



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, 23–27 марта 2015 года

Пункт 2 предварительной повестки дня

Цистерны

Указание даты следующей проверки на обеих боковых сторонах контейнеров-цистерн, переносных цистерн и МЭГК

Передано Международным союзом железных дорог (МСЖД)^{1, 2}

Введение

1. После продолжительного обсуждения на втором совещании Постоянной рабочей группы Комиссии экспертов МПОГ (Копенгаген, 18–22 ноября 2013 года) предложение Швеции, озаглавленное "Крайний срок проведения следующей проверки вагонов-цистерн, вагонов со съемными цистернами, переносных цистерн, контейнеров-цистерн и МЭГК" (OTIF/RID/CE/GTP/2013/5, 16 августа 2013 года), было одобрено.

2. В издании МПОГ, вступающем в силу с 1 января 2015 года, пункт 1.4.2.2 был изменен и отныне предусматривает, что перевозчик может полагаться на информацию и данные, представленные ему другими сторонами, в отношении выполнения его обязанностей в соответствии с требованиями

¹ В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2014–2015 годы (ECE/TRANS/240, пункт 100; ECE/TRANS/2014/23, направление деятельности 9, пункт 9.2).

² Распространено Межправительственной организацией по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) в качестве документа OTIF/RID/RC/2015/20.



подпункта d) пункта 1.4.2.2.1 (см. пункты 32–35 заключительного доклада (OTIF/RID/CE/GTP/2013-A, 16 января 2014 года)).

3. По мнению МСЖД, это означает, что данные и информация, о которых идет речь, должны предоставляться перевозчику в каждом конкретном случае. Так, например, это может быть сделано в виде контрольного перечня, удостоверяющего соблюдение крайнего срока проведения следующей проверки. Возможно также предоставление другого документа, в котором указываются серийный номер и тип цистерны (например, контейнер-цистерна для перевозки охлажденных сжиженных газов, переносная цистерна и т.д.) и информация, приведенная на прикрепленной к цистерне табличке (дата и тип последней проверки).

4. Вместе с тем такой подход представляется непрактичным, учитывая современные тенденции, связанные с переходом на безбумажные транспортные документы и интермодальные/международные транспортные цепочки.

5. МСЖД полагает, что первоначальный подход, предусматривающий четкое указание даты следующей проверки на обеих боковых сторонах средства удержания, по-прежнему является оптимальным для всех сторон, участвующих в транспортной цепочке, и, следовательно, должен быть сохранен.

6. Этот подход был поддержан первым совещанием Постоянной рабочей группы Комиссии экспертов МПОГ (Рига, 12–15 ноября 2012 года) (см. пункты 5–6 заключительного доклада (OTIF/RID/CE/GTP/2012-A, 27 ноября 2012 года)), а также совещанием Рабочей группы по цистернам Совместного совещания 18–22 марта 2013 года (см. пункты 20–21 доклада Рабочей группы по цистернам (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/130/Add.1)).

7. К сожалению, на своей сорок третьей сессии Подкомитет экспертов Организации Объединенных Наций отклонил предложение Швеции, касающееся указания даты следующей проверки на обеих боковых сторонах переносных цистерн и МЭГК ООН (см. пункты 78–80 доклада о работе сорок третьей сессии Подкомитета экспертов Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов (ST/SG/AC.10/C.3/86)).

8. В целях облегчения выполнения различными сторонами своих обязанностей по проведению проверок МСЖД предлагает Совместному совещанию МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ вновь рассмотреть этот вопрос и договориться о том, что дата следующей проверки должна указываться на обеих боковых сторонах контейнеров-цистерн и МЭГК (как и в случае вагонов-цистерн).

9. Следует вновь обратиться к Подкомитету экспертов Организации Объединенных Наций с просьбой предписать указание даты следующей проверки на обеих боковых сторонах переносных цистерн и МЭГК ООН.

Предложение 1

6.8.2.5.2

10. В правой колонке (см. подраздел 6.8.1.1) после седьмого подпункта включить текст следующего содержания:

"Нижеследующие сведения должны наноситься на обе боковые стороны контейнера-цистерны (на саму цистерну или на таблички):

– дата (месяц/год) следующей проверки в соответствии с пунктом 6.8.2.4.2 или 6.8.2.4.3 или специальными положениями ТТ раздела 6.8.4 для вещества (веществ), принятого(ых) к перевозке. Если следующая проверка является проверкой в соответствии с пунктом 6.8.2.4.3, то после этой даты указывается буква "L".

6.8.3.5.11

11. В правой колонке (см. подраздел 6.8.1.1) после последнего подпункта включить текст следующего содержания:

"Нижеследующие сведения должны наноситься на обе боковые стороны МЭГК (на сам МЭГК или на таблички):

– дата (месяц/год) следующей проверки в соответствии с пунктом 6.8.3.4.6 или 6.8.3.4.10".

Предложение 2

12. Совместное совещание МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ просит Подкомитет экспертов Организации Объединенных Наций вновь рассмотреть его предложение с просьбой предписать указание даты следующей проверки на обеих боковых сторонах переносных цистерн и МЭГК ООН.

Обоснование

13. В ходе первого совещания Постоянной рабочей группы Комиссии экспертов МПОГ (Рига, 12–15 ноября 2012 года) в документе OTIF/RID/CE/GTP/ 2012/5 Швеция уже разъясняла, что для железнодорожных перевозчиков зачастую представляется сложным или практически невозможным получить доступ к информации, указанной на табличках, прикрепленных к контейнерам-цистернам, переносным цистернам и МЭГК ООН, которая необходима им для расчета времени, остающегося до следующей проверки. Даже если получен доступ к подробной информации о типе и дате следующей периодической проверки и такая информация считывается, работникам компании-перевозчика представляется сложным и в некоторых случаях невозможным удостовериться в том, что крайний срок проведения следующей проверки соблюден.

14. Другим сторонам, включая ответственных за наполнение, также сложно проверить соблюдение крайнего срока проведения проверки, поскольку применяются различные крайние сроки и различные способы передачи информации о последней проверке.

15. Ниже представлен краткий обзор различных крайних сроков и способов передачи подробной информации о последней проверке:

Таблица 1

<i>Средства удержания</i>	<i>Периодическая проверка</i>	<i>Промежуточная проверка</i>	<i>Пункт МПОГ</i>
Контейнеры-цистерны	5 лет	2,5 года +/- 3 месяца	6.8.2.4.2; 6.8.2.4.3
Контейнеры-цистерны (для перевозки охлажденных)	8 лет после ввода	Возможна – по запросу	6.8.3.4.6

<i>Средства удержания</i>	<i>Периодическая проверка</i>	<i>Промежуточная проверка</i>	<i>Пункт МПОГ</i>
сжиженных газов)	в эксплуатацию; затем каждые 12 лет	компетентных органов	
МЭГК (элементами являются сосуды)	5 лет		6.8.3.4.10
МЭГК (элементами являются цистерны)	8 лет после ввода в эксплуатацию; затем каждые 12 лет		6.8.3.4.10
Контейнеры-цистерны и МЭГК в некоторых случаях	Специальные крайние сроки	Специальные крайние сроки	Специальные положения ТТ в разделе 6.8.4
Переносные цистерны	5 лет	2,5 года +/- 3 месяца	6.7.2.19.2; 6.7.3.15.2; 6.7.4.14.2
МЭГК ООН (неохлажденные газы)	5 лет		6.7.5.12.2

Таблица 2

<i>Средства удержания</i>	<i>Способ обозначения периодической проверки</i>	<i>Способ обозначения промежуточной проверки</i>
Контейнеры-цистерны и МЭГК	Месяц/год "P"	Месяц/год "L"
Переносные цистерны и МЭГК ООН	Тип проверки; месяц/год	Тип проверки; месяц/год

16. Приведенные ниже два примера предназначены для иллюстрации того, насколько сложно ответственному за наполнение или сотруднику компании-перевозчика рассчитать крайний срок проведения следующей проверки.

Пример 1:

В соответствии с пунктом 6.7.2.20.1 на металлической табличке, прикрепленной к переносной цистерне под надписью "ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИСПЫТАНИЕ/ПРОВЕРКА", указано:

<i>Вид испытания</i>	<i>Дата испытания</i>
<i>Испытание, проводимое раз в 5 лет</i>	<i>9/2012.</i>

Ответственный за наполнение/сотрудник компании-перевозчика должен затем выполнить следующие расчеты:
 $9/2012 + 2,5 \text{ года (пункт 6.7.2.19.2)} = 3/2015.$

Поскольку следующая периодическая проверка является проверкой, проводимой раз в два с половиной года, она должна быть проведена не

позднее трех месяцев после указанной даты. Следовательно, переносная цистерна может быть наполнена или принята к перевозке не позднее 30 июня 2015 года.

Пример 2:

В соответствии с пунктом 6.8.2.5.1 на металлической табличке, прикрепленной к контейнеру-цистерне для перевозки охлажденных сжиженных газов, указано следующее:

5/2003 P

Для определения крайнего срока проведения проверки ответственный за наполнение/работник компании-перевозчика должен сначала определить, является ли указанная здесь дата датой первой периодической проверки после ввода в эксплуатацию или датой последующей периодической проверки. В соответствии с пунктом 6.8.3.4.6 периодическая проверка контейнера-цистерны для перевозки охлажденных газов должна проводиться не позднее чем через 8 лет после ввода в эксплуатацию либо не позднее чем через 12 лет после последней периодической проверки. Следовательно, работник должен сначала определить год изготовления, указанный на табличке на цистерне.

Если на табличке на цистерне в качестве года изготовления указан 1995 год, то, следовательно, указанная дата проверки является датой первоначальной периодической проверки после ввода в эксплуатацию. Следующая периодическая проверка должна проводиться еще через 12 лет.

Следовательно, крайний срок проведения следующей периодической проверки определяется следующим образом: 5/2003 + 12 лет (см. пункт 6.8.3.4.6). В результате этот контейнер-цистерна может наполняться и приниматься к перевозке не позднее 31 мая 2015 года.

Вместе с тем, поскольку неизвестно, запросил ли компетентный орган проведение испытания на герметичность или промежуточной проверки между двумя периодическими проверками (см. пункт 6.8.3.4.6), невозможно достоверно убедиться в соблюдении крайнего срока проведения проверки.

17. Эти два примера иллюстрируют, что определение крайнего срока проведения следующей проверки на практике является сложной задачей для ответственных за наполнение и работников компании-перевозчика, а в случае контейнеров-цистерн для перевозки охлажденных сжиженных газов иногда может быть даже невозможным.

18. На практике перевозчик не может полагаться на данные и информацию, предоставленные другими перевозчиками, поскольку такая информация должна была бы предоставляться перевозчику в письменном виде в каждом отдельном случае.

19. Вместе с тем для грузоотправителей или ответственных за наполнение представляется также непрактичным посылать/прилагать контрольный перечень или другие документы в каждом конкретном случае, принимая во внимание текущие программы по переходу на безбумажную документацию, особенно в случае грузов, ввозимых морским транспортом и комбинированным (железнодорожным/автомобильным) транспортом.

20. Указание даты следующей проверки на обеих боковых сторонах рассматриваемых средств удержания позволит значительно повысить безопасность перевозок и не потребует крупных дополнительных расходов.
