



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/116/Add.2
23 October 2009

RUSSIAN
Original: ENGLISH

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 СЕССИИ¹,

состоявшейся 8-11 сентября 2009 года в Берне и 14-18 сентября 2009 года в Женеве

Добавление

Приложение II

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.55) 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/2009-B/Add.2.

ДОКЛАД РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО ЦИСТЕРНАМ

1. Рабочая группа по цистернам провела свое совещание 14-16 сентября 2009 года в Женеве одновременно с Совместным совещанием МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ, которое предоставило ей соответствующий мандат. Документы были представлены на пленарном заседании.
2. Рабочая группа рассмотрела следующие официальные и неофициальные документы:

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/10 (Германия), ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/16, пункты 20-24, и ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/16/Add.1 (секретариат), ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/18 (МСАГВ), ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/33 (Бельгия), ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/34 (МСАГВ), ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/37 (Франция), ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/38 (Франция), ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/47 (ЕАСНГ), ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/50 (Австрия), неофициальные документы INF.5 (Швеция), INF.22 (Бельгия), INF.29 (Германия), INF.34 (МСАГВ) и INF.35 (Португалия).
3. В состав Рабочей группы входили 19 экспертов из 11 стран и 5 международных 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.1/2009/18 (МСАГВ) – Раздел 6.8.4, специальное положение ТТ8

5. В марте 2009 года МСАГВ представил по этому вопросу неофициальный документ INF.17, который был изменен в соответствии с официальным предложением, содержащимся в документе ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/18. Предложение МСАГВ касалось специального положения ТТ8, в соответствии с которым определенные цистерны, утвержденные для перевозки № ООН 1005 АММИАКА БЕЗВОДНОГО, должны при каждом периодическом испытании, проводимом согласно пункту 6.8.2.4.2, подвергаться проверкам методом магнитоскопии на предмет обнаружения поверхностных трещин. Цель этого предложения состояла в обеспечении того, чтобы таким проверкам подвергались не только цистерны, утвержденные для перевозки этого газа, но и цистерны, фактически используемые для его перевозки. С учетом вышесказанного в специальное положение ТТ8 следует внести соответствующие изменения.

6. Рабочая группа обсудила аспекты безопасности, связанные с этим предложением, и в конечном счете приняла это предложение с поправкой, согласно которой маркировка с указанием газа на табличке, прикрепленной к цистерне, и/или на цистерне будет снята после проведения последней проверки методом магнитоскопии. Таким образом, о проведенной проверке не будет забыто после удаления маркировки с указанием газа.

7. Текст специального положения с внесенными в него редакционными изменениями гласит следующее:

"ТТ8 Цистерны, на которые нанесена маркировочная надпись "№ ООН 1005 АММИАК БЕЗВОДНЫЙ" согласно пунктам 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 проводились ремонт или полирование.

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

Пункт 2: Документ ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/33 (Бельгия) - Срок действия официальных утверждений типа и переходные меры для применения стандартов

Пункт 3: Документ ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/34 (МСАГВ) - Положения о дальнейшей эксплуатации цистерн, изготовленных в соответствии с официальным утверждением типа, которое отозвано

8. В документе ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/33 предлагалось уточнить слова "если они могут по-прежнему эксплуатироваться" в новых пунктах 1.8.7.2.4 и 6.8.2.3.3 издания МПОГ/ДОПОГ 2011 года. Этот вопрос был подробно обсужден вместе с предложением МСАГВ, содержащимся в документе ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/34, посвященном этой же проблеме.

9. Рабочая группа рассмотрела проблемы, возникающие на практике в связи с требованием "включая стандарты, на которые сделаны ссылки", заключенным в скобки в документе ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/33, и решила исключить это требование.

Данное решение было обосновано, в частности, тем, что каждый стандарт, включенный в МПОГ/ДОПОГ, должен соответствовать правилам, а правила должны соблюдаться во всех случаях (6.8.2.6). Это было также подтверждено Рабочей группой по стандартам.

10. Рабочая группа вновь обсудила вопрос о применимости текстов с точки зрения переходных периодов и предложила в этой связи новый текст. Были единодушно приняты следующие тексты:

1.8.7.2.4 После абзаца, заканчивающегося словами "до истечения срока действия или отзыва официального утверждения типа, если они могут по-прежнему эксплуатироваться", включить новый абзац следующего содержания:

"Сосуды под давлением, цистерны, вагоны-батареи/транспортные средства-батареи или МЭГК, изготовленные в соответствии с официальным утверждением типа, могут по-прежнему эксплуатироваться после истечения срока действия или отзыва официального утверждения типа до тех пор, пока они по-прежнему отвечают соответствующим действующим техническим требованиям МПОГ/ДОПОГ (~~включая стандарты, на которые сделаны ссылки~~). Если они более не отвечают соответствующим действующим требованиям МПОГ/ДОПОГ (~~включая стандарты, на которые сделаны ссылки~~) ввиду изменений в этих требованиях, они могут по-прежнему эксплуатироваться только в том случае, если их эксплуатация разрешена соответствующими переходными мерами, изложенными в главе 1.6".

6.8.2.3.3 После абзаца, заканчивающегося словами "до истечения срока действия или отзыва официального утверждения типа, если они могут по-прежнему эксплуатироваться", включить новый абзац следующего содержания:

"Цистерны, вагоны-батареи/транспортные средства-батареи или МЭГК, изготовленные в соответствии с официальным утверждением типа, могут по-прежнему эксплуатироваться после истечения срока действия или отзыва официального утверждения типа до тех пор, пока они по-прежнему отвечают соответствующим действующим техническим требованиям МПОГ/ДОПОГ (~~включая стандарты, на которые сделаны ссылки~~). Если они более не отвечают соответствующим действующим требованиям МПОГ/ДОПОГ (~~включая стандарты, на которые сделаны ссылки~~) ввиду изменений в этих требованиях, они могут

по-прежнему эксплуатироваться только в том случае, если их эксплуатация разрешена соответствующими переходными мерами, изложенными в главе 1.6".

Включить следующие новые переходные меры:

"1.6.3.x Вагоны-цистерны и цистерны, являющиеся элементами вагонов-батарей/Встроенные цистерны (автоцистерны), съемные цистерны и цистерны, являющиеся элементами транспортных средств-батарей, сконструированные и изготовленные в соответствии со стандартами, применявшимися во время их изготовления (см. подразделы 6.8.2.6 и 6.8.3.6) согласно положениям МПОГ/ДОПОГ, которые применялись в то время, могут по-прежнему эксплуатироваться".

"1.6.4.x Контейнеры-цистерны и цистерны, являющиеся элементами МЭГК, сконструированные и изготовленные в соответствии со стандартами, применявшимися во время их изготовления (см. подразделы 6.8.2.6 и 6.8.3.6) согласно положениям МПОГ/ДОПОГ, которые применялись в то время, могут по-прежнему эксплуатироваться".

11. Вопросы продолжения эксплуатации цистерн в случае внесения в правила или стандарты дальнейших поправок, связанных с обеспечением безопасности, должны регулироваться посредством новых переходных положений.

Пункт 4: Документ ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/50 (Австрия) - Размещение на цистернах маркировки в виде буквы "S"

12. В документе Австрии предлагалось уточнить, что не следует наносить маркировку в виде символа "S" на таблички, прикрепляемые к цистернам вместимостью не более 7 500 литров. Это предложение было принято без обсуждения после внесения в него незначительной поправки редакционного характера.

6.8.2.5.1 Изменить седьмой подпункт, начинающийся с тире, следующим образом:

(МПОГ:)

"- вместимость корпуса¹³, а в случае многосекционных корпусов - вместимость каждой секции, -

после которой указывается символ "S",
когда корпус или секции
вместимостью более 7 500 литров
разделены с помощью
волноуспокоителей на отсеки
вместимостью не более 7 500 литров;".

(ДОПОГ:)

"- вместимость корпуса¹², а в случае многосекционных корпусов - вместимость каждой секции, - после которой указывается символ "S",
когда корпус или секции **вместимостью более 7 500 литров** разделены с помощью волноуспокоителей на отсеки вместимостью не более 7 500 литров;".

Пункт 5: Неофициальный документ INF.35 (Португалия) - Стандарты

13. В этом неофициальном документе было указано на то, что расчеты толщины стенок в добавлении А.5 к стандарту EN 13094 не согласуются с текстом раздела 6.4.2 в общей части этого стандарта. После рассмотрения этих документов Рабочая группа согласилась с тем, что в добавлении А.5 данного стандарта допущена ошибка, и поддержала выраженную Португалией озабоченность.

14. Однако Рабочая группа высказалась против немедленного внесения поправок в МПОГ/ДОПОГ. Она обратилась с просьбой к Совместному совещанию рекомендовать рабочей группе 2 ТК 296 ЕКС исправить допущенную ошибку со ссылкой на настоящий доклад.

Пункт 6: Документ ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/47 (ЕАСНГ) - Быстродействующее внутреннее предохранительное устройство на цистернах

15. Рабочая группа обсудила вопрос о наливном устройстве на автоцистернах, предназначенных для перевозки газов, перечисленных в пункте 6.8.3.2.3. Было вновь отмечено, что внутренний запорный клапан отличается от обратного клапана с уплотнением металл по металлу тем, что у обратного клапана герметизирующий эффект

слабее. Предложение о том, чтобы исключить сноску к новому тексту, было отклонено, т.к. Рабочая группа сочла, что текст данного предложения не приводит к какому-либо техническому усовершенствованию. Не достигла ожидаемой цели и редакционная поправка к этому тексту.

16. В заключение Рабочая группа обсудила возможные решения для цистерн, в которых используется уплотнение металл по металлу и которые отвечают таким образом цели обеспечения защиты, преследуемой этими положениями. Одним из таких решений могла бы быть, например, установка дополнительного шарового клапана или аналогичного устройства, однако это может потребовать внесения нового предложения.

Пункт 7: Документ ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/10 (Германия) - Требования в отношении пламегасителей

17. Этот вопрос обсуждался в связи с документом ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2008/20 (Швеция) на сессии Совместного совещания, проходившей осенью 2008 года, а на мартовской сессии 2009 года Германия представила неофициальный документ INF.5, содержащий результаты этого обсуждения. Однако на последней сессии не рассматривались вопросы, связанные с цистернами. В предохранительных целях Рабочая группа предложила включить в правила текст, касающийся положения пламегасителей.

18. В случае цистерн, оборудованных дыхательными клапанами согласно пункту 6.8.2.2.6, возник вопрос о том, на какой стандарт (ISO EN 16852 или EN 12874) следует ссылаться при рассмотрении эксплуатационных требований, предъявляемых к пламегасителям. Членам Рабочей группы было предложено сформулировать свое мнение на этот счет к следующей сессии. Было также предложено, чтобы рабочая группа ТК 296 ЕКС уточнила вопросы, касающиеся типа и положения пламегасителей.

19. После непродолжительной дискуссии был принят следующий текст:

6.8.2.2.3 Изменить второй абзац следующим образом:

"Вакуумные клапаны (МПОГ: и автоматические дыхательные клапаны) **и вентиляционные системы (см. пункт 6.8.2.2.6)**, используемые на цистернах, предназначенных для перевозки веществ, отвечающих критериям класса 3, установленным в отношении температуры вспышки, должны предотвращать непосредственный перенос пламени в цистерну **с помощью соответствующего устройства, предотвращающего распространение пламени**, или же цистерна

должна иметь корпус, способный выдерживать без утечки содержимого взрыв в результате переноса пламени".

Включить новый последний абзац следующего содержания:

"Если защита состоит из соответствующего пламеуловителя или пламегасителя, она должна располагаться как можно ближе к корпусу или секции корпуса. В случае многосекционных цистерн каждая секция должна быть защищена по отдельности".

Включить следующую новую переходную меру:

"Цистерны, изготовленные до 1 января 2011 года в соответствии с требованиями пункта 6.8.2.2.3, применимыми до 31 декабря 2010 года, но не отвечающие, однако, требованиям второго абзаца пункта 6.8.2.2.3, касающегося положения пламеуловителя или пламегасителя, могут по-прежнему эксплуатироваться".

20. Представитель Швеции выразил мнение о том, что эта переходная мера не должна применяться к цистернам с вакуумными клапанами, так как предъявляемые к ним требованиями не были изменены. Кроме того, срок действия переходной меры для цистерн, оснащенных дыхательными клапанами, должен быть ограничен следующей периодической проверкой их использования. Однако большинство членов Рабочей группы сочли, что необходимости в этом нет.

**Пункт 8: Документ ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/37 (Франция) –
4.3.5: Специальное положение TU35**

21. Это предложение обсуждалось с учетом классифицированных продуктов (№ ООН 3256 и 3257), перевозимых при высоких температурах. Слова "если принятые меры по устранению любой опасности" приведены без дополнительных уточнений и вызывают проблемы во время осуществления проверок. Хотя этим веществам не назначен никакой вид дополнительной опасности, а цистерны охлаждаются до нормальной температуры, когда они опорожнены, но не очищены, большинство членов Рабочей группы не поддержали это предложение, особенно в том, что касается маркировки этих цистерн.

Пункт 9: Документ ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/38 (Франция) – Толкование пункта 6.9.2.2 с) стандарта EN 13094:2008

22. В этом предложении Франция подняла вопрос о конструкциях цистерн, которые не соответствуют требованиям подпункта b) 4 пункта 6.8.2.1.20 ДОПОГ и стандарта EN 13094. Однако все члены Рабочей группы сочли, что эти конструкции являются неплохим решением. По этой причине соответствующие положения ДОПОГ и названный стандарт должны быть должным образом изменены. Рабочая группа просила Совместное совещание предложить ТК 296 ЕКС внесение необходимой поправки в стандарт EN 13094.

23. Рабочая группа также предложила внести следующую поправку в издание ДОПОГ, вступающее в силу в 2011 году:

6.8.2.1.20 b) В последнем предложении первого абзаца подпункта 4 заменить "к наружной стороне корпуса" на "к корпусу".

Пункт 10: Неофициальный документ INF.5 (Швеция) - Ограничение вместимости цистерн

24. В этом неофициальном документе Швеция информировала Рабочую группу об аварии, которая произошла с односекционной цистерной вместимостью 56 600 литров и в результате которой погиб водитель и были разрушены два моста. Рабочей группе было предложено обсудить следующие вопросы:

- ограничение вместимости (возможно ли такое ограничение?);
- максимальная вместимость (приемлемы ли 7 500 литров или 15 000 литров в качестве максимальной вместимости секции?);
- тип цистерны (следует ли принимать в расчет все типы цистерн?);
- материал, из которого изготовлена цистерна (следует ли учитывать все материалы?);
- класс опасных грузов (следует ли учитывать все классы?).

25. В результате состоявшегося обсуждения Рабочая группа пришла к мнению, что ограничение вместимости секции некоторых цистерн следует поддержать в принципе, однако необходимо учитывать следующие аспекты:

- нет необходимости ограничивать вместимость высококачественных цистерн (предстоит разработать соответствующее определение) и цистерн с двойными стенками и с вакуумной изоляцией;
- в случае цистерн для газов классификацию, возможно, будет трудно осуществить из-за наличия различных типов конструкции;
- у цистерн с несколькими секциями больше отверстий и больше предметов оборудования; поэтому ограничение вместимости не приведет к повышению надежности в случае аварии;
- некоторые страны уже ввели ограничения вместимости (7 500 - 7 600 литров) для негерметичных цистерн из алюминиевых сплавов;
- может оказаться сложным охватить этой мерой переносные цистерны;
- в некоторых случаях может быть рекомендована оценка рисков.

Пункт 11: Неофициальный документ INF.22 (Бельгия) - Одновременное утверждение в качестве переносной цистерны и контейнера-цистерны

26. В результате проверок транспортных средств на дорогах в Бельгии установлено наличие расхождений между главами 6.7 и 6.8, которые ведут к неправильному толкованию положений. Рабочую группу просили, в частности, составить перечень расхождений между главами 6.7 и 6.8, указать, какой тип цистерны демонстрирует приемлемый уровень безопасности, и предложить необходимые поправки к колонкам 12 и 13 таблицы А.

27. После продолжительного обсуждения этого вопроса Рабочая группа установила, что требования глав 6.7 и 6.8 МПОГ/ДОПОГ, предъявляемые к цистернам, основаны на различных подходах с точки зрения технической безопасности и что поэтому их нельзя непосредственно сравнивать друг с другом. В следующей таблице приведены некоторые примеры, подтверждающие этот вывод Рабочей группы:

МПОГ/ДОПОГ (контейнеры-цистерны)	ООН (переносные цистерны)
Негерметичные цистерны разрешаются	Цистерны с испытательным давлением не менее 1,5 бар
Предохранительные устройства устанавливаются редко	Как правило, устанавливаются предохранительные устройства
Теоретическое расчетное давление	Увеличенная толщина стенок
Уменьшенная толщина стенок разрешается для всех цистерн, оснащенных соответствующей защитой	Уменьшенная толщина стенок разрешается только для цистерн типов T1 и T2
Расчетная температура составляет -20°C	Расчетная температура составляет -40°C
Коды цистерн и инструкции по цистернам основаны на различных рационализированных подходах	

28. Исходя из этого Рабочая группа сочла, что ее обычные методы работы не позволят ей провести необходимую работу, чтобы ответить на вопрос Бельгии. Совместному совещанию было рекомендовано создать с этой целью отдельную рабочую группу, если в этом возникнет необходимость.

Пункт 12: Неофициальный документ INF.29 (Германия) – Крышки смотровых люков для цистерн

29. В этом неофициальном документе были освещены проблемы, связанные с герметичностью крышек расширительного колпака на автоцистернах с негерметичными емкостями, не соответствующими стандартам EN 13314 или EN 13317, в случае аварий. При внесении этого документа на рассмотрение было отмечено, что эти проблемы возникают, в частности, со старыми и подпружиненными крышками. Поэтому было сочтено необходимым исключить эти крышки из стандартов. После проведения необходимых исследований Германия представит соответствующее предложение.

Пункт 13: Неофициальный документ INF.34 (МСАГВ) – Редакционная ошибка в главе 5.4 стандарта EN 14025:2008

30. Рабочая группа согласилась в принципе с предложением МСАГВ. Было отмечено, что стандарт EN 13094 не применяется к вагонам-цистернам (примечание 2, касающееся области применения стандарта) и что не все технические решения, перечисленные в этом стандарте, необходимы для вагонов-цистерн.

31. Однако Рабочая группа сочла, что нет необходимости добавлять, как об этом просил МСАГВ, к подразделу 6.8.2.6 МПОГ примечание с целью исключить из главы 5.4 стандарта EN 14025 второй абзац. Рабочая группа обратилась к Совместному совещанию с просьбой о том, чтобы рекомендовать рабочей группе 3 ТК 296 ЕКС исправить соответствующий текст.

Пункт 14: Документы ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/16, пункты 20-24, и ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/16/Add.1 (секретариат) – Доклад Специальной рабочей группы по согласованию МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ с Рекомендациями Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов

32. Рабочая группа рассмотрела вопросы, которые были подняты Специальной рабочей группой по согласованию МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ с Рекомендациями Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов в пунктах 20-24 документа ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/16. Было отмечено, что принципы назначения веществам кодов цистерн и инструкций по цистернам в МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ отличаются от соответствующих принципов в Рекомендациях Организации Объединенных Наций. Таким образом, эти коды цистерн и инструкции по цистернам не являются полностью сопоставимыми.

33. Что касается пунктов 20–22, то в целом было рекомендовано выбирать код цистерны L15CH для токсичных при вдыхании веществ, которым назначена инструкция по цистернам T22, хотя исходя из рационализированного подхода можно было бы также назначить и код цистерны L10CH. Соответственно, в случае всех веществ, на которые распространяется специальное положение 354 и которым назначена инструкция по цистернам T20, следует применять код цистерны L10CH.

34. Что касается пунктов 23-24, то Рабочая группа проверила соответствующие позиции в документе ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/16/Add.1. В колонку 12 позиции под № ООН 1471 было включено "SGAV", тогда как "SGAN" было включено для позиции под № ООН 3487. Рабочая группа сочла, что для остальных позиций правильная информация уже была указана.
