



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по перевозкам опасных грузов

108-я сессия

Женева, 11–15 мая 2020 года

Пункт 5 b) предварительной повестки дня

Предложения о внесении поправок

в приложения А и В к ДОПОГ:

различные предложения

Уточнение правил перевозки аккумуляторных электромобилей и гибридных электромобилей в качестве груза, специальное положение 667

Передано правительством Австрии*

Резюме

Существо предложения: В подпункте ii) специального положения 667 b) используются расплывчатые формулировки, которые могут быть истолкованы по-разному. Неясно, когда:

- «невозможно изъять элемент или батарею безопасным образом»; и
- «невозможно проверить состояние элемента или батареи».

Как видно из сообщения средств массовой информации, посвященного одному из дорожно-транспортных происшествий, эти формулировки вызвали (опосредованно) большие задержки при транспортировке поврежденного аккумуляторного электромобиля. Данные формулировки должны быть разъяснены.

Намеченные действия: Внести поправки в специальное положение 667 с дополнительным примечанием в качестве разъяснения.

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



Введение

1. Во время перерывов на кофе последнего совещания Рабочей группы несколько делегатов рассказали об освещении событий в средствах массовой информации после аварии аккумуляторного электромобиля. После первоначального вывоза с места дорожно-транспортного происшествия в безопасное место, как представляется, возникло недопонимание относительно применимых правил дальнейшей перевозки. Как сообщают средства массовой информации, владельцу понадобилось много времени, чтобы в конечном итоге перевезти поврежденное транспортное средство в качестве груза к месту назначения.
2. Специальное положение 667 касается условий транспортировки поврежденных аккумуляторных электромобилей в качестве груза.
3. Однако в специальном положении 667 используются некоторые расплывчатые формулировки, касающиеся условий перевозки. Особые проблемы возникают в связи с подпунктом ii) специального положения 667 b).
4. Сначала возник вопрос, когда «невозможно изъять элемент или батарею безопасным образом» из поврежденного или неисправного транспортного средства? Изъять что-либо из транспортного средства само по себе не является проблемой, потому что это в любом случае можно сделать с помощью специальных «режущих» инструментов и требуют много времени. Иногда для этого требуются тяжелое оборудование и специально обученные лица. Однако вопрос заключается в том, что понимается под «безопасным образом» во фразе «изъять элемент или батарею безопасным образом» в ДОПОГ?
5. Например, в случае поврежденного аккумуляторного электромобиля, который находился на стоянке в течение нескольких дней после, скажем, пожара: резка несъемных части в целях изъятия аккумулятора сопровождается большим риском. В силу этого трудовое законодательство часто предусматривает специальные условия, которые должны быть выполнены, например использование специальных «режущих» инструментов, прохождение обучения или защита, обусловленные наличием высоковольтной системы.
6. Таким образом, в заключение следует отметить, что изъятие батареи не может быть более безопасным, чем перевозка транспортного средства без ее изъятия, как указано в подпункте i) специального положения 667 b).
7. Предложение 1 направлено на уточнение этих вариантов.
8. При ознакомлении с упомянутыми требованиями ДОПОГ возникает другой вопрос, касающийся фразы «невозможно проверить состояние элемента или батареи». Если аккумуляторная батарея была открыта (с помощью тяжелого инструмента...), то можно проверить ее состояние, даже если алюминиевый каркас транспортного средства над аккумуляторной батареей расплавился.
9. Поскольку эти требования предназначены для безопасной перевозки транспортных средств в качестве груза, они должны быть понятным образом разъяснены.
10. При определении неисправности системы, если транспортное средство не повреждено, должно быть достаточным считать и оценивать показатели элементов или батареи с помощью встроенных датчиков. Некоторые транспортные средства передают такие данные через свою бортовую диагностическую систему (БД I или II) или аналогичные системы.
11. Для поврежденных транспортных средств измерение извне также должно носить обоснованный характер.
12. Таким образом, необходимо разъяснение по поводу следующего: когда эти методы не позволяют получить достоверные или вообще какие-либо данные, то «невозможно проверить состояние элемента или батареи». Следовательно,

транспортное средство в качестве груза должно перевозиться в соответствии с условиями подпункта i) специального положения 667 b).

Обоснование

13. Как видно из сообщения средств массовой информации, посвященного одному из дорожно-транспортных происшествий, эти формулировки вызвали (опосредованно) большие задержки при транспортировке поврежденного аккумуляторного электромобиля. Данные формулировки должны быть разъяснены.

Предложение 1

14. Внести поправки в специальное положение 667 целях пояснения с добавлением следующего **примечания в подпункте b) ii)**:

«а) Положения пункта 2.2.9.1.7 а) не применяются, когда опытные образцы литиевых элементов или батарей или малые промышленные партии литиевых элементов или батарей, состоящие из не более чем 100 элементов или батарей, установлены в транспортном средстве, двигателе, машине или изделии;

b) положения пункта 2.2.9.1.7 не применяются к литиевым элементам или батареям в поврежденных или имеющих дефекты транспортных средствах, двигателях, машинах или изделиях. В таких случаях должны выполняться следующие условия:

i) если повреждение или дефект не оказывает значительного влияния на безопасность элемента или батареи, поврежденные или имеющие дефекты транспортные средства, двигатели, машины или изделия могут перевозиться при условиях, определенных в специальных положениях 363 или 666, в зависимости от случая;

ii) если повреждение или дефект оказывает значительное влияние на безопасность элемента или батареи, литиевый элемент или литиевая батарея должны быть изъяты и перевозиться в соответствии со специальным положением 376. Однако в том случае, если невозможно изъять элемент или батарею безопасным образом или невозможно проверить состояние элемента или батареи, транспортное средство, двигатель, машину или изделие можно буксировать или перевозить так, как указано в подпункте i).

ПРИМЕЧАНИЕ: Например, невозможно изъять элемент или батарею безопасным образом, если в результате дорожно-транспортного происшествия происходит деформация транспортного средства, элемента или батареи, и перевозка батареи внутри транспортного средства, как указано в подпункте i), является более безопасной, чем изъятие элемента или батареи, особенно если такое изъятие может дополнительно потребовать следующее:

– применение другого метода изъятия, нежели метод, используемый для неповрежденных транспортных средств, например резка несъемных частей; или

– специальное обучение или защиту из-за наличия высоковольтной системы.

c) процедуры, описанные в пункте b), также применяются в отношении поврежденных литиевых элементов или батарей в транспортных средствах, двигателях, машинах или изделиях.»

Предложение 2

15. Как и в предложении 1, внести поправку в специальное положение 667 со следующим **примечанием в подпункте b) ii)**:

«ПРИМЕЧАНИЕ: Например, невозможно проверить состояние элемента или батареи, если:

– **неисправность встроенной измерительной системы неповрежденного транспортного средства препятствует считыванию или оценке показателей элементов или батареи, например с помощью бортовой диагностической системы; или**

– **повреждение автомобиля, батареи или элементов препятствует доступу к внутренним или внешним измерительным системам.»**
