



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по перевозкам опасных грузов

101-я сессия

Женева, 8–11 ноября 2016 года

Пункт 5 а) предварительной повестки дня

**Предложения о внесении поправок в приложения А и В к ДОПОГ:
конструкция и допущение к перевозке транспортных средств**

Поправки к разделу 9.7.3 ДОПОГ, касающемуся требований к креплениям

Передано правительством Норвегии¹

Резюме

Существо предложения: Распространить требования раздела 9.7.3 на транспортные средства, перевозящие многоэлементные газовые контейнеры (МЭГК) и другие цистерны, помимо съемных. Определить минимальную нагрузку, на которую должны быть рассчитаны крепления в случае транспортных средств, перевозящих контейнеры-цистерны, съемные кузова-цистерны, МЭГК, МЭГК ООН и переносные цистерны.

Предлагаемое решение: Изменить раздел 9.7.3 ДОПОГ.

Справочные документы: неофициальный документ INF. 17 девяносто восьмой сессии Рабочей группы
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2015/39 (Норвегия)
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/140/Add.2, пункты 18–25
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2016/11 (Норвегия)
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/142/Add.1, пункты 6–11
неофициальный документ INF. 17 сотой сессии Рабочей группы

¹ В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2016–2017 годы (ECE/TRANS/2016/28/Add.1 (9.1)).



Введение

1. На весенней сессии Совместного совещания Комиссии экспертов МПОГ и Рабочей группы по перевозкам опасных грузов Рабочая группа по цистернам обсуждала документ ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2016/11, касающийся МЭГК/контейнеров-цистерн, установленных на несущих транспортных средствах (системы крюкового захвата). В этом документе были предложены поправки к главе 6.8 ДОПОГ/МПОГ и главе 9.7 ДОПОГ, касающиеся креплений и безопасной установки МЭГК (и цистерн) на транспортных средствах.

2. В результате обсуждения в пункт 6.8.3.1.5 МПОГ/ДОПОГ были внесены поправки в целях включения рамы МЭГК, с тем чтобы оба элемента и средства их крепления и рама МЭГК были способны при максимально допустимой загрузке выдерживать нагрузки, определенные в пункте 6.8.2.1.2. Поправки, принятые Совместным совещанием, см. в пункте 8 доклада ECE/TRANS/WP.15/AC.1/142/Add.1.

3. На совещании предлагаемые поправки для раздела 9.7.3 ДОПОГ приняты не были. Принятие этих поправок означало бы распространение требований в отношении сил ускорения, упомянутых в пункте 6.8.2.1.2 и соответствующих разделах главы 6.7, на все транспортные средства, перевозящие цистерну или МЭГК, согласно разделу 9.7.3 ДОПОГ. Некоторые эксперты Рабочей группы по цистернам сочли, что в результате этого к транспортным средствам, перевозящим контейнеры-цистерны, переносные цистерны и МЭГК, будут предъявляться более жесткие требования, чем требования, на которые они рассчитаны в настоящее время. Было упомянуто, что дорожные транспортные средства будут испытывать силу ускорения 0,8 G при обычных условиях перевозки и что требования к средствам крепления, изложенные в разделе 9.7.3, касаются обычных условий перевозки.

4. Рабочая группа по цистернам не может ответить на вопрос, почему в ДОПОГ никогда не включались требования раздела 7.2.2 Типовых правил ООН. Кроме того, Группа не уверена в том, что пункт 7.5.7.4 преследует ту же цель, что и пункт 7.5.7.1. Эти вопросы были доведены секретариатом до сведения Рабочей группы в мае (неофициальный документ INF.27), и было принято решение обсудить данные пункты на ноябрьской сессии.

Обсуждение

5. В ходе перевозки весь груз следует размещать на транспортном средстве таким образом, чтобы он не ставил под угрозу людей или другой груз, не смещался и не падал с транспортного средства. ДОПОГ регулирует конкретные положения для крепления опасных грузов, поскольку при перевозке таких грузов могут возникнуть дополнительные риски в области безопасности. Вопрос крепления груза рассматривается в разделе 7.5.7 ДОПОГ. Требования в отношении крепления упаковок опасных грузов и неупакованных опасных грузов в пункте 7.5.7.1 считаются выполненными, если груз закреплен в соответствии со стандартом EN 12195-1:2010. Согласно пункту 7.5.7.4 ДОПОГ, положения пункта 7.5.7.1 применяются также к погрузке, укладке и разгрузке контейнеров, съемных кузовов-цистерн, контейнеров-цистерн, переносных цистерн и МЭГК, перевозимых на транспортных средствах. Вместе с тем направленность пункта 7.5.7.4 в связи с рассмотрением пункта 7.5.7.1 остается неясной. Определены ли в нем силы, которые должны быть в состоянии выдерживать крепежные приспособления на транспортном средстве?

6. В отношении сил, действующих на упаковки в направлении движения, в расчетах обычно используют силу ускорения 0,8 G, а это означает, что механизм крепления груза должен быть способен выдерживать 0,8 веса груза в этом направлении. Вместе с тем, национальное законодательство и рекомендации могут требовать применения других значений.

7. То же значение ускорения (0,8 G) упоминалось некоторыми экспертами в рамках Рабочей группы по цистернам в отношении раздела 9.7.3 ДОПОГ, согласно которому требования к креплениям должны быть таковы, чтобы они выдерживали статические и динамические нагрузки в обычных условиях перевозки. Однако какая-либо ссылка на такое значение отсутствует. Единственная ссылка делается на силы ускорения в пунктах 6.8.2.1.2 ДОПОГ, но они имеют значение только в случае автоцистерн, транспортных средств-батарей и транспортных средств, перевозящих съемные цистерны.

8. Норвегия считает, что согласно разделу 9.7.3 ДОПОГ необходимо определить минимальную нагрузку, на которую должны быть рассчитаны крепления в случае транспортных средств, перевозящих контейнеры-цистерны, съемные кузова-цистерны, МЭГК, МЭГК ООН и переносные цистерны. Мы считаем, что это является необходимым, особенно с учетом того, что не существует каких-либо требований в отношении выбора системы крепления для цистерн и МЭГК, перевозимых на транспортных средствах. В настоящее время глава 9.7 ДОПОГ не предоставляет компетентному органу четкое разрешение на отказ от официального утверждения транспортного средства для перевозки контейнера-цистерны, съемного кузова-цистерны, МЭГК, МЭГК ООН или переносной цистерны в тех случаях, когда транспортное средство оснащено недостаточными средствами для крепления грузовой транспортной единицы.

9. Например, при перевозке опасных грузов все шире используются системы крюкового захвата. Если исходить из опыта перевозки неопасных грузов, то результаты последнего исследования, проведенного Комиссией по расследованию дорожно-транспортных происшествий в Норвегии (КРДТПН), свидетельствуют о том, что существует необходимость повышения уровня безопасности контейнерных перевозок, для которых используются системы крюкового захвата. Испытания на нагрузку свидетельствуют о том, что постоянного крепежа и систем крепления оказывается недостаточно для закрепления контейнера на тягаче и прицепе. Это исследование основывается на анализе 15 ДТП и инцидентов (доклад содержит резюме на английском языке по адресу: <http://www.aibn.no/Road-Traffic/Published-reports/2016-04>). В июне 2015 года мы также имели дело с ДТП, когда МЭГК с № 1971 ООН, МЕТАН СЖАТЫЙ или ГАЗ ПРИРОДНЫЙ СЖАТЫЙ, перевозился на транспортном средстве с системой крюкового захвата.

10. Норвегия, как и Рабочая группа по цистернам, задает вопрос, почему в ДОПОГ никогда не включались требования раздела 7.2.2 Типовых правил ООН. Типовые правила гласят, что переносные цистерны могут перевозиться только на транспортных средствах, крепления которых способны выдерживать усилия, эквивалентные тем, которые, по нашему мнению, указаны в пункте 6.8.2.1.2 ДОПОГ. Следует надеяться, что WP.15 может помочь нам решить эту проблему.

11. В соответствии с Руководством по надлежащей европейской практике укладки грузов в ходе автомобильных перевозок на сегодняшний день наилучшим методом для крепления груза является фиксация. Хорошо известен пример поворотного фиксатора для контейнеров ИСО. Эти контейнеры изготавливаются в соответствии с международными стандартами, и, как правило, они оснащены угловыми фитингами (стандарт ISO 1161 охватывает технические характери-

стики угловых фитингов грузовых контейнеров ИСО серии 1), которые при использовании в сочетании с соответствующими поворотными фиксаторами, установленными на транспортном средстве, обеспечивают простой и эффективный метод ограничения смещения.

12. В нижеследующем тексте предложение 2 Норвегии из документа ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2016/11 воспроизводится с некоторыми исправлениями. Кроме того, было добавлено примечание.

Норвегия просит Рабочую группу изложить свое мнение в отношении контейнеров-цистерн, съемных кузовов-цистерн, МЭГК, МЭГК ООН и переносных цистерн с угловыми фитингами типа ИСО, перевозимых на транспортных средствах с соответствующими поворотными фиксаторами. Можно ли о них сказать, что они отвечают требованиям безопасности без произведения дополнительных расчетов?

Предложение

13. Изменить раздел 9.7.3 следующим образом (старый текст ~~зачеркнут~~, новый текст подчеркнут):

«Крепления должны быть рассчитаны таким образом, чтобы выдерживать статические и динамические нагрузки в нормальных условиях перевозки, а также минимальные нагрузки, определенные в пунктах 6.8.2.1.2, 6.8.2.1.11, 6.8.2.1.13, 6.8.2.1.15 и 6.8.2.1.16 в случае автоцистерн, транспортных средств-батарей и транспортных средств, перевозящих съемные цистерны и следующие минимальные нагрузки в случаях, перечисленных ниже:

a) в случае автоцистерн и транспортных средств, перевозящих съемные цистерны, см. пункты 6.8.2.1.2, 6.8.2.1.11–6.8.2.1.13, 6.8.2.1.15 и 6.8.2.1.16;

b) в случае транспортных средств, перевозящих съемные кузова-цистерны и контейнеры-цистерны, см. пункты 6.8.2.1.2, 6.8.2.1.11–6.8.2.1.13;

c) в случае транспортных средств-батарей и транспортных средств, перевозящих МЭГК, см. пункт 6.8.3.1.5;

d) в случае транспортных средств, перевозящих переносные цистерны, см. пункт 6.7.2.2.12, 6.7.3.2.9 или 6.7.4.2.12 в зависимости от случая; и

e) в случае транспортных средств, перевозящих МЭГК ООН, см. пункт 6.7.5.2.8.

ПРИМЕЧАНИЕ: если средством крепления контейнера-цистерны, съемного кузова-цистерны, МЭГК, МЭГК-ООН или переносной цистерны на транспортном средстве являются стандартные крепежные приспособления на основе поворотного фиксатора, как это указано в стандарте ISO 1161[1984][2016] Технические требования к угловым фитингам грузовых контейнеров серии 1], требования подпунктов а)–е) настоящего пункта считаются выполненными».

Обоснование

Безопасность

Надлежащее крепление груза имеет важное значение независимо от того, перевозит ли транспортное средство съемную цистерну, контейнер-цистерну, съемный кузов-цистерну, МЭГК, МЭГК ООН или переносную цистерну. Пред-

лагаемые поправки к разделу 9.7.3 ДОПОГ позволят повысить безопасность транспортных средств, перевозящих эти единицы.

Практическая осуществимость

Поскольку в ДОПОГ не существует никаких требований, касающихся выбора системы крепления, необходимо определить минимальные нагрузки, на которые должна быть рассчитана такая система.

Возможность обеспечения применения

Предлагаемые поправки обеспечивают указание на то, что соблюдение требований пункта 7.5.7.4 и стандарта EN 12195 недостаточно для выполнения требований раздела 9.7.3 в отношении крепления контейнеров-цистерн, съемных кузовов-цистерн, МЭГК, МЭГК ООН и переносных цистерн на транспортном средстве. Теперь ДОПОГ будет содержать конкретные требования в отношении этих цистерн и МЭГК, которые приведены в соответствии с Типовыми правилами ООН и требованиями к транспортным средствам, перевозящим съемные цистерны. Это поможет компетентным органам в тех случаях, когда на официальное утверждение представляются транспортные средства, оснащенные нестандартными средствами крепления. Транспортные средства, на которых используются стандартные средства крепления контейнеров, поправками в связи с предлагаемым примечанием затронуты не будут.
