в соответствии с инструкцией по упаковке P911, утвердившим тару компетентным органом были установлены следующие условия использования и перевозки:

- необходимость обеспечения вокруг тары свободного пространства для защиты находящихся рядом с ней материалов от температуры внешней поверхности тары (100 °C);
- необходимость размещения тары в легкодоступном месте;
- выполнение перевозки транспортным средством с достаточной вентиляцией для отвода дыма и любых токсичных, легковоспламеняющихся или удушающих компонентов.

12. Предложение Бельгии призвано обратить внимание на необходимость доведения этих требований до сведения всех участников перевозки.

13. Бельгия считает также, что во время перевозки нельзя исключить тепловые явления и выбросы газа или дыма, которые могут серьезным образом нарушить движение транспорта. Цель указания контактного лица в транспортном документе — обеспечить принятие правильных мер в подобном случае и ограничить последствия любых проблем, возникающих во время перевозки.
