



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**

**Доклад Совместного совещания Комиссии экспертов
МПОГ и Рабочей группы по перевозкам опасных
грузов о работе его весенней сессии 2010 года¹,**

состоявшейся в Берне 22-26 марта 2010 года

Добавление²

Приложение I

Доклад Рабочей группы по цистернам

Секретариат получил от Межправительственной организации по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) перевод на английский язык доклада Рабочей группы по цистернам, составленного в ходе сессии представителем Германии (неофициальный документ INF.42) частично на немецком языке и частично на английском языке. Этот доклад воспроизводится ниже.

¹ Распространен Межправительственной организацией по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) в качестве документа OTIF/RID/RC/2010-A. Если не указано иное, другие документы, упоминаемые в настоящем докладе и имеющие условное обозначение ECE/TRANS/WP.15/AC.1/, после которого указаны год и порядковый номер, были распространены ОТИФ под условным обозначением OTIF/RID/RC/, после которого указаны год и тот же порядковый номер.

² Распространен Межправительственной организацией по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) в качестве документа OTIF/RID/RC/2010-A/Add.1.

Доклад Рабочей группы по цистернам

1. Рабочая группа по цистернам провела свое совещание 22-24 марта 2010 года в Берне на основе соответствующего мандата, предоставленного Совместным совещанием МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ. Документы были представлены пленарному заседанию.
2. Рабочая группа по цистернам рассмотрела следующие официальные и неофициальные документы:
 - ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2010/4 (МСЖД),
 - ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2010/5 (МСЖД),
 - ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2010/6 (МСЖД),
 - ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2010/13, пункты 8-10 (секретариат ОТИФ),
 - ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2010/14 (ЕКПТ),
 - ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2010/18 (Нидерланды),
 - ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2010/20 (Бельгия),
 - ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2010/38 (Нидерланды),
 - неофициальные документы INF.7 (Швеция), INF.8 (Германия), INF.10 (Нидерланды), INF.16 (ЕСФХП), INF.17 (ЕКС), INF.24 (Италия), INF.26 (Швеция), INF.28 (секретариат ЕЭК ООН), INF.35 (ЕСФХП), INF.36 (Румыния) и INF.37 (Финляндия).
3. В состав Рабочей группы по цистернам входили 21 эксперт из 11 стран и 5 неправительственных организаций (НПО).
4. Документы рассматривались в порядке их приоритетности и в зависимости от присутствия соответствующих экспертов.

Пункт 1: Документ ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2010/4 (МСЖД) - Обязанности перевозчика в связи с проверкой соответствия срокам испытаний

5. В соответствии с пунктом 1.4.2.2.1 d) перевозчик должен удостовериться в том, что дата следующего испытания цистерн не просрочена. Однако в некоторых случаях этот срок может быть превышен на три месяца, как в случае промежуточных проверок в соответствии с пунктом 6.7.3.15.2 или 6.8.2.4.3. В целях правовой прозрачности МСЖД предложил учесть это в пункте 1.4.2.2.1 и разъяснить основания для этого в примечании.
6. Рабочая группа обсудила данное предложение и также сочла необходимым внести поправку. Был принят следующий текст с редакционными поправками:

Изменить пункт 1.4.2.2.1 d) следующим образом (измененный текст выделен жирным шрифтом):

"d) удостовериться в том, что дата ~~следующего испытания~~ **истечения срока действия последней периодической или промежуточной проверки** вагонов-цистерн/автоцистерн, вагонов-батарей/транспортных средств-батарей, вагонов со съемными цистернами/съемных цистерн, переносных цистерн, контейнеров-цистерн и МЭГК не просрочена;"

В качестве вытекающей из этого поправки было также предложено изменить положение пункта 1.4.3.3 b):

В пункте 1.4.3.3 b) заменить "следующего испытания... не просрочена" на "истечения срока действия последней периодической или промежуточной проверки".

7. С учетом решения, принятого Рабочей группой по документу ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2010/6, предложенная поправка к примечанию не была принята.

**Пункт 2: Документ ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2010/6 (МСЖД) –
Наполнение и перевозка вагонов-цистерн/автоцистерн после
истечения срока действия периодической проверки и
промежуточной проверки**

8. Пункт 6.8.2.4.3 издания МПОГ/ДОПОГ 2009 года был изменен, с тем чтобы предусмотреть, что промежуточные проверки цистерн могут также проводиться в течении трех месяцев до или после указанной даты. По мнению МСЖД, благодаря этому было достигнуто частичное согласование с требованиями, предъявляемыми к переносным цистернам. Для этих цистерн в главе 6.7 указано, что их нельзя наполнять после даты истечения сроков, указанных в пункте 6.7.2.19.2, и если они были наполнены до даты истечения срока действия периодической проверки, они могут перевозиться в течении не более трех месяцев после даты истечения этого срока. Эти дополнительные требования не предусмотрены для цистерн, отвечающих требованиям главы 6.8. Поэтому для ясности МСЖД предложил включить в главу 6.8 аналогичное положение.

9. Предложение о согласовании положений стало предметом продолжительной дискуссии. Рабочая группа высказала мнение, что расширение правила, которое впервые было включено в издание МПОГ/ДОПОГ лишь в 2009 году, не улучшит ситуацию и что в этом нет необходимости для европейских наземных перевозок ввиду, как правило, коротких маршрутов перевозки. В связи с этим было также упомянуто о возможности перевозки порожних неочищенных цистерн после истечения сроков проведения испытаний в соответствии с пунктом 4.3.2.4.4.

10. Поэтому данное предложение не было принято. После краткого обсуждения Рабочая группа отклонила предложение о включении соответствующих положений в главу 4.2 и главу 4.3, так как вопрос об этом следует сначала обсудить в Подкомитете экспертов Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов.

**Пункт 3: Документ ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2010/5 (МСЖД),
неофициальные документы INF.8 (Германия), INF.16 (ЕСФХП)
и INF.35 (ЕСФХП) – Обязанности ответственного за
наполнение в связи с проверкой затворов вагонов-
цистерн/автоцистерн**

11. В соответствии с пунктом 6.8.2.2.2 каждое отверстие для наполнения или опорожнения в цистернах должно быть оборудовано по меньшей мере двумя или тремя независимыми друг от друга затворами, в зависимости от кода цистерны, присвоенного веществу, подлежащему перевозке. К этим затворам должны относиться:

- a) наружный запорный клапан и запорное устройство или

b) внутренний запорный клапан, наружный запорный клапан и запорное устройство.

12. Однако в контексте обязанностей ответственного за наполнение и в соответствии с пунктом 1.4.3.3 f) он должен проверять лишь герметичность запорного устройства. Во избежание капельных утечек МСЖД считает необходимым расширить эту обязанность проведения проверки, распространив ее также на внутренние и наружные запорные клапаны.

13. Это предложение долго обсуждалось на основе неофициальных документов INF.8 и INF.35, представленных Германией и ЕСФХП. В ходе обсуждения большинство членов Рабочей группы отметили, что по причинам, связанным с законодательством по технике безопасности, и по техническим причинам применение этих требований будет непростой задачей. В частности, неясно, какие технические решения можно будет использовать для достижения цели защиты. Как и второй запорный клапан и предохранительный колпак, запорные устройства, обычно используемые в настоящее время, часто имеют винтовую резьбу. До сих пор использование этих устройств не определено достаточно четко и поэтому осуществляется разными способами.

14. Участники обсудили различные пути решения этой проблемы, например такие, как двойная проверка того, что устройство надлежащим образом закрыто, использование специальных более герметичных затворов или введение инструкций по эксплуатации на объектах, где производятся наполнение и опорожнение. Такие инструкции по эксплуатации были также предложены ЕСФХП и поддержаны Рабочей группой.

15. Поскольку конструкция автодорожных и железнодорожных транспортных средств неодинакова, для каждого вида транспорта существуют разные решения. По этой причине, возможно, потребуются дальнейшее обсуждение для определения окончательного решения проблемы капельных утечек.

16. Однако в результате обсуждения Рабочая группа предложила использовать на нынешнем этапе альтернативную формулировку:

Изменить пункт 1.4.3.3 f) следующим образом (измененный текст выделен жирным шрифтом):

"f) после наполнения цистерны он должен **удостовериться в закрытии всех затворов и в отсутствии утечки;**".

17. В связи с этим Рабочая группа обсудила также возможную поправку к пункту 4.3.2.3.3, так как в нем также содержатся требования, касающиеся герметичности запорных устройств, и предложила нижеследующую поправку (измененный текст выделен жирным шрифтом):

"4.3.2.3.3 Во время наполнения и опорожнения цистерн, вагонов-батарей/транспортных средств-батарей и МЭГК должны приниматься надлежащие меры для предотвращения выпуска опасных количеств газов и паров. Цистерны, вагоны-батарей/транспортные средства-батарей и МЭГК должны закрываться таким образом, чтобы содержимое не могло бесконтрольно проливаться наружу. Отверстия корпусов, опорожняемых снизу, должны закрываться винтовыми пробками, глухими фланцами или другими столь же эффективными приспособлениями. ~~Герметичность затворов цистерн, а также вагонов-батарей/транспортных средств-батарей и МЭГК должна проверяться ответственным за наполнение после загрузки цистерны.~~ **После наполнения ответственный за наполнение должен удостовериться в закрытии всех затворов цистерн, ва-**

гонов-батарей/транспортных средств-батарей и МЭГК и в отсутствие утечки. Это также касается, ~~в частности,~~ верхней части погружной трубы".

Пункт 4: Документ ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2010/13 (секретариат ОТИФ) – Вопросы, оставшиеся нерешенными после сессии Комиссии экспертов МПОГ, неофициальные документы INF.38 (секретариат ОТИФ), INF.26 (Швеция), INF.17 (ЕКС) – Мандат на стандарт для требований к пламегасителям на автоцистернах

18. Рабочая группа обсудила необходимость сохранения переходных положений, срок применения которых истек, так как не всегда ясно, применяются ли новые положения к старым цистернам, перевозимым в соответствии с переходными положениями. Пользователи придерживаются неодинаковых мнений относительно, например, того, должны ли цистерны, перевозимые в соответствии с общими переходными положениями, иметь дополнительную маркировку или нет. С учетом таких случаев Рабочая группа сочла необходимым сохранить эти переходные положения, но при этом признала общую потребность в пересмотре этих положений в будущем. Такой пересмотр следует осуществить применительно к конкретным видам транспорта.

19. Что касается пункта 1.6.3.18, о котором идет речь в документе ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2010/13 и в неофициальном документе INF.38, то для включения в издание МПОГ/ДОПОГ 2011 года были предложены следующие тексты:

(МПОГ:)

1.6.3.18 Изменить второй и третий подпункты следующим образом:

"Однако они должны быть маркированы соответствующим кодом цистерны и, если необходимо, соответствующими буквенно-цифровыми кодами специальных положений ТС и ТЕ в соответствии с разделом 6.8.4".

(ДОПОГ:)

1.6.3.18 В конце добавить следующий текст:

"при условии, что им присвоен соответствующий код цистерны и на них нанесена соответствующая маркировка".

(МПОГ/ДОПОГ:)

1.6.4.12 В конце включить новый пункт следующего содержания:

"Однако они должны быть маркированы соответствующим кодом цистерны и, если необходимо, соответствующими буквенно-цифровыми кодами специальных положений ТС и ТЕ в соответствии с разделом 6.8.4".

20. Переходные положения, изложенные в пунктах 1.6.3.39 и 1.6.3.40, принятых на последнем совещании, были вновь обсуждены на основе неофициального документа INF.26, представленного Швецией. Существующий текст был одобрен. Обоснование Рабочей группы состояло в том, что модернизация существующих цистерн и оснащение их пламеуловителями, отвечающими новым требованиям МПОГ/ДОПОГ 2011 года, могут быть сопряжены с трудностями. В частности, для вентилируемых цистерн для нефтепродуктов, не находящихся под давлением, в Европе существует множество различных конструкций, кото-

рые не позволяют решить эту задачу. Поэтому первое предложение, содержащееся в неофициальном документе INF.26, было отклонено.

21. Второе предложение о создании рабочей группы по стандартам ЕКС обсуждалось вместе с неофициальным документом INF.17, полученным от РГ.7 ТК 296 ЕКС. Предложение ЕКС в принципе было поддержано, хотя цель этой работы была неясна (см. резолюцию 139 ТК 296 ЕКС). Необходимо подготовить предложения по решению проблемы надлежащих эффективных пламеуловителей в вентиляционных устройствах на цистернах, перевозящих нефть. Рабочая группа по цистернам Совместного совещания должна быть заблаговременно проинформирована о целях этой Рабочей группы по стандартам.

Пункт 5: Документ ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2010/14 (ЕКПТ) – Системы добавления присадок на цистернах для № ООН 1202 печного топлива легкого

22. Изложенные в этом документе предложения о включении в правила положений, касающихся систем добавления присадок, обсуждались отдельно и рассматривались с точки зрения их практической осуществимости. Участники согласились с тем, что эти положения необходимы, поскольку такие системы уже широко используются на цистернах для перевозки нефтепродуктов. Однако прежде чем этот вопрос будет рассматриваться далее, необходимо дать ответы на нижеследующие вопросы в пересмотренном предложении, которое будет представлено следующей сессии Совместного совещания:

a) Что могут представлять собой эти присадки? К каким номерам ООН следует их относить?

b) Как должны изготавливаться емкости для хранения присадок (материал, минимальная толщина стенок, форма, свариваемость)?

c) Каким может быть максимальный размер емкости для хранения присадок (объем 450 л был сочтен слишком большим; приемлемым был признан объем 100 л в нескольких емкостях)?

d) Где может быть установлена емкость для хранения присадок (в цистерне, снаружи цистерны или возможны оба варианта) и как она должна быть защищена?

e) При каких условиях дозирующее устройство может быть включено в систему распределения?

f) Как следует оценивать систему добавления присадок? Является ли она частью оборудования цистерны или "дополнительным оборудованием", которое нужно оценивать по-иному?

g) В каком месте в правилах по опасным грузам должны рассматриваться такие системы (в части 6 или в части 9)?

Пункт 6: Документ ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2010/18 (Нидерланды) – 4.3.4.1.2: Коды цистерн для токсичных при вдыхании веществ

23. Участники рассмотрели этот вопрос, уже обсуждавшийся WP.15, и задачи Рабочей группы, изложенные в пункте 6 документа ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2010/13. Предложение Нидерландов об адаптации рационализованного

подхода было в принципе принято. Поправки, предложенные секретариатом ОТИФ, были также обсуждены и приняты с рядом поправок редакционного характера. Было сочтено достаточным проставить знак ссылки на сноску только после номера класса, а не после классификационного кода.

24. В нижеследующей таблице показаны предлагаемые поправки (новый текст выделен жирным шрифтом):

L10CH	3	FT1	I
		FT2	I
		FC	I
		FTC	I
	6.1*	T1	I
		T2	I
		T3	I
		T4	I
		T5	I
		T6	I
		T7	I
		TF1	I
		TF2	I
		TF3	I
		TS	I
		TW1	I
		TO1	I
		TC1	I
		TC2	I
		TC3	I
TC4	I		
TFC	I		
TFW	I		
а также группы веществ, допущенных к перевозке в цистернах под кодами LGAV, LGBV, LGBF, L1.5BN, L4BN, L4BH и L10BH * Веществам с ингаляционной токсичностью не более 200 мл/м³ и концентрацией насыщенных паров не менее 500 ЛК₅₀ должен назначаться код цистерны L15CH.			
L15CH	3	FT1	I
		6.1**	T1
	6.1**	T4	I
		TF1	I
		TW1	I
		TO1	I
		TC1	I
		TC3	I
		TFC	I
		TFW	I
		а также группы веществ, допущенных к перевозке в цистернах под кодами LGAV, LGBV, LGBF, L1.5BN, L4BN, L4BH, L10BH и L10CH ** Веществам с ингаляционной токсичностью не более 200 мл/м³ и концентрацией насыщенных паров не менее 500 ЛК₅₀ должен назначаться этот код цистерны.	

Пункт 7: Документ ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2010/20 (Бельгия) – Специальное предложение ТТ8, ссылка на стандарты EN 473 и ISO 9712

25. Цель этого предложения состояла в том, чтобы пояснить, какой квалификацией должны обладать лица, проводящие проверки методом магнитоскопии в соответствии со специальным положением ТТ8.

26. Обсуждение этого вопроса Рабочей группой происходило с учетом того, что проверяющие органы несут ответственность за проведение проверок цистерн для газов, маркированных буквой π ; эти проверяющие органы должны отвечать требованиям специального положения ТТ9. Некоторые члены Рабочей группы не были уверены в том, могут ли эти проверки проводиться только сертифицированным и, тем самым, квалифицированным персоналом в соответствии со стандартом, на который сделана ссылка.

27. В ходе голосования, проведенного после обсуждения, значительное большинство поддержало идею принятия этого предложения, которое приводится ниже с некоторыми поправками редакционного характера:

Изменить специальное положение ТТ8 следующим образом (новый текст выделен жирным шрифтом):

"ТТ8 Цистерны, на которые нанесена маркировка в виде надлежащего отгрузочного наименования, требуемого для позиции под № ООН 1005 АММИАК БЕЗВОДНЫЙ в соответствии с пунктами 6.8.3.5.1–6.8.3.5.3, и которые изготовлены из мелкозернистой стали с пределом текучести более 400 Н/мм² в соответствии со стандартом на материал, должны при каждом периодическом испытании, проводимом согласно пункту 6.8.2.4.2, подвергаться проверкам методом магнитоскопии на предмет обнаружения поверхностных трещин.

В нижней части каждого корпуса должны проверяться не менее 20% длины каждого кольцевого и продольного сварного шва, а также все сварные швы патрубков и все зоны, где производились ремонт или полирование.

Если маркировка с указанием данного вещества удаляется с цистерны или прикрепленной к цистерне таблички, должна быть проведена проверка методом магнитоскопии и в свидетельстве о проверке, прилагаемом к файлу цистерны, должна быть сделана соответствующая запись.

Такие проверки методом магнитоскопии должны проводиться компетентным лицом, квалифицированным для этого метода в соответствии со стандартом EN 473 (Неразрушающий контроль – Квалификация и сертификация персонала по неразрушающему контролю – Общие принципы)".

Пункт 8: Документ ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2010/38 и неофициальный документ INF.10 (Нидерланды) – Определение "максимального рабочего давления" в разделе 1.2.1

28. Состоялось продолжительное обсуждение предложения об уточнении применения максимального рабочего давления, определение которого содержится в разделе 1.2.1. Несмотря на принципиальное согласие сформулировать его более четко, большинство членов Рабочей группы выразили мнение, что не-

обходимо дальнейшее уточнение предлагаемого текста и текста пункта с) определения.

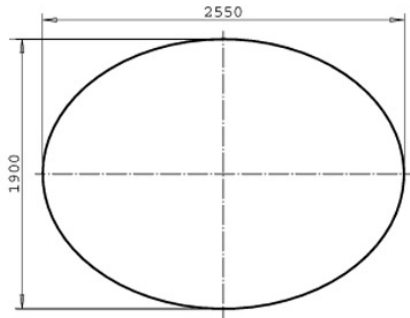
29. Проблема состоит в том, что при измерении давления в самой верхней точке цистерны самое высокое значение давления невозможно измерить из-за столба жидкости. Это предложение следует пересмотреть с целью придания ему большей ясности. Его рассмотрение было отложено до следующего совещания.

Пункт 9: Неофициальные документы INF.7 (Швеция), INF.37 (Финляндия) – Толкование эллиптического поперечного сечения в пункте 6.8.2.1.20 и в стандарте EN 13094

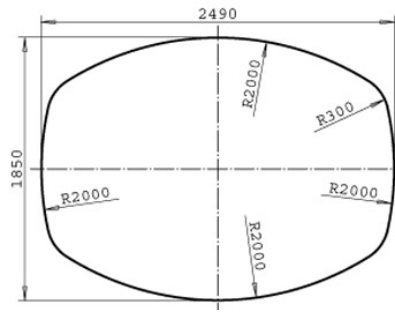
30. Если цистерны обеспечены защитой от поперечного удара или опрокидывания в соответствии с пунктом 6.8.2.1.20, компетентный орган может разрешить уменьшить минимальную толщину стенок пропорционально этой защите. В пункте 6.8.2.1.20 б) ДОПОГ указывается, когда в случае перевозки жидкостей обеспечена защита от повреждений.

31. В неофициальном документе INF.7 Швеция обратилась к Совместному совещанию с просьбой дать толкование эллиптического поперечного сечения цистерн. От этого зависит, в частности, назначение различных мер защиты. С помощью нескольких фотографий Рабочая группа обсудила вопрос о назначении мер. По мнению Рабочей группы, цистерна может также иметь комбинацию нескольких форм: например, верхняя половина корпуса может иметь цилиндрическую форму, а нижняя - эллиптическую. Для такой формы может быть назначена мера защиты, предусмотренная в пункте 6.8.2.1.20 б) 1.

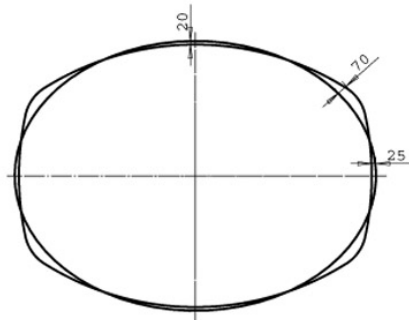
32. В подготовленном Финляндией неофициальном документе INF.37, который также обсуждался, содержались иллюстрации форм сечения цистерн, которые были классифицированы Рабочей группой. Согласно этой классификации, вышеуказанная мера защиты может быть назначена только форме сечения, показанной на первой иллюстрации (форма математически чистого эллипса). Здесь учтены допустимые отклонения при изготовлении. Всем остальным формам должна назначаться мера защиты, предусмотренная в пункте 6.8.2.1.20 б) 4., или их необходимо относить к соответствующим "другим" формам, предусмотренным в стандарте EN 13094. Представитель Германии усомнился в том, что описания под иллюстрациями согласуются с самими диаграммами.



Форма математически чистого эллипса
3770 L/m

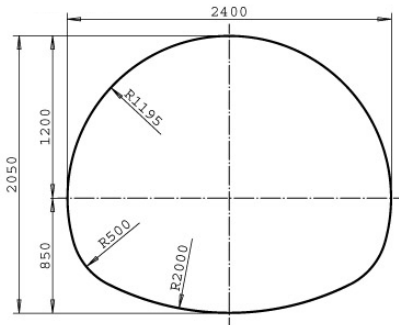


Эллиптическая форма в Финляндии
Rmax = 2000 мм 3830 L/m



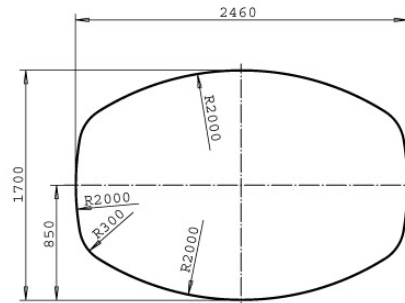
Различия

Вариант 1

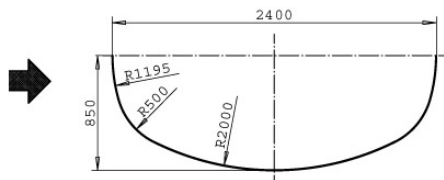


Эллиптическая форма в Германии

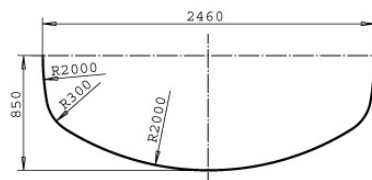
Вариант 2



Эллиптическая форма в Финляндии
Rmax = 2000 мм



Эллиптическая форма в Германии
Нижняя половина цистерны



Эллиптическая форма в Финляндии
Нижняя половина цистерны
Rmax = 2000 мм

**Пункт 10: Неофициальный документ INF.24 (Италия) -
Перевозка тетрафторэтилена стабилизированного
(№ ООН 1081)**

33. В предложении Италии указывалось, что вещество под № ООН 1081 разрешается перевозить в МЭГК ООН. Ввиду того факта, что новая директива ТРЕД не применяется к МЭГК ООН, Италия высказалась также за то, чтобы разрешить перевозку этого вещества в МЭГК в соответствии с главой 6.8. Для этого было предложено включить букву "(M)" в колонку 12 таблицы А главы 3.2.

34. Рабочая группа не смогла согласиться с этим предложением по следующим причинам:

– существуют различия между МЭГК, предусмотренными в главе 6.7, и МЭГК, предусмотренными в главе 6.8 (в состав МЭГК ООН не входят сварные элементы и цистерны), и

– недостаточно известны существенные основания для отсутствия в колонке 12 таблицы А главы 3.2 этого указания в отношении цистерн и МЭГК.

35. Италии было предложено дать разъяснения по этим вопросам в официальном предложении.
