

**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**4.3.2.2 – Степень наполнения****Предложение, переданное секретариатом ОТИФ^{1, 2}***Резюме*

Существо предложения:	Согласование положений, касающихся степени наполнения контейнеров-цистерн, в МПОГ/ДОПОГ и в приложении 2 к СМГС.
Предлагаемое решение:	Возможность установить более низкую или более высокую максимальную среднюю температуру груза (t_r) в случае перевозки в условиях умеренного климата или в экстремальных климатических условиях.
Справочные документы:	Неофициальный документ INF.3, представленный на четвертой сессии Постоянной рабочей группы Комиссии экспертов МПОГ; Проект доклада о работе четвертой сессии Постоянной рабочей группы [документ OTIF/RID/CE/GTP/2014-B].

¹ В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2014–2015 годы (документ ECE/TRANS/240, пункт 100; документ 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/2015/3.



Справочная информация

1. По итогам дискуссии за круглым столом на тему "Перевозка опасных грузов: глобальные и региональные измерения", состоявшейся в рамках семьдесят третьей сессии Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН (Женева, 1 марта 2011 года) (см. также неофициальный документ INF.18, представленный на Совместном совещании в сентябре 2011 года), в ноябре 2011 года секретариат ОТИФ совместно с Комитетом ОСЖД начал работу по более полному согласованию положений МПОГ и приложения 2 к СМГС.

2. В последние годы уже была проведена работа по согласованию различных положений МПОГ и приложения 2 к СМГС, касающихся железнодорожного транспорта. В частности, одним из примеров успешных результатов этой работы является согласование, за некоторыми исключениями, положений глав 4.3 и 6.8 приложения 2 к СМГС, касающихся конструкции, оборудования, официального утверждения, испытаний, маркировки и использования контейнероцистern, с соответствующими положениями МПОГ/ДОПОГ.

3. Одно из таких исключений касается формул для расчета степени наполнения, содержащихся в пункте 4.3.2.2.1; положения МПОГ предусматривают фиксированное значение максимальной средней температуры загружаемых грузов, равное 50 °С. Государства – члены ОСЖД посчитали, что такое фиксированное значение не учитывает случаи перевозки в экстремальных климатических условиях.

4. В докладе секретариата ОТИФ о решениях Комиссии ОСЖД по транспортному праву в сфере положений, касающихся перевозки опасных грузов (Варшава, 27–31 октября 2014 года) (см. также неофициальный документ INF.3, представленный на четвертой сессии Постоянной рабочей группы Комиссии экспертов МПОГ (Мадрид, 17–20 ноября 2014 года)), отмечается следующее:

"4.3.2.2 Степень наполнения

18. Представители государств – членов ОСЖД решили на нынешнем этапе не заимствовать из МПОГ текст пунктов 4.3.2.2.1 и 4.3.2.2.2, касающийся степени наполнения. Это обусловлено тем, что в содержащихся в МПОГ формулах для расчета степени наполнения используется фиксированное значение, равное 50 °С, для максимальной средней температуры загружаемого груза, а не переменное значение t_r .

19. Представитель российской делегации указал на то, что в тексте обоих пунктов МПОГ не учитываются случаи перевозки в экстремальных климатических условиях.

20. Постоянной рабочей группе Комиссии экспертов МПОГ предлагается рассмотреть вопрос о том, не было бы целесообразным использовать переменную t_r вместо фиксированного значения в 50 °С при расчете степени наполнения в примере, приведенном в главе 4.2, и впоследствии включить новый пункт, согласно которому, хотя максимальная средняя температура загружаемого груза принимается равной 50 °С, в случае перевозки в экстремальных климатических условиях компетентный орган может предписать более низкую или более высокую температуру. В пунк-

те 4.2.1.9.4.1 главы 4.2 уже содержится аналогичное положение.

21. Если Постоянная рабочая группа Комиссии экспертов МПОГ решит рассмотреть этот вопрос, то он должен быть проанализирован Рабочей группой по цистернам Совместного совещания МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ."

5. Постоянная рабочая группа Комиссии экспертов МПОГ обсудила эти проблемы и поручила секретариату ОТИФ разработать проект предложения для Рабочей группы по цистернам на следующем Совместном совещании (ниже представлена выдержка из проекта доклада о работе четвертой сессии Постоянной рабочей группы [OTIF/RID/CE/GTP/2014-B]):

"4.3.2.2 Степень наполнения

37. Секретариат проинформировал рабочую группу о решении государств – членов ОСЖД о том, чтобы в настоящее время не переносить из МПОГ тексты пунктов 4.3.2.2.1 и 4.3.2.2.2, касающиеся степени наполнения.

38. Представитель России разъяснил, что в формулировке обоих пунктов МПОГ не учитываются случаи перевозки в экстремальных климатических условиях. Вместо фиксированного значения максимальной средней температуры загружаемого груза, равного 50 °С, он предложил, руководствуясь примером формул расчета для переносных цистерн в главе 4.2, использовать переменную t_r . Хотя в пункте 4.2.1.9.4.1 главы 4.2 максимальная средняя температура загружаемого груза действительно установлена на уровне 50 °С, в случае перевозок в экстремальных климатических условиях компетентный орган может предписать более низкую или более высокую температуру.

39. Кроме того, представитель России проинформировал об измерениях, проведенных 18 июля 2014 года в России (Сибирь, Урал, Кавказ), Казахстане, Таджикистане, Кыргызстане и других странах Центральной Азии, которые демонстрируют, что максимальная средняя температура загружаемого груза составляла 36 °С. Он отметил, что в России степень наполнения дифференцируется в зависимости от стран транзита и страны назначения.

40. Поскольку некоторые делегации выразили желание обсудить этот вопрос также на совместном совещании МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ, секретариат подготовит соответствующее предложение для Рабочей группы по цистернам. Рабочей группе по цистернам следует рассмотреть вопрос о том, какие требования, касающиеся максимальной средней температуры загружаемого груза, следует принимать во внимание, и попытаться уточнить формулировку пункта 4.2.1.9.4.1 главы 4.2.

41. Учитывая происшедшие в прошлом аварии, вызванные переполнением цистерн, Председатель и представитель Нидерландов призвали с крайней осторожностью подходить к поправкам к положениям пункта 4.3.2.2."

Предложение

6. Учитывая вышеизложенное, секретариат ОТИФ просит Рабочую группу по цистернам рассмотреть возможность изменения формул в подпунктах а)–d) пункта 4.3.2.2.1 следующим образом:

4.3.2.2.1 Изменить формулу в подпункте а) следующим образом:

$$\text{"степень наполнения} = \frac{100}{1 + \alpha(t_r - t_f)} \% \text{ вместимости"}$$

Изменить формулу в подпункте b) следующим образом:

$$\text{"степень наполнения} = \frac{98}{1 + \alpha(t_r - t_f)} \% \text{ вместимости"}$$

Изменить формулу в подпункте c) следующим образом:

$$\text{"степень наполнения} = \frac{97}{1 + \alpha(t_r - t_f)} \% \text{ вместимости"}$$

Изменить формулу в подпункте d) следующим образом:

$$\text{"степень наполнения} = \frac{95}{1 + \alpha(t_r - t_f)} \% \text{ вместимости"}$$

4.3.2.2.2 Изменить следующим образом (заимствовать формулировку пунктов 4.2.1.9.4 и 4.2.1.9.4.1):

"4.3.2.2.2 В этих формулах α означает среднюю величину коэффициента объемного теплового расширения жидкости в интервале между средней температурой жидкости во время наполнения (t_f) и максимальной средней объемной температурой жидкости при перевозке (t_r) (оба показателя даются в градусах Цельсия). Для жидкостей, перевозимых в условиях окружающей среды, величину α можно рассчитать по следующей формуле:

$$\alpha = \frac{d_{15} - d_{50}}{35 d_{50}},$$

где d_{15} и d_{50} – плотность жидкости при температурах 15 °C и 50 °C соответственно.

Максимальная средняя объемная температура жидкости (t_r) принимается равной 50 °C, за исключением перевозок в условиях умеренного климата или в экстремальных климатических условиях, когда соответствующие компетентные органы могут разрешить использовать, в зависимости от конкретного случая, более низкую или более высокую температуру."