



## 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)

Двадцать пятая сессия

Женева, 25–29 августа 2014 года

Пункт 4 b) предварительной повестки дня

**Предложения о внесении поправок в Правила,  
прилагаемые к ВОПОГ: Прочие предложения**

### **Специальное положение 803, касающееся перевозки № ООН 1361**

**Передано правительством Германии<sup>1,2</sup>**

#### *Резюме*

**Сущность предложения:** Результаты научных исследований по проблеме самовоспламенения каменного угля и инциденты, произошедшие в ходе перевозки каменного угля в Германии, свидетельствуют о том, что условия, предусмотренные в специальном положении, принятом для ВОПОГ 2015 года, не охватывают всех возможных случаев, если речь идет об инцидентах, связанных с самовоспламенением каменного угля во время перевозки, продолжительность которой может дос-

<sup>1</sup> В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2012–2016 годы (ECE/TRANS/224, пункт 94; ECE/TRANS/2012/12, подпрограмма 02.7, (A1b)).

<sup>2</sup> Распространено на немецком языке ЦКСР под условным обозначением CCNR/ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2014/50.



	<p>тигать 20 дней. Вместе с тем благодаря снижению температуры груза при погрузке можно было бы увеличить продолжительность перевозки.</p>
<b>Предлагаемое решение:</b>	<p>Внесение изменений в специальное положение 803 главы 3.3, принятое для ВОПОГ 2015 года.</p>
	<p>Дифференцированный учет продолжительности перевозки в зависимости от диапазона температур при погрузке, в пределах которого перевозка № ООН 1361 не подпадает под действие требований ВОПОГ.</p>
<b>Справочные документы:</b>	<p>неофициальный документ INF.17 (ЕСРС), представленный на двадцать второй сессии; ECE/TRANS/WP.15/AC.2/46, доклад о работе двадцать второй сессии, январь 2014 года, пункты 53–59, и приложение I.</p>

## Введение

1. Для включения в ВОПОГ 2015 года было принято новое специальное положение 803, которое гласит следующее:

"803 Каменный уголь, кокс и антрацит при их перевозке навалом не подпадают под действие положений ВОПОГ,

a) если температура груза не превышает 60 °С до, во время или сразу же после погрузки в трюм;

b) если расчетная продолжительность перевозки не превышает 20 дней;

c) если фактическая продолжительность перевозки превышает 20 дней, контроль температуры должен осуществляться начиная с двадцать первого дня; и

d) если во время погрузки судоводителю переданы в отслеживаемом виде инструкции о том, какие действия следует предпринять в случае значительного нагрева груза".

2. Комитет по вопросам безопасности согласился в принципе с тем, что необходимо проверить обоснованность продолжительности перевозки, установленной в подпункте b) (ECE/TRANS/WP.15/AC.2/46, пункт 59: "Если в течение предстоящих месяцев практика покажет, что этот период является слишком продолжительным, он будет уменьшен в предложениях о поправках, прежде чем они будут окончательно приняты для вступления в силу в 2015 году").

3. По поручению делегации Германии специализированный орган – Федеральный институт исследований и испытаний материалов – провел дополнительные научные исследования по этой теме, которые включали, в частности, "цифровое моделирование процесса самовоспламенения каменного угля при его перевозке навалом на борту судов внутреннего плавания".

4. По результатам этого моделирования был сделан следующий вывод: если уголь грузится на судно внутреннего плавания при температуре ниже 60 °С, продолжительность перевозки может быть увеличена без необходимости принятия дополнительных мер. Цифровое моделирование позволило определить следующие максимальные сроки:

<i>Максимальная температура при погрузке °C</i>	<i>Максимальная продолжительность рейса в днях</i>
60	10
50	18
40	32
30	57

4. В феврале 2014 года в Германии произошли два серьезных инцидента при перевозке угля, который после его транспортировки судами внутреннего плавания был временно складирован, а затем погружен в железнодорожные вагоны. В обоих случаях уголь был погружен в вагоны при наличии в нем очагов тления или же воспламенился уже после погрузки в вагоны.

## Предложение

5. С учетом этих новых сведений делегация Германии предлагает изменить специальное положение 803 до 1 июля 2015 года, как это было предусмотрено Комитетом по вопросам безопасности ВОПОГ в ходе его двадцать второй сессии.

6. Предлагается изменить специальное положение 803 следующим образом (изменения подчеркнуты):

"803 Каменный уголь, кокс и антрацит при их перевозке навалом не подпадают под действие положений ВОПОГ, если:

a) температура груза была определена с использованием соответствующей процедуры измерения и не превышает 60 °C до, во время или сразу же после погрузки в трюм;

b) в зависимости от температуры груза до, во время или сразу же после погрузки в трюм предусмотренная продолжительность перевозки не превышает максимальной продолжительности рейса, указанной в таблице ниже:

<i>Максимальная температура при погрузке в °C</i>	<i>Максимальная продолжительность рейса в днях</i>
<u>60</u>	<u>10</u>
<u>50</u>	<u>18 [17]</u>
<u>40</u>	<u>32 [30]</u>
<u>30</u>	<u>57 [50]</u>

c) в случае, когда фактическая продолжительность перевозки превышает максимальную продолжительность рейса, указанную в подпункте b), контроль температуры осуществляется начиная с первого дня превышения;

d) во время погрузки судоводителю переданы в отслеживаемом виде инструкции о том, какие действия следует предпринять в случае значительного нагрева груза."

7. По аналогии предлагается изменить подпункт v) подраздела 1.4.3.3 ВОПОГ в его новой редакции, которая будет действовать с 1 января 2015 года, следующим образом:

"v) когда применяется специальное положение 803, он должен гарантировать и документально подтвердить с использованием соответствующей процедуры, что максимально допустимая температура груза не превышена, и должен передать в отслеживаемом виде инструкции судоводителю;"

## Обоснование

8. Результаты цифрового моделирования и инциденты, произошедшие во время железнодорожной перевозки каменного угля, показали, что самовоспламенение угля не может быть полностью исключено, если температура при погрузке достигает 60 °С и если продолжительность перевозки достигает 20 дней. Поэтому, по нашему мнению, необходимо ограничить продолжительность перевозки 10 днями при максимальной температуре груза при погрузке 60 °С без необходимости принятия дополнительных мер.

9. В случае более низкой температуры груза при погрузке продолжительность перевозки может быть увеличена в несколько этапов. Цель состоит в том, чтобы гарантировать, что предлагаемая максимальная продолжительность рейса позволит обеспечить безопасную перевозку угля.

10. Указанные первые значения количества дней четко соответствуют результатам расчетов. Они основаны на общих условиях, существующих на практике.

11. Количество дней, указанное в квадратных скобках, является результатом предупредительного подхода к установлению общих предписаний в отношении перевозки. Как и во всех случаях, когда речь идет о безопасности, был рассчитан и несколько округлен запас надежности. Необходимо, чтобы Комитет по вопросам безопасности принял решение о том, является ли этот предупредительный подход надлежащим в данном случае.

12. Для того чтобы получить надежные результаты, процедуры измерения для определения температуры груза при погрузке должны соответствовать условиям погрузки. Во время погрузки может оказаться целесообразным использование видеокамер или инфракрасных датчиков с целью осуществления наблюдения за поверхностью куч сгруженного угля, за углем, перемещаемым ленточным конвейером, и за углем, сыпавшимся во время перегрузки.

13. Если уголь складывается на борту судна перед его перегрузкой, контроль за возможными очагами нагрева в куче угля может осуществляться с помощью зондов.

14. Необходимо предусмотреть также наиболее целесообразный метод измерения для контроля температуры во время перевозки (подпункт с)) в целях обнаружения очагов тления в трюме.

## Безопасность

15. Предлагаемые изменения позволят повысить уровень безопасности во время перевозки навалом № ООН 1361.

## Осуществление

16. По сравнению с предшествующей редакцией специального положения 803 предлагаемая поправка предполагает лишь минимальные изменения благодаря использованию соответствующих методов измерения. Доказана связь между температурой груза при перегрузке и продолжительностью перевозки. Увеличение допустимой продолжительности перевозки до [50] [57] дней облегчает ситуацию по сравнению с предыдущим вариантом специального положения 803.