



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)**

Тридцатая сессия

Женева, 23–27 января 2017 года

Пункт 5 а) предварительной повестки дня

**Предложения о внесении поправок в Правила,
прилагаемые к ВОПОГ: работа Совместного
совещания МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ**

Специальное положение 665 – Перевозка угля

Записка секретариата* **

1. В издании ВОПОГ 2015 года специальное положение 803 применяется к перевозке угля (№ ООН 1361 УГОЛЬ животного или растительного происхождения) и предусматривает следующее:

«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 и не превышает 60 °С 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 продолжитель-

* Распространено на немецком языке Центральной комиссией судоходства по Рейну в качестве документа CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2017/9.

** В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2016–2017 годы (ECE/TRANS/2016/28/Add.1 (9.3)).

GE.16-19745 (R) 181116 211116



* 1 6 1 9 7 4 5 *

Просьба отправить на вторичную переработку



ность перевозки без контроля температуры не превышает максимального числа дней, указанного в таблице ниже:

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

- c) в случае, когда фактическая продолжительность перевозки превышает максимальную продолжительность рейса, указанную в подпункте b), контроль температуры осуществляется начиная с первого дня превышения. Необходимый прибор для контроля температуры должен находиться на борту начиная с первого дня перевозки, в который превышена максимальная продолжительность рейса;
- d) во время погрузки судоводителю переданы в отслеживаемом виде инструкции о том, какие действия следует предпринять в случае значительного нагрева груза».

2. Вопрос о перевозке угля навалом в железнодорожных вагонах и в автотранспортных средствах обсуждался также Совместным совещанием МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ, Рабочей группой по перевозкам опасных грузов и Комиссией экспертов МПОГ, в результате чего специальное положение 665 было включено в МПОГ 2015 года и аналогичное положение – в ДОПОГ, которое вступит в силу 1 января 2017 года. В ДОПОГ специальное положение предусматривает следующее:

«665 Не измельченные до порошкообразного состояния каменный уголь, кокс и антрацит, отвечающие классификационным критериям класса 4.2, группа упаковки III, не подпадают под действие требований ВОПОГ».

В МПОГ специальное положение предусматривает следующее:

"665 В случае перевозки навалом каменного угля, кокса и антрацита, отвечающих классификационным критериям класса 4.2, группа упаковки III, также допускается их перевозка в открытых вагонах или контейнерах при условии, что:

- a) уголь загружается в вагон или контейнер непосредственно после его добычи (без измерения температуры); либо
- b) температура груза не превышает 60 °C во время или непосредственно после погрузки в вагон или контейнер. Используя соответствующие методы измерения, ответственный за погрузку должен гарантировать и документально подтвердить, что максимально допустимая температура груза не превышена во время или непосредственно после погрузки в вагоны или контейнеры.

Отправитель должен удостовериться, что в документах, сопровождающих груз (таких, как коносамент, грузовой манифест или накладная КДПГ/МГК), указана следующая информация:

"ПЕРЕВОЗКА В СООТВЕТСТВИИ СО СПЕЦИАЛЬНЫМ ПОЛОЖЕНИЕМ 665 МПОГ".

Другие положения МПОГ не применяются».

3. Комитет по вопросам безопасности, возможно, исходя из вышеизложенного пожелает принять к сведению, что подход к регулированию перевозки угля автомобильным транспортом отличается от регулирования перевозки угля железнодорожным транспортом. В случае автомобильного транспорта перевозка угля, отвечающего критериям класса 4.2, группа упаковки III, полностью освобождена от действия правил независимо от типа средств удержания (в упакованном виде, навалом в контейнерах, навалом в транспортных средствах).

В случае железнодорожного транспорта перевозка угля, отвечающего критериям класса 4.2, группа упаковки III, освобождена частично и только тогда, когда она производится навалом в вагонах или контейнерах.

4. Что касается ВОПОГ, то решение Рабочей группы по перевозкам опасных грузов (WP.15) было доведено до сведения Комитета по вопросам безопасности секретариатом в документе, в котором содержатся согласованные поправки (ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2016/28).

Комитет по вопросам безопасности принял аналогичное специальное положение для ВОПОГ, однако секретариат не обратил внимания на тот факт, что уже имеется специальное положение 803. В результате этого в настоящее время существует противоречие между специальным положением 665, которое полностью освобождает перевозку угля, отвечающего критериям для класса 4.2, группа упаковки III, и специальным положением 803, в котором предусмотрены условия для перевозки угля, отвечающего критериям класса 4.2, группа упаковки III, навалом.

Кроме того, был также упущен из виду тот факт, что специальное положение 665 МПОГ отличается от специального положения 665 ДОПОГ.

5. На данном этапе секретариат считает, что необходимо исправить текст специального положения 665 ВОПОГ во избежание расхождений со специальным положением 803, например, путем включения в начале текста следующих слов:

«За исключением перевозки навалом...».

6. В долгосрочной перспективе (поправки 2019 года) Комитет по вопросам безопасности, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о том, какой подход использовать в отношении угля, отвечающего критериям для класса 4.2, группа упаковки III, в случае погрузки в упакованном виде в транспортных средствах, вагонах или контейнерах, а также в случае погрузки навалом в транспортных средствах, вагонах или контейнерах.