|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Организация Объединенных Наций | ECE/TRANS/WP.15/2019/21 |
| _unlogo | **Экономический и Социальный Совет** | Distr.: General21 August 2019RussianOriginal: French |

**Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

**Рабочая группа по перевозкам опасных грузов**

**107-я сессия**

Женева, 11–15 ноября 2019 года

Пункт 8 предварительной повестки дня

**Прочие вопросы**

 Перевозка транспортных средств, работающих на аккумуляторных батареях

 Передано правительством Швейцарии[[1]](#footnote-1)\*

|  |
| --- |
| *Резюме* |
| **Существо предложения**: Следует уточнить предписания ДОПОГ по перевозке имеющих дефекты или поврежденных литиевых батарей, установленных на транспортных средствах с электродвигателями.  |
|  |

 Введение

1. Правила ДОПОГ по перевозке имеющих дефекты или поврежденных литиевых батарей, установленных на транспортных средствах с электродвигателями, не являются четкими. Правила перевозки транспортных средств с поврежденными литиевыми батареями также четко не установлены.



Специальное положение 667 с)

Специальное положение 389

(P908/LP904) (повреждения или дефекты)

(P911/LP906) (и наличие опасной реакции)

Специальное положение 376

(Не подпадает под действие ДОПОГ)

Удаление
батареи

Да

Нет

Специальное положение 666

Специальное положение 363

(P005)

Значительное воздействие

Отсутствие значительного воздействия

2.2.9.1.7 a)–g)

Отсутствие повреждений или дефектов

Повреждения или дефекты

Специальное положение 338

№ ООН 3171

Средство транспортное, работающее на аккумуляторных батареях

№ ООН 3171

2. Наличие такой опасности признается, но в случае поврежденных электромобилей не существует никаких правил по транспортировке или упаковке. Поврежденные или имеющие дефекты литиевые батареи могут нагреться и начать гореть. Неважно, установлены ли батареи в электромобиле или нет. В этом случае необходимо принять меры предосторожности и как можно скорее поставить ситуацию под контроль.

3. Для повышения безопасности перевозки потенциально опасных батарей, установленных на электромобилях, применительно к демонтированным перевозимым литиевым батареям мы предлагаем следующее решение.

4. Речь может идти о стандартном 20-футовом контейнере со встроенной системой пожарной сигнализации и аэрозольного пожаротушения и лямками для крепления груза. Система пожарной сигнализации и пожаротушения активируется после зарядки электромобиля и таким образом контролирует автомобиль или литиевую батарею и автоматически оповещает и тушит пожар в случае его возникновения. Избыточное давление в сосуде снижается с помощью клапана сброса давления, что позволяет сохранить контейнер в целости. Противопожарный спрей продолжает действовать в контейнере в течение не менее 30 минут, что позволит избежать дальнейшего или повторного воспламенения.

5. Преимуществом использования противопожарного спрея является отказ от воды, что позволяет продолжить перевозку в безопасное место хранения.

6. Кроме того, он обеспечивает решающую экономию времени за счет пожаротушения сразу после обнаружения пожара и активной защиты в течение не менее 30 минут, что дает пожарным крайне необходимое время для вмешательства.

7. Мы хотели бы знать, заинтересованы ли другие делегации во включении в правила более подробного определения такого контейнера, с тем чтобы участники могли знать, какие минимальные требования способны гарантировать достаточный уровень безопасности для перевозки таких поврежденных электромобилей.

1. \* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту
на 2018–2019 годы (ECE/TRANS/2018/21/Add.1, направление деятельности 9, 9.1). [↑](#footnote-ref-1)