



---

## 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, 18–22 марта 2013 года

Пункт 2 предварительной повестки дня

#### Цистерны

### Указание в маркировке даты испытания

#### Передано правительством Швеции<sup>1, 2</sup>

#### *Резюме*

- |                              |  |
|------------------------------|--|
| <b>Существо предложения:</b> | Настоящее предложение облегчит для перевозчика и других участников перевозки выполнение предписанных обязанностей. |
| <b>Предлагаемое решение:</b> | Изменить формулировки пунктов 6.8.2.5.2 и 6.8.3.5.11 и/или пункта 1.4.2.2.2.                                       |
| <b>Справочные документы:</b> | Документ OTIF/RID/CE/GTP/2012/5, представленный первой сессии постоянной рабочей группы Комиссии экспертов МПОГ.   |

---

<sup>1</sup> 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)).

<sup>2</sup> Распространено Межправительственной организацией по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) в качестве документа OTIF/RID/RC/2013/23.

## Введение

1. На последней сессии постоянной рабочей группы Комиссии экспертов МПОГ, состоявшейся в Риге, Швеция представила документ OTIF/RID/CE/GTP/2012/5. В этом документе рассматривалась проблема, возникающая в тех случаях, когда перевозчик контейнера-цистерны и МЭГК должен удостовериться в том, что крайняя дата следующего испытания не просрочена. Совещание МПОГ рекомендовало Швеции представить аналогичный документ Совместному совещанию.

2. В соответствии с пунктом 1.4.2.2.1 d) перевозчик обязан удостовериться в том, что крайняя дата следующего испытания автоцистерн, вагонов-цистерн, транспортных средств-батарей, вагонов-батарей, съемных цистерн, переносных цистерн, контейнеров-цистерн и МЭГК не просрочена. При автомобильной перевозке это должно быть сделано "в соответствующих случаях", а при железнодорожной перевозке – "для каждого вагона в пункте отправления". Как представляется, речь идет о двух разных подходах к безопасности.

3. Сведения о дате испытания наносятся на коррозионноустойчивую металлическую табличку, постоянно прикрепленную к цистерне в легкодоступном для проверки месте. Дата последнего испытания (т.е. не крайняя дата следующего испытания) должна указываться на табличке с применением метода штамповки или другого аналогичного метода. Эти сведения могут быть также выгравированы непосредственно на самом корпусе.

## Проблема

4. Любой, кто попытается прочитать сведения, нанесенные на металлические таблички, сразу же обнаружит проблему, с которой столкнется перевозчик. Выражение "*в легкодоступном для проверки месте*" может иметь различный смысл. Табличка, возможно, расположена в легкодоступном для проверки месте, когда контейнер-цистерна или МЭГК находится на земле. Однако, когда он погружен на железнодорожную платформу, доступ к табличке, вероятно, будет ограничен.

5. В случае вагонов-цистерн и вагонов-батарей дата следующей проверки должна быть указана на обеих боковых сторонах вагона (см. пункты 6.8.2.5.2 и 6.8.3.5.11 МПОГ), однако в случае контейнеров-цистерн и МЭГК на табличку должны быть нанесены только дата и вид последнего испытания. Это означает, что перевозчику потребуется рассчитать, просрочена ли дата испытания.

6. Железнодорожная сеть часто электрифицирована, и персонал перевозчика не может беспрепятственно подниматься на платформу для проверки даты следующей проверки. Кроме того, на платформу могут быть погружены несколько контейнеров-цистерн, и, если дата следующей проверки указана на торцевой стороне цистерны, перевозчику, возможно, будет весьма трудно удостовериться в том, что дата следующего испытания не просрочена. На приведенных ниже фотографиях показаны некоторые примеры.



7. На этом контейнере-цистерне металлическая табличка расположена в месте, обозначенном красным кругом.

8. Подняться на железнодорожную платформу с целью проверки даты следующего испытания и стоять на раме без поручней может быть сопряжено с риском. Поэтому в данной ситуации речь идет также о проблеме безопасности персонала перевозчика.



9. Ссылаясь на приведенное выше описание проблемы, Швеция предлагает, чтобы в случае контейнеров-цистерн и МЭГК, предназначенных для перевозки опасных грузов автомобильным и железнодорожным транспортом, дата следующей проверки указывалась на табличках, расположенных на обеих боковых сторонах контейнеров. В этом случае перевозчик сможет с меньшими трудностями и с большей безопасностью осуществлять проверки.

## Предложение 1

Швеции известно то, что установление правил для цистерн ООН и МЭГК ООН относится к компетенции Подкомитета ООН. Настоящее предложение касается только тех контейнеров-цистерн и МЭГК, которые не являются контейнерами-цистернами или МЭГК ООН.

Изменить текст в правой колонке пункта 6.8.2.5.2 следующим образом (новый текст подчеркнут):

«Нижеследующие сведения должны наноситься на обе боковые стороны контейнера-цистерны (на саму цистерну или на таблички):

– дата (месяц, год) следующей проверки в соответствии с пунктами 6.8.2.4.2 и 6.8.2.4.3 или специальными положениями ТТ раздела 6.8.4 для вещества (веществ), принятого(ых) к перевозке. Если следующая проверка является проверкой в соответствии с пунктом 6.8.2.4.3, то за этой датой следует буква "L"».

Изменить текст в правой колонке пункта 6.8.3.5.11 следующим образом (новый текст подчеркнут):

"Нижеследующие сведения должны наноситься на обе боковые стороны самого МЭГК или на ~~табличку~~ таблички:

– дата (месяц, год) следующей проверки в соответствии с пунктами 6.8.2.4.3 и 6.8.3.4.13".

## Альтернативное решение

При выполнении некоторых обязанностей перевозчик может полагаться на информацию и данные, переданные в его распоряжение другими участниками перевозки. Это не касается подпункта d) пункта 1.4.2.2.1 и даты следующего испытания в соответствии с пунктом 1.4.2.2.2.

Альтернативным решением проблемы, описываемой в настоящем документе, могла бы быть возможность для перевозчика полагаться на информацию, предоставленную в его распоряжение другими участниками перевозки также и в отношении даты следующего испытания.

## Предложение 2

Изменить текст пункта 1.4.2.2.2 следующим образом (новый текст подчеркнут):

"Вместе с тем, что касается подпунктов a), b), d), e) и f), перевозчик может полагаться на информацию и данные, переданные в его распоряжение другими участниками перевозки".

---