



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

Предлагаемые поправки к Правилам, прилагаемым к ВОПОГ:

Прочие предложения

Дополнительная позиция в таблице С для № ООН 3257

**Передано Европейским советом химической промышленности
(ЕСФХП)^{1, 2}**

Резюме

Существо предложения: Уменьшение содержания в веществах летучих компонентов с низкой температурой кипения зачастую повышает вязкость продукта. Это можно компенсировать путем увеличения температуры при перевозке. Предусмотренное в ВОПОГ 2013 для № ООН 3257 ограничение температуры значением 225 °С препятствует дальнейшему улучшению качества продукта. Предложение состоит в том, чтобы добавить новую позицию, допускающую более высокую температуру при перевозке.

¹ 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)).

² Распространено на немецком языке Центральной комиссией судоходства по Рейну под условным обозначением CCNR/ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2014/38.



Предлагаемое решение: Включить новую позицию под № ООН 3257 с указанием "20:+250 °C" в колонке 20.

Справочные документы: ВОПОГ 2013 года

I. Справочная информация и проблема

1. Задача отрасли состоит в том, чтобы уменьшить летучесть веществ путем более эффективных методов перегонки. Зачастую результатом применения таких методов является повышение вязкости продукта, что создает проблемы с перекачкой битумных остатков от перегонки. В настоящее время типичной температурой при перевозке является температура в диапазоне 200 °С – 225 °С. В зависимости от их температуры вспышки эти продукты перевозятся судном под № ООН 3256 (первая позиция для № ООН 3256 в ВОПОГ 2013 года), № ООН 3257 (вторая позиция для № ООН 3257) или № ООН 9001. Температура при перевозке в диапазоне от 225 °С до 250 °С при условии, что годность судна гарантирована, может быть обеспечена при перевозке под № ООН 3256 и № ООН 9001. Позиция под № ООН 3257 применяется при перевозке продукта при температуре, которая значительно ниже температуры вспышки. К сожалению, в силу ряда исторических причин данная позиция ограничена значением температуры 225 °С, указанным в колонке 20.

2. Следствием этого является то, что перевозку наименее воспламеняющихся материалов судами приходится заменять автомобильной перевозкой, при которой такое ограничение отсутствует.

II. Предложение

3. Включить в таблицу С следующую новую позицию:

Номер ООН или идентификационный номер вещества	(1)	3257
Наименование и описание	(2)	ЖИДКОСТЬ ПРИ ПОВЫШЕННОЙ ТЕМПЕРАТУРЕ, Н.У.К., перевозимая при температуре выше 100 °С, но ниже ее температуры вспышки (включая расплавленные металлы, расплавленные соли и т.д.)
Класс	(3a)	9
Классификационный код	(3b)	M9
Группа упаковки	(4)	III
Виды опасности	(5)	9+(N1, N2, N3, CMR, F или S)
Тип танкера	(6)	*
Конструкция грузового танка	(7)	*
Тип грузового танка	(8)	*
Оборудование грузового танка	(9)	*
Давление срабатывания быст-родействующего выпускного клапана в кПа	(10)	*

Максимальная степень наполнения в %	(11)	95
Относительная плотность при 20 °С	(12)	
Тип устройства для взятия проб	(13)	*
Подпалубное насосное отделение (допускается/не допускается)	(14)	да
Температурный класс	(15)	
Группа взрывоопасности	(16)	
Защита против взрывов (требуется/не требуется)	(17)	нет
Требуемое оборудование	(18)	*
Количество синих конусов/огней	(19)	0
Дополнительные требования/замечания	(20)	7; 20:+250 °С; 22; 24; 27 *см. 3.2.3.3

III. Замечание

4. Того же результата можно было достичь путем простого исключения "20:+225°С" в колонке 20 для № ООН 3257, в результате чего данная позиция была бы приведена в соответствие с № ООН 3256 и № ООН 9001. Недостатком данного подхода является то, что для судов, которых не касалась бы данная пересмотренная позиция, потребовалась бы реклассификации. Использование предлагаемой позиции потребует принятия мер только со стороны судов, которые используют ее.

5. Температура 250 °С была выбрана в силу того факта, что эта температура используется в настоящее время при автомобильных перевозках.