

**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, 10–11 сентября, и Женева, 14–18 сентября 2020 года

Пункт 5 b) предварительной повестки дня

**Предложения о внесении поправок в МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ:
новые предложения****Изъятия для литиевых батарей под № ООН 3536****Передано правительством Швейцарии* *****Резюме*

- Существо предложения:** Применять положения подраздела 1.1.3.6 об изъятиях, связанных с количествами, к литиевым батареям под № ООН 3536.
- Предлагаемое решение:** Для позиции под № ООН 3536 заменить «-» на «2» в первой строке в колонке 15 таблицы А главы 3.2 и включить № ООН 3536 в таблицу в пункте 1.1.3.6.1. Изменить редакцию первого и последнего предложений специального положения 389.

Введение

1. Позиция под № ООН 3536 была введена для того, чтобы учесть существование закрытых грузовых транспортных единиц, в которых установлены очень большие литий-ионные аккумуляторные батареи. Эти аккумуляторные батареи используются в широком спектре электрических сетей и аналогичных систем, например, для накопления энергии на крупных ветряных электростанциях или в качестве резервных источников электроэнергии. Однако в применимых положениях не проводится различие между этими крупными единицами, которые чаще всего представляют собой контейнеры, и другими видами грузовых транспортных единиц, содержащих меньшее

* 2020 год (A/74/6 (раздел 20) и дополнительная информация, подпрограмма 2).

** Распространено Межправительственной организацией по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) под условным обозначением OTIF/RID/RC/2020/66.



количество батарей, установленных на прицепах или в транспортных средствах, которые также обеспечивают электроэнергией внешних потребителей.

2. Как представляется, в ходе работы по согласованию, проведенной Специальной рабочей группой по согласованию, пропуск транспортной категории в колонке 15 таблицы А главы 3.2 был выбран, вероятно, потому, что грузовую транспортную единицу, относящуюся к этой позиции, предполагалось рассматривать как аналогичную фумигированной грузовой транспортной единице или фумигированному транспортному средству, для которых в колонке 15 также не указана транспортная категория. Однако на практике такое толкование этой позиции приводит к применению положений, которые являются гораздо более ограничительными и не оправданными с точки зрения безопасности, чем положения, применимые к тем же самым батареям, которые не используются для обеспечения электроэнергией внешних потребителей.

3. Термин «грузовая транспортная единица», используемый в наименовании позиции под № ООН 3536 и в применимом к ней специальном положении 389, подразумевает, что речь может идти о контейнерах или даже транспортных средствах в соответствии с определением термина «грузовая транспортная единица», содержащимся в разделе 1.2.1. Этот вопрос обсуждался в рабочей группе в ходе совещания Подкомитета экспертов ООН в декабре 2019 года, и в пункте 111 его доклада содержится следующий вывод:

- «а) Группа подтвердила, что выражение "грузовая транспортная единица" является уместным в контексте № ООН 3536 и предназначено для обозначения контейнеров, вагонов и транспортных средств в соответствии с определением, содержащимся в разделе 1.2.1. Поэтому нет необходимости предусматривать другие выражения;».

Транспортное средство может представлять собой тягач или прицеп. Для использования позиции под № ООН 3536 нет необходимости грузить «грузовую транспортную единицу» на другое транспортное средство. Если бы это было так, то необходимо было бы указать это в специальном положении 389, как это сделано, например, в специальном положении 666. Таким образом, речь идет о перевозке литиевых батарей, а не о перевозке грузовой транспортной единицы.

4. В документе, в котором было предложено введение новой позиции под № ООН 3536, цель, сформулированная соответствующей отраслью, заключалась не в том, чтобы создать отдельную позицию для «конкретной грузовой транспортной единицы». В пункте 1 документа ST/SG/AC.10/C.3/2015/56, где впервые рассматривается этот вопрос, говорится, что литиевые батареи должны «размещаться на стеллажах, в шкафах или аналогичных конструкциях, закрепляемых внутри закрытых грузовых транспортных единиц, например, в грузовых контейнерах и грузовых транспортных средствах. Поэтому закрытая грузовая транспортная единица является контейнером для очень большой литий-ионной батареи.». В пункте 3 того же документа указывается: «Что касается упаковки, то условия перевозки литиевых батарей в закрытых грузовых транспортных единицах в целом соответствуют требованиям инструкции по упаковке Р903 (2), так как сама транспортная единица обеспечивает дополнительную защиту во время транспортировки». Отрасль была озабочена не вопросами перевозки литиевых батарей, которая уже регулируется инструкцией по упаковке Р903 (2), а определением того, как следует маркировать и учитывать присутствие в этих контейнерах других опасных грузов, а именно огнетушителей и рефрижераторных газов.

5. И наконец, ставилась задача определить условия перевозки батарей, регулируемые инструкцией по упаковке Р903 (2), в транспортной единице, оснащенной другими элементами безопасности, такими как огнетушители и рефрижераторные установки.

6. Что касается вопроса о том, идет ли речь о перевозке батарей или о перевозке грузовых транспортных единиц, то существует расхождение между текстом специального положения 389 в МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ и его текстом в Типовых

правилах ООН, которое создает эту путаницу и которое следует устранить. Имеется в виду первое предложение специального положения 389:

МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ: «Данная позиция применяется только в отношении грузовых транспортных единиц, в которых установлены литий-ионные батареи или литий-металлические батареи и которые предназначены только для обеспечения электроэнергией внешних потребителей.»

Типовые правила ООН: «Данная позиция применяется только в отношении литий-ионных батарей или литий-металлических батарей, установленных в грузовой транспортной единице и предназначенных только для обеспечения электроэнергией внешних потребителей.»

В отличие от текста Типовых правил текст МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ касается не позиции для литиевых батарей, перевозимых в грузовых транспортных единицах, отвечающих положениям инструкции по упаковке Р903 (2), а позиции для грузовых транспортных единиц. Это существенное различие имеет последствия при применении изъятий, таких как изъятия, которые предусмотрены в подразделе 1.1.3.6, в отношении перевозки в упаковках в рамках МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ. Следует также отметить, что термин «conçus» (предназначены), используемый в тексте на французском языке в мужском роде, относится к грузовой транспортной единице, что поддерживает идею о том, что позиция под № ООН 3536 будет относиться только к грузовым транспортным единицам, в то время как из текстов на английском и немецком языках следует, что именно литиевые батареи предназначены для обеспечения электроэнергией внешних потребителей, а не сама грузовая транспортная единица. Для частичного устранения этой путаницы Швейцария предлагает включить в МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ ту же фразу, что и в Рекомендациях ООН (предложение 1).

7. Нас беспокоит случай, когда речь идет о прицепах, в которых содержатся стационарно установленные батареи, используемые только в пункте назначения, и в которых количество литиевых батарей значительно меньше количества, для которых было создана позиция под № ООН 3536.

8. Помимо текста специального положения 389 Типовых правил, если обратиться к наименованию в колонке 2 таблицы А главы 3.2 – «Батареи литиевые, установленные в грузовой транспортной единице», то представляется также очевидным, что позиция под № ООН 3536 должна рассматриваться как охватывающая определенный тип литиевых батарей, которые добавляются к позициям под № ООН 3090, 3480, 3091 и 3481 и которые, в отличие от последних, не перевозятся в отдельной таре или в оборудовании, а устанавливаются в грузовых транспортных единицах, выполняющих функцию крепкого, ударопрочного внешнего корпуса, как это предусмотрено в инструкции Р903 (2).

9. С учетом вышеизложенного текста, применимые к данной позиции, следует толковать как применяющиеся к перевозимым опасным грузам (литиевым батареям), а не к перевозке загруженной грузовой транспортной единицы. Поскольку эти батареи под № ООН 3536 ничем не отличаются от батарей, отнесенных к другим четырем позициям для литиевых батарей, к ним должны применяться те же положения и возможные изъятия.

10. При наземной перевозке, для того чтобы обеспечить такое же облегчение требований в зависимости от количества, как и для других позиций для литиевых батарей, было бы достаточно присвоить им транспортную категорию «2» в первой строке в колонке 15 таблицы А главы 3.2. Указание транспортной категории позволило бы при перевозке в грузовых транспортных единицах литиевых батарей в количестве менее 333 кг пользоваться теми же изъятиями, что и при перевозке литиевых батарей, которые не установлены в таких грузовых транспортных единицах или которые не предназначены для обеспечения электроэнергией внешних потребителей. Иными словами, для такой перевозки небольших количеств нет необходимости в консультанте по вопросам безопасности, подготовке водителей ДОПОГ, размещении табличек оранжевого цвета на транспортном средстве, размещении больших знаков опасности, письменных инструкциях и т. д. (предложение 2).

11. Для того чтобы прояснить вопрос о размещении табличек и маркировки, данное различие, зависящее от количества, следовало бы также отразить в самом специальном положении 389. В противном случае было бы обязательным размещать маркировку в виде табличек оранжевого цвета и большие знаки опасности на грузовой транспортной единице для количеств литиевых батарей, которые в соответствии с подразделом 1.1.3.6, как правило, не требуют маркирования грузовой транспортной единицы согласно главе 5.3. Как представляется, это было бы парадоксальным. Поскольку требование в отношении табличек оранжевого цвета также не предусмотрено в Типовых правилах и поскольку положения подраздела 5.3.1.1 МПОГ/ДОПОГ, касающиеся больших знаков опасности, неидентичны положениям пункта 5.3.1.1.2 Типовых правил, представляется приемлемым продолжить закрепление требований к маркировке, с тем чтобы сделать эти положения более последовательными и применимыми к наземным перевозкам (предложение 3).

Предложение 1

12. В специальном положении 389 заменить первое предложение следующим текстом:

«Данная позиция применяется только в отношении литий-ионных батарей или литий-металлических батарей, установленных в грузовой транспортной единице и предназначенных только для обеспечения электроэнергией внешних потребителей.»

Предложение 2

13. Для позиции под № ООН 3536 заменить «-» на «2» в первой строке в колонке 15 таблицы А главы 3.2. В таблице пункта 1.1.3.6.3 для транспортной категории 2 заменить в строке для класса 9 «и 3481» на «, 3481 и 3536».

Предложение 3

14. В специальном положении 389 главы 3.3 изменить последнее предложение следующим образом (добавленный текст выделен жирным шрифтом и подчеркнут):

«**За исключением случаев, предусмотренных в подразделе 1.1.3.6,** грузовая транспортная единица должна быть снабжена табличками оранжевого цвета в соответствии с подразделом 5.3.2.2 и большими знаками опасности в соответствии с подразделом 5.3.1.1 на двух противоположных боковых сторонах.»