



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

Женева, 19–29 сентября 2023 года

Пункт 2 предварительной повестки дня

Цистерны

Уточнение положений о времени удержания при перевозке цистерн с охлажденными сжиженными газами

Передано Международным союзом железных дорог (МСЖД)* **

Введение

1. В документе ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2021/29 для Совместного совещания МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ (Женева, 21 сентября — 1 октября 2021 года) МСЖД вновь поднял вопрос о том, применяются ли положения, касающиеся определения времени удержания для охлажденных сжиженных газов, также к порожним вагонам-цистернам и контейнерам-цистернам.

2. К сожалению, из-за нехватки времени рассмотрение документа на той сессии не состоялось и было перенесено на сессию Совместного совещания МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ в марте 2022 года.

3. В докладе Рабочей группы по цистернам Совместного совещания, которая провела свою сессию весной 2022 года, (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/164/Add.1) отмечается следующее:

«12. МСЖД задал вопрос о том, будет ли время удержания также применяться к порожним неочищенным цистернам. Первоначальные обсуждения показали, что время удержания определяется только для заполненных цистерн. Было указано, что очень трудно определить время удержания, если в порожней неочищенной цистерне остается лишь ограниченное количество охлажденного сжиженного газа.

13. Было отмечено, что в настоящее время ведется работа над руководящим документом ЕАПГ, который упоминается в сноске 4

* A/77/6 (разд. 20), таблица 20.6.

** Распространено Межправительственной организацией по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) под условным обозначением OTIF/RID/RC/2023/26.



к пункту 4.3.3.5 е). Было заявлено, что МСЖД и ЕАПГ будут совместно работать над этой темой, которая будет рассмотрена на одной из будущих сессий. МСЖД организует совещание с ЕАПГ и другими заинтересованными организациями».

4. Вышеупомянутое совещание МСЖД и Европейской ассоциации по промышленным газам (ЕАПГ) состоялось 5 декабря 2022 года.
5. МСЖД и ЕАПГ признали, что проблема существует, особенно в случае перевозки остатков охлажденного сжиженного газа, и что она в основном связана с тем, что остаточное давление в цистернах не снижается в достаточной степени при порожних рейсах. В случае инцидентов железнодорожное сообщение, как правило, оказывается серьезно нарушенным в связи с закрытием путей и работой пожарных бригад.
6. На автомобильном транспорте такой проблемы не возникает, поскольку водитель может принять необходимые меры для снижения давления.
7. На железнодорожном транспорте особо проблематичными в этом отношении являются следующие охлажденные сжиженные газы: № ООН 1951 (аргон охлажденный жидкий), № ООН 1977 (азот охлажденный жидкий) и № ООН 2187 (углерода диоксид охлажденный жидкий).
8. Для уменьшения количества инцидентов в руководящий документ ЕАПГ «Methods to prevent the premature activation of relief devices on transport tanks» («Методы предупреждения преждевременного срабатывания предохранительных устройств на транспортных цистернах») были включены дополнительные положения, в частности, приложение А «Образец формуляра для результатов осмотра вагона-цистерны/переносной цистерны/контейнера-цистерны», в котором, помимо прочего, перечислены значения остаточного давления для различных продуктов при перевозке порожних цистерн.
9. В этой связи в МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ теперь следовало бы включить дополнительные пояснения в отношении того, кто является первоначальной стороной, ответственной за предупреждение преждевременного срабатывания предохранительных клапанов, и какие меры должны быть приняты в отношении неочищенных порожних цистерн.

Предложение

10. Изменить пункт 4.3.3.6 (МПОГ: обе колонки/ДОПОГ: правая колонка) следующим образом (новый текст выделен жирным шрифтом):

- «4.3.3.6 Цистерны не должны предъявляться к перевозке **грузоотправителем**:
- a) если при недоливе волнение жидкости внутри корпуса может создать недопустимые гидравлические нагрузки;
 - b) при наличии утечки;
 - c) когда они повреждены до такой степени, что может быть нарушена целостность цистерны или ее подъемных или крепежных приспособлений;
 - d) если эксплуатационное оборудование не было осмотрено и не было удостоверено его исправное рабочее состояние;
 - e) если не было определено фактическое время удержания перевозимого охлажденного сжиженного газа;
 - f) если продолжительность перевозки с учетом любых возможных задержек превышает фактическое время удержания;
 - g) если давление нестабильно и не было снижено до уровня, позволяющего обеспечить фактическое время удержания⁴;

h) если они являются неочищенными и порожними, а остаточное давление в цистерне не было снижено до уровня, при котором наиболее низкое давление, на которое отрегулированы устройства для сброса давления, не превышалось бы на протяжении всего периода перевозки*».

Новая сноска * гласит:

«* *Соответствующие руководящие указания изложены в документе Европейской ассоциации по промышленным газам (ЕАПГ) «Methods to prevent the premature activation of relief devices on tanks» («Методы предупреждения преждевременного срабатывания предохранительных устройств на транспортных цистернах»), с которым можно ознакомиться на веб-сайте www.eiga.eu».*

11. Изменить подпункт 5.4.1.2.2 d) следующим образом (новый текст выделен жирным шрифтом):

«d) в случае перевозки охлажденных сжиженных газов в **загруженных** (МПОГ:) вагонах-цистернах, (МПОГ/ДОПОГ:) контейнерах-цистернах или переносных цистернах грузоотправитель должен указывать в транспортном документе дату истечения фактического времени удержания в следующем формате:

"ДАТА ИСТЕЧЕНИЯ ВРЕМЕНИ УДЕРЖАНИЯ: (ДД/ММ/ГГГГ)"».

12. Если Совместное совещание МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ примет вышеуказанные предложения, то МСЖД будет готов представить Подкомитету экспертов соответствующее предложение по внесению следующих изменений в пункт 4.2.3.8 Типовых правил (новый текст выделен жирным шрифтом, исключенный текст зачеркнут):

«4.2.3.8 **Переносные цистерны не должны предъявляться к перевозке грузоотправителем, если:**

- a) при недоливе волнение жидкости внутри цистерны может создать недопустимые гидравлические нагрузки;
- b) имеется течь;
- c) повреждения таковы, что может быть затронута целостность цистерны или ее подъемных или крепежных приспособлений;
- d) эксплуатационное оборудование не было осмотрено и не было удостоверено его исправное рабочее состояние;
- e) фактическое время удержания для перевозимого охлажденного сжиженного газа не определено в соответствии с пунктом 4.2.3.7 и переносная цистерна не маркирована в соответствии с пунктом 6.7.4.15.2; и
- f) продолжительность перевозки с учетом любых возможных задержек превышает фактическое время удержания; **и**
- g) **они являются неочищенными и порожними, а остаточное давление в цистерне не было снижено до уровня, при котором наиболее низкое давление, на которое отрегулированы устройства для сброса давления, не превышалось бы на протяжении всего периода перевозки*».**

Сноску * читать следующим образом:

«* *Соответствующие руководящие указания изложены в документе Европейской ассоциации по промышленным газам (ЕАПГ) "Methods to prevent the premature activation of relief devices on tanks" ("Методы предупреждения преждевременного срабатывания предохранительных устройств на транспортных цистернах"), с которым можно ознакомиться на веб-сайте www.eiga.eu».*

Обоснование

13. По мнению МСЖД и ЕАПП и с учетом изменений, внесенных в руководящие указания ЕАПП, представляется целесообразным свести объем необходимых поправок к нормативным положениям к минимуму, но сделать их максимально четкими и эффективными.

14. Внесением поправки в пункт 4.3.3.6 подчеркивается, что во всех случаях основную ответственность за предупреждение преждевременного срабатывания предохранительных клапанов во время перевозки не только загруженных, но и неочищенных порожних цистерн несет грузоотправитель.

15. Поскольку время удержания определяется только для загруженных цистерн (см. также пункт 12 доклада Рабочей группы по цистернам (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/164/Add.1)), в подпункте 5.4.1.2.2 d) было дополнительно предусмотрено, что грузоотправитель должен указывать в транспортном документе окончание времени удержания только для загруженных цистерн.

16. По мнению МСЖД и ЕАПП, внесение изменений в руководящие указания ЕАПП и предлагаемые поправки к правилам позволят минимизировать риск нежелательного открытия предохранительных клапанов во время перевозки, особенно для неочищенных порожних цистерн на железнодорожном транспорте.

Замечания после сессии Совместного совещания, которая проводилась 20–24 марта 2023 года

17. Ниже приводится выдержка из доклада Рабочей группы по цистернам (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/168/Add.1, пп. 12, 13 и 16):

«Пункт 7. Фактическое время удержания применительно к цистернам для охлажденных сжиженных газов

Неофициальный документ: INF.21 (Нидерланды)

12. В неофициальном документе INF.21 Нидерланды подняли вопросы, касающиеся фактического и контрольного времени удержания на основе выводов, сделанных после инцидентов с преждевременным срабатыванием предохранительных клапанов, и проведенного Инспекцией обследования по аспектам, касающимся времени удержания применительно к цистернам для охлажденных сжиженных газов.

13. МСЖД отметил, что на сессии Совместного совещания в сентябре 2023 года он представит официальный документ по этой теме для порожних неочищенных цистерн. Однако это позволит решить лишь часть вопросов, поднятых в неофициальном документе INF.21.

(...)

16. Нидерландам было предложено продолжить проработку путей улучшения ситуации во взаимодействии с экспертами от соответствующих отраслей и возобновить обсуждение на осенней сессии Совместного совещания в 2023 году также на основе документа, представленного МСЖД».

18. МСЖД хотел бы подчеркнуть, что вопросы, поднятые им в настоящем документе, отличаются от проблем, о которых сообщили Нидерланды. МСЖД рассматривает трудности, связанные с порожними неочищенными вагонами-цистернами и контейнерами-цистернами, а Нидерланды — с загруженными вагонами-цистернами и контейнерами-цистернами.

19. Первая категория трудностей может быть устранена относительно легко с помощью предложенных выше мер и независимо от проблем, о которых сообщили Нидерланды.