

**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, 16–20 марта 2020 года

Пункт 2 предварительной повестки дня

Цистерны**Сверхбольшие контейнеры-цистерны****Предложение, переданное секретариатом ОТИФ* *****Резюме*

Существо предложения: В ходе обсуждения вопросов безопасности в связи с перевозкой сверхбольших контейнеров-цистерн постоянная рабочая группа Комиссии экспертов МПОГ и рабочая группа по оборудованию цистерн и транспортных средств отметили, что два положения, которые в настоящее время касаются только конструкции вагонов-цистерн, также должны быть включены для контейнеров-цистерн МПОГ/ДОПОГ.

Предлагаемое решение: Внести изменения в пункты 6.8.2.2.1 и 6.8.2.2.4.

Справочные документы: Неофициальный документ [INF.19](#) Совместного совещания, состоявшегося в марте 2018 года; доклад рабочей группы по цистернам на Совместном совещании, состоявшемся в марте 2018 года [ECE/TRANS/WP.15/AC.1/150/Add.1 \(OTIF/RID/RC/2018-A/Add.1\)](#);

доклад о работе шестнадцатой сессии рабочей группы по оборудованию цистерн и транспортных средств [OTIF/RID/CE/GTT/2018-B](#);

* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2018–2019 годы (ECE/TRANS/WP.15/237, приложение V (9.2)).

** Распространено Межправительственной организацией по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) под условным обозначением OTIF/RID/RC/2020/6.



доклад о работе семнадцатой сессии рабочей группы по оборудованию цистерн и транспортных средств [OTIF/RID/CE/GTT/2019-A](#);

доклад о работе одиннадцатой сессии постоянной рабочей группы Комиссии экспертов МПОГ [OTIF/RID/CE/GTP/2019-A](#)¹

¹ Поскольку в настоящее время этот доклад в настоящее время находится на этапе согласования с участниками одиннадцатой сессии постоянной рабочей группы, он еще не опубликован на веб-сайте ОТИФ. Его можно будет загрузить примерно с середины января 2020 года по адресу <http://www.otif.org> > Activities > Dangerous Goods > Standing Working Group > Reports.

Введение

1. Совместно с бельгийским производителем контейнеров-цистерн Van Hool компания BASF разработала новые 45-футовые и 52-футовые контейнеры-цистерны² на технической базе 20-футовых и 30-футовых контейнеров-цистерн, которые уже используются в комбинированных перевозках. Эти контейнеры-цистерны имеют вместимость до 73 500 литров и грузоподъемность 66 тонн. Таким образом, по своей грузоподъемности они эквивалентны двум обычным контейнерам-цистернам или одному вагону-цистерне на тележке.
2. Поскольку эти сверхбольшие контейнеры-цистерны в настоящее время из-за их значительной массы перевозятся в основном по железной дороге, вопросы их безопасности на транспорте до настоящего момента обсуждались в рамках постоянной рабочей группы Комиссии экспертов МПОГ и рабочей группы по оборудованию цистерн и транспортных средств.
3. На своем совещании в марте 2019 года рабочая группа по цистернам Совместного совещания в неофициальном документе INF.19 была проинформирована о соответствующих обсуждениях в рамках рабочей группы по оборудованию цистерн и транспортных средств, при этом в ее адрес была обращена просьба провести обсуждения в отношении толщины стенок, устойчивости к давлению затворов, указав дату следующей проверки цистерны и общих требований, предъявляемых к контейнерам-цистернам.
4. На своем совещании в марте 2018 года рабочая группа по цистернам приняла предварительное решение по пункту 6.8.2.1.2, которое было отражено в издании МПОГ/ДОПОГ 2019 года.
5. Что касается других вопросов, то рабочая группа по цистернам сочла более целесообразным рассмотреть вопросы, касающиеся прежде всего железных дорог, в рамках рабочей группы по оборудованию цистерн и транспортных средств, с участием экспертов по цистернам (см. доклад ECE/TRANS/WP.15/AC.1/150/Add.1 (OTIF/RID/RC/2018-A/Add.1), пункты 27–35).
6. Тем временем рабочая группа по оборудованию цистерн и транспортных средств провела еще две сессии, результаты которых обобщены в докладах OTIF/RID/CE/GTT/2018-B и OTIF/RID/CE/GTT/2019-A. Оба доклада были представлены постоянной рабочей группе.
7. На своей одиннадцатой сессии постоянная рабочая группа постановила, что рассмотрение вопросов «крепления сварных элементов» и «устойчивости к давлению затворов корпуса» считается завершенным, и просила секретариат представить Совместному совещанию соответствующие предложения по адаптации положений, применимых к контейнерам-цистернам (см. доклад OTIF/RID/CE/GTP/2019-A, пункт 53).

Крепление сварных соединений

8. В отношении вагонов-цистерн во втором подпункте пункта 6.8.2.1 МПОГ в отношении крепления сварных соединений предусматривается следующее:

«Сварные соединения эксплуатационного оборудования, которое приварено к корпусу, должны выполняться так, чтобы корпус был защищен от разгерметизации при нагрузках в случае возникновения аварии. Это может осуществляться следующими способами:

- подрамные соединения: крепление с помощью подкладки, которая распределяет динамические нагрузки;

² Подробная информация доступна по адресу <https://www.basf.com/de/de/company/about-us/sites/ludwigshafen/the-site/news-and-media/news-releases/2017/05/p-17-183.html>.

- опоры верхних дорожек, лестниц для доступа, дренажных трубопроводов, механизмов для управления клапанами и другие кронштейны под нагрузкой: крепление с помощью приваренной усиливающей пластины;
- соответствующие размеры или другие защитные меры (например, предполагаемое место для излома)».

9. В ходе пятнадцатой сессии постоянной рабочей группы ЕСФХП и Van Hool подтвердили, что в случае сверхбольших контейнеров-цистерн соединения для стенок не предусматриваются. Сами фитинги заглубляются в цистерну. Кроме того, не используются и стационарные лестницы, а только точки крепления (см. OTIF/RID/CE/GTT/2018-A, пункты 23 и 24).

10. На своем последнем заседании постоянная рабочая группа рекомендовала предложить включить такое требование и в отношении контейнеров-цистерн.

Предложение 1

11. Предлагается изменить пункт 6.8.2.2.1 следующим образом:

(МПОГ:)

6.8.2.2.1 За исключением первого абзаца распространить текст второго подпункта, показанного в левой колонке, на правую колонку, с тем чтобы он применялся также и к контейнерам-цистернам.

(ДОПОГ:)

6.8.2.2.1 Включить в правую колонку следующий второй подпункт:

«Сварные соединения эксплуатационного оборудования, которое приварено к корпусу, должны выполняться так, чтобы корпус был защищен от разгерметизации при нагрузках в случае возникновения аварии. Это может осуществляться следующими способами:

- опоры верхних дорожек, лестниц для доступа, дренажных трубопроводов, механизмов для управления клапанами и другие кронштейны под нагрузкой: крепление с помощью приваренной усиливающей пластины;
- соответствующие размеры или другие защитные меры (например, предполагаемое место для излома)».

12. В случае необходимости рабочая группа по цистернам могла бы также проверить, требуется ли аналогичное положение и для автоцистерн.

Устойчивые к давлению затворы

13. В действующем варианте пункт 6.8.2.2.4 гласит:

6.8.2.2.4 Корпус или каждая из его секций должны иметь достаточно большое отверстие, позволяющее производить внутренний осмотр.

(Только МПОГ:)

Эти отверстия должны быть снабжены затворами, рассчитанными на испытательное давление не менее 0,4 МПа (4 бар). Крышки откидных куполов для цистерн с испытательным давлением более 0,6 МПа (6 бар) не допускаются.

14. В докладе OTIF/RID/CE/GTT/2018-A рабочая группа по оборудованию цистерн и транспортных средств отметила в этой связи следующее:

«Устойчивые к давлению затворы»

26. В пункте 6.8.2.2.4 для вагонов-цистерн указано удельное сопротивление давлению для затворов отверстий. Напоминалось, что это положение было включено, с тем чтобы избежать утечек из затворов в результате удара от всплеска жидкости.

27. Представитель Van Hool подтвердил, что сверхбольшие контейнеры-цистерны также соответствуют этому требованию.

28. Рабочая группа обратилась к рабочей группе по цистернам Совместного совещания с просьбой проверить, можно ли в этом случае согласовать положения, касающиеся вагонов-цистерн и контейнеров-цистерн, поскольку стандарт EN 14025 также определяет соответствующие значения давления для всех цистерн».

15. На своем совещании в марте 2018 года рабочая группа по цистернам Совместного совещания уже установила, что, поскольку длина сверхбольших контейнеров-цистерн превышает длину обычных контейнеров-цистерн, давление в результате удара от всплеска жидкости также возрастает по сравнению с обычными контейнерами-цистернами. Это может служить основанием для применения требований, содержащихся в пункте 6.8.2.2.4, к сверхбольшим контейнерам-цистернам (см. ECE/TRANS/WP.15/AC.1/150/Add.1 (OTIF/RID/RC/2018/Add.1), пункт 32).

16. После того как на семнадцатой сессии рабочей группы по оборудованию цистерн и транспортных средств было вновь подтверждено, что запоры уже существующих сверхбольших контейнеров-цистерн отвечают этому требованию и что обычные контейнеры-цистерны в настоящее время также изготавливаются исходя из минимального расчетного давления 4 бар, рабочая группа по оборудованию цистерн и транспортных средств рекомендовала рабочей группе по цистернам Совместного совещания МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ предложить включить это требование и в отношении контейнеров-цистерн.

Предложение 2

17. Предлагается изменить пункт 6.8.2.2.4 следующим образом:

(МПОГ:)

6.8.2.2.4 Распространить текст второго подпункта, показанного в левой колонке, на правую колонку, с тем чтобы он применялся также и к контейнерам-цистернам.

(ДОПОГ:)

6.8.2.2.1 Включить в правую колонку следующий второй подпункт:

«Эти отверстия должны быть снабжены затворами, рассчитанными на испытательное давление не менее 0,4 МПа (4 бар). Крышки откидных куполов для цистерн с испытательным давлением более 0,6 МПа (6 бар) не допускаются».

18. Поскольку стандарт EN 14025 предусматривает эти значения давления для всех цистерн, автоцистерны могут быть включены и в ДОПОГ с предусмотренной в пункте 6.8.2.2.1 схемой, аналогичной той, которая приводится в МПОГ.