



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, 19–23 марта 2012 года

Пункт 2 предварительной повестки дня

Цистерны

Ограничение объемов встроенных цистерн (автоцистерн) и вагонов-цистерн^{1, 2}

Передано правительством Швеции

Резюме

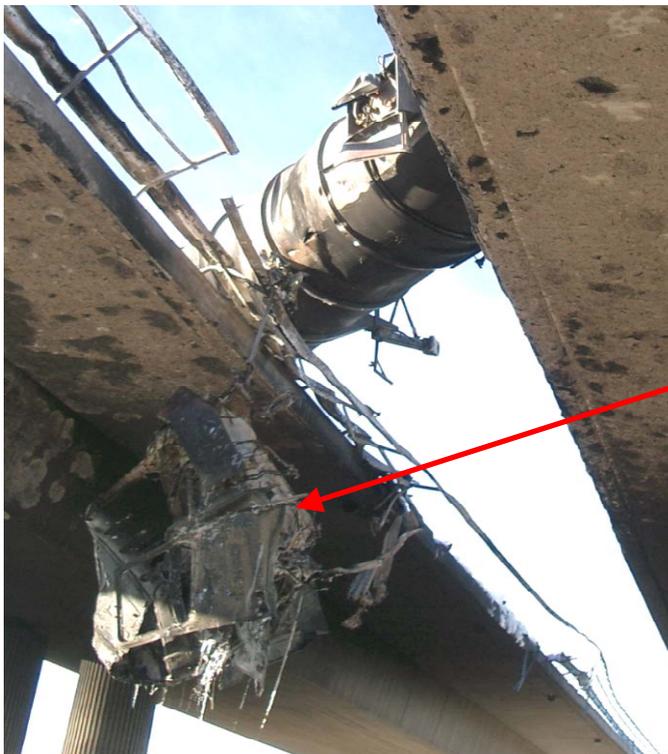
Существо предложения:	Цель настоящего предложения состоит в том, чтобы ограничить вместимость секций встроенных цистерн (автоцистерн) и вагонов-цистерн в целях уменьшения последствий и влияния аварий.
Предлагаемое решение:	Включить новый пункт 6.8.2.1.xx.
Справочные документы:	Неофициальный документ INF.5 (Швеция), представленный на сентябрьской сессии 2009 года Совместного совещания, и документ ECE/TRANS/WP.15/AC.1/116/Add.2, пункты 24–25 (доклад Рабочей группы по цистернам, сентябрьская сессия 2009 года).

¹ В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2010–2014 годы (ECE/TRANS/208, пункт 106; ECE/TRANS/2010/8, подпрограмма 02.7 с)).

² Распространено Межправительственной организацией по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) в качестве документа OTIF/RID/RC/2012/10.

Справочная информация

1. В ноябре 2005 года в Швеции произошла серьезная авария с автоцистерной. После столкновения с несколькими легковыми автомобилями автоцистерна опрокинулась и провисла между двумя мостами (фотографии взяты из отчета RO 2008:03, опубликованного Шведским советом по расследованию дорожно-транспортных происшествий; фотограф: Лейф Хиландер).



Кабина водителя

2. В результате ударов о мостовые конструкции корпус цистерны был пробит в нескольких местах (см. иллюстрацию ниже). В цистерне перевозилось 42 600 кг легковоспламеняющейся жидкости класса 3, загруженные в одну единственную секцию, и в течение всего лишь 15 минут все содержимое вылилось из цистерны, что способствовало разрастанию пожара, возникшего на начальной стадии аварии. Максимальная вместимость этой конкретной автоцистерны составляла 56 600 литров, причем содержимое находилось в одной единственной секции.



3. Эта очень серьезная авария привела к трагической гибели водителя автоцистерны. Кроме того, в результате масштабного интенсивного пожара были разрушены два моста. Более того, большое количество жидкости, вылившееся из цистерны, причинило значительный ущерб окружающей среде.

4. Шведский совет по расследованию дорожно-транспортных происшествий провел расследование этой аварии и рекомендовал компетентному органу принять ряд мер, одна из которых заключалась в оценке того, не следует ли разделить цистерны, используемые для перевозки опасных грузов, на секции меньшей вместимости, с тем чтобы уменьшить возможные последствия аварий, подобных упомянутой выше.

Введение

5. Одной из причин того, почему эта авария привела к очень серьезным последствиям, является тот факт, что вылившееся содержимое цистерны способствовало разрастанию и усилению начавшегося пожара. Если бы цистерна была разделена на менее вместительные секции и тем самым не могла бы в такой же мере способствовать усилению пожара, последствия могли бы быть менее тяжелыми. Поэтому Швеция считает крайне важным ограничить максимальную вместимость, разрешенную для одной секции цистерны. Мы учитываем тот факт, что в Швеции допускаются автопоезда большей длины, чем в большинстве других стран – участниц ДОПОГ, однако риски, обусловленные неограниченными объемами цистерн, касаются всех цистерн.

6. Учитывая приведенную выше информацию, Швеция в сентябре 2009 года представила сессии Совместного совещания документ (см. неофициальный документ INF.5, представленный на упомянутой сессии) для обсуждения возможности включения требования об ограничении объемов цистерн в будущем. Этот документ обсуждался Рабочей группой по цистернам, и итог был следующим (см. ECE/TRANS/WP.15/AC.1/116/Add.2, пункт 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, трудно будет осуществить из-за наличия различных типов конструкции;
- у цистерн с несколькими секциями имеется больше отверстий и больше предметов оборудования; поэтому ограничение вместимости не приведет к повышению надежности в случае аварии;
- некоторые страны уже ввели ограничение объема (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".

7. Швеция рассмотрела итоги работы Рабочей группы по цистернам, а также приняла во внимание следующие условия:

- примерно 80% всех опасных грузов, перевозимых по шведским автомобильным и железным дорогам, приходится на легковоспламеняющиеся жидкости класса 3. Однако Швеция полагает, что требования в отношении ограничения объема должны применяться к цистернам, предназначенным для перевозки всех жидкостей, независимо от их классификации;
- предлагаемое ограничение не должно применяться к контейнерам-цистернам, поскольку, как считается, они защищены каркасом. Вместимость контейнеров-цистерн, как правило, не столь велика.

8. Учитывая большие издержки, связанные с переоборудованием существующих цистерн, и тот факт, что для изготовления цистерн обычно требуется много времени, Швеция предлагает также предусмотреть новые переходные меры.

Предложение

9. Под заголовком "Другие требования в отношении конструкции" включить в МПОГ/ДОПОГ новый пункт 6.8.2.1.xx следующего содержания:

"6.8.2.1.xx (только левая колонка) Встроенные цистерны (автоцистерны)/Вагоны-цистерны, предназначенные для перевозки жидкостей, должны быть разделены на герметичные секции вместимостью не более 15 000 литров.

Однако нет необходимости ограничивать вместимость для:

- цистерн, имеющих расчетное давление 4 бар или больше;
- цистерн с двойными стенками; и
- цистерн с вакуумной изоляцией".

10. Включить в МПОГ/ДОПОГ пункт 1.6.3.xx, содержащий следующие переходные меры:

"1.6.3.xx Встроенные цистерны (автоцистерны)/Вагоны-цистерны, изготовленные до 1 января 2016 года, но не отвечающие требованиям пункта 6.8.2.1.xx, действующим с 1 января 2015 года, могут по-прежнему эксплуатироваться, если их эксплуатация не ограничена отдельными переходными мерами".

Обоснование

11. Это предложение позволяет уменьшить последствия аварий, подобных той, о которой сообщается в настоящем документе.
