



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему водному транспорту

Рабочая Группа по перевозке опасных грузов**Совместное заседание Комитета экспертов по международной перевозке опасных грузов по железной дороге и Рабочей Группы по перевозке опасных грузов**

Женева, 17–27 сентября 2013

Пункт 7 повестки дня

Отчеты неформальных рабочих групп**Отчет неформальной рабочей группы по мягким большегрузным контейнерам (FBCs)****Передано Правительством Великобритании^{*†}**

1. Заседание неформальной рабочей группы по мягким большегрузным контейнерам (FBCs) состоялось в Санкт-Петербурге, Российская Федерация, 28 мая 2013 года по приглашению Международной Ассоциации по опасным грузам и контейнерам (IDGCA). Заседание проводилось под председательством г-на Джеффа Харта (Великобритания).
2. В заседании участвовали следующие государства: Германия, Франция, Российская Федерация, Словакия и Великобритания. А так же представитель подразделения транспорта Европейской Экономической Комиссии ООН, Международная Ассоциация по опасным грузам и контейнерам (IDGCA), Международный железнодорожный союз (UIC).
3. Член секретариата Европейской Экономической Комиссии ООН напомнил об истории разработки положений, касающихся FBCs.

* Согласно рабочей программе Комитета по внутреннему водному транспорту на 2010–2014 гг. (ECE/TRANS/208, параграф 106, ECE/TRANS/2010/8, программная деятельность 02.7 (с)).

† Разослано Межправительственной Организацией по международной железнодорожной перевозке (OTIF) под символом OTIF/RID/RC/2013/37.

Данные вопросы обсуждались в Подкомитете Экспертов ООН по перевозке опасных грузов в течении 4 лет. Таким образом, у всех делегаций было достаточно времени, чтобы прокомментировать предложенную конструкцию FBC и требования к испытаниям FBC. Требования к FBC окончательно приняты Подкомитетом Экспертов ООН в декабре 2010 года и внесены в 17 редакцию Рекомендаций по перевозке опасных грузов, Типовые Правила ООН. Тексты, предложенные специальной рабочей группой по гармонизации RID/ADR/ADN с Рекомендациями ООН по перевозке опасных грузов (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/30/Add.1) были приняты на Совместном заседании (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/124, параграф 22), несмотря на предложение Правительства Германии не допускать FBCs для перевозки внутренним водным транспортом (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/124, параграфы 25-27). Однако, WP.15 решила не включать вышеуказанный текст в поправки ADR 2013 и решила отложить обсуждение на следующий период до тех пор, пока вышеуказанные положения не будут разработаны для всех видов транспорта и согласованы с RID и ADR, что не было отражено в документе ECE/TRANS/WP.15/212, параграфы 26-29. Тот же самый подход был в дальнейшем согласован для RID и ADN. Для морских перевозок ИМО приняло решение допустить использование FBCs с 1 января 2013 г. и ввело в IMDG Code (поправка 36-12) положения, разработанные Подкомитетом экспертов ООН, при условии, что FBCs будут загружаться в трюма судов не более чем в 3 яруса по высоте, а также, что FBCs не должны размещаться внутри таких транспортных единиц как грузовые контейнеры, автофургоны, ж.д. вагоны.

4. На осенней сессии 2012 на Совместном заседании данный вопрос обсуждался снова на основании документов представленных IDGCA (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2012/29 и неофициальный документ INF.7) и было решено создать неформальную рабочую группу, организацию которой предложено принять на себя IDGCA со следующим предписанием:

(a) определить ограничения в отношении транспортировки FBCs внутренним водным транспортом;

(b) провести проработку условий перевозки данных FBCs, свойственных для трех видов транспорта автомобильным, железнодорожным, внутренним водным и подготовить соответствующие предложения для рассмотрения компетентными органами (смотри также ECE/TRANS/WP.15/AC.1/128, параграфы 48-50).

5. Рабочими документами у неформальной рабочей группы являлись документы, которые были представлены Подкомитету Экспертов ООН по перевозке опасных грузов при разработке предложений по мягким большегрузным контейнерам (FBCs) и которые были представлены Совместному заседанию (от IDGCA документ ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2012/29 ,

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/30 и Add.1 от секретариата, и неофициальный документ INF.7 представленный на осенней сессии 2012 года). На неформальной рабочей группе был представлен новый документ Германии и комментарии на него IDGCA (смотри неофициальный документ INF.4). Таким образом, неформальная рабочая группа основывала свою работу на документах ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2012/29 и вновь представленных документах.

6. Не смотря на то, что IDGCA ответила на все вопросы, заданные Германией в представленном ими документе, неформальная рабочая группа обсудила каждый выдвинутый вопрос.

(а) Обоснован ли подход к испытаниям FBC, который вытекает из процедуры для испытаний мягкого контейнера средней грузоподъемности?

7. Было обращено внимание, что Подкомитет ООН должным образом рассмотрел данный аспект, и что любые предложения внести поправки к процедуре испытаний необходимо направлять обратно в подкомитет экспертов ООН. С момента предоставления первых результатов испытаний в подкомитет Экспертов ООН, IDGCA усовершенствовало конструкцию FBC и в связи с этим потребовалось проведение новых испытаний.

Достигнута договоренность, что в случае, если новая модель успешно пройдет испытания в соответствии с существующими критериями ООН в лаборатории, имеющей соответствующее мощное оборудование для проведения испытаний, то Германия будет удовлетворена.

IDGCA сообщила, что они собираются провести испытания в Астрахани в испытательной лаборатории. Если при испытаниях возникнут какие-либо сложности – Германия предложила провести такие испытания в лаборатории BAM (Германия).

(b) Существующее определение мягкого большегрузного контейнера (Flexible Bulk Container) в правилах ООН, выраженное только терминах объёмной вместимости – недостаточно.

8. Принимая во внимание, что FBC имеет мягкую конструкцию, то при заполнении грузом объема 15м^3 может произойти так, что общая максимальная масса груза может превысить допустимую. Данный аспект особенно важен для обеспечения безопасной транспортировки груза наземным транспортом.

Исходя из этого было предложено, взять за базу расчеты, применяемые для определения максимально допустимой общей массы для мягких ИВС. И ограничить максимально допустимой общей массой для данного типа FBC до 14 тонн (касается автомобильных и железнодорожных перевозок).

Для того, что бы сохранить принципы гармонизации при мультимодальных перевозках, было решено внести поправки в раздел Определения правил ООН (п. 6.11.1): «Мягкий контейнер – это контейнер, объём которого не превышает 15м^3 и максимально

допустимой общей массы не более 14 тонн, включая вес материала, устройств для подъема груза и сервисного оборудования.

В случае принятия на Совместном заседании вышеуказанных определений, было предложено внести такие же определения в типовые правила ООН (п. 6.8.1).

(с) Стабильность FBC при дорожной и железнодорожной перевозке под вопросом.

9. Не смотря на то, что правила ООН уже установили требования для транспортных единиц, перевозящих FBC, такие как наличие жестких стенок и бортов, высота которых была бы не менее, чем 2/3 высоты FBC, и до сих пор существует опасение того, что груз может сдвигаться и эта подвижка груза может повлиять на устойчивость транспортной единицы. При этом необходимо учитывать скорость и способ вождения автомобиля. Учитывая, что данное опасение затрагивает в первую очередь дорожный транспорт, то было предложено пройти испытания на кренование, предписание к которым содержится в предписаниях правил ООН №111 (т.е. при угле наклона автомобиля в 21.5° колесо не будет отрываться от земли).

IDGCA согласилось провести такие испытания на новой конструкции FBC в течение ближайших двух месяцев, и представить результаты испытаний к следующему заседанию WP.15.

Было так же отмечено, что данный вопрос, касающийся ограничения и предотвращения движения груза имеется в положениях типовых правил ООН (п. 7.1.1.11.1)

(d) Всё еще остались опасения относительно необходимости крепления груза.

10. Подкомитетом ООН не было установлено требований к прочности жестких стенок и днищ. Германия считает, что это должно быть рассмотрено, возможно, со ссылкой на положение раздела № 9.7.3 ADR. Также возможно ограничить диаметр 2,4м и высоту 2,5м FBC, принимая ограничения по размерам автотранспорта и высоты мостов в Западной Европе. Однако некоторые участники неформальной рабочей группы (NFG) посчитали это ограничение как ненужное. Представляется возможным в национальных правилах учесть скорость, вес автотранспорта, высоту мостов и другие ограничения до начала перевозки. Однако большинство заметило, что данный вопрос достаточно рассмотрен в статьях соответствующих международных соглашений.

IDGCA сообщила о том, что FBC, которые изготавливаются в настоящий момент в России, имеют диаметр 2,4м с учетом ширины вагонов и высоту 2,8м.

(е) Ограничения по сроку службы и осмотр перед началом перевозок признаны как необходимые.

11. Было обращено внимание, что положения правил ООН ограничивали период эксплуатации FBCs не более 2 годами (4.3.1.16.1) и что требуется визуальный контроль перед загрузкой FBC для подтверждения соответствия требованиям предписаний (4.3.1.16). Было принято, что обсуждение данного вопроса следует перенести на Совместное заседание. IDGCA заявил о том, что после каждого использования FBC каждая единица осматривается визуально на предмет наличия каких-либо повреждений. И только после этого свёртывается для хранения или применяется для последующего использования.

(f) Была выражена озабоченность о возможном воздействии влаги на определенные грузы.

12. Было подтверждено, что все FBCs полностью закрыты в соответствии с требованием ООН и что все воздуховыпускные клапаны необходимые для определенных веществ являются невозвратными и предотвращают возможное попадание влаги. Было подтверждено, что из веществ на данный момент предписанных для транспортировки в данном типе мягкого контейнера ВКЗ, данный вопрос актуален только для груза под номером UN3378. Тем не менее, было решено, что во второе предложение параграфа 4.3.1.16.2 Типовых Правил ООН следует внести следующие поправки: «Клапан должен быть сконструирован так, чтобы предотвратить проникновение инородных веществ **или попадание воды** при нормальных условиях перевозки». В случае принятия Совместным заседанием, то же самое предложение следует представить Подкомитету ООН.

13. Представитель Германии указал, что желает поднять вопрос о необходимости одобрения данного типа FBCs компетентными органами власти на Совместном заседании (смотри 6.11.5.3.4, 2012/29) и хотел бы лучше понимать, почему не применяются положения типовых правил 6.5.5.2.4, 6.5.5.2.6 и 6.5.5.2.10, относящимся к мягким контейнерам средней грузоподъемности и которые представляются ему так же подходящими для испытаний FBCs.

14. Однако неформальная рабочая группа сделала заключение, что на основе обсуждения и рекомендаций, записанных выше, и получения удовлетворительных результатов испытаний, она может дать рекомендацию о принятии Совместным заседанием положений основанных на предложениях представленных IDGCA в документе ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2012/29. Для перевозки внутренними водными путями данные положения могут быть дополнены положениями применимыми к морской перевозке (смотри также неофициальный документ INF.35, представленный на 20-й сессии ADN Комитетом по безопасности). Представитель Великобритании согласен представить удобную версию текста с поправками для принятия на Совместном заседании (смотри ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2013/38).

15. Представитель Германии предположил, что положения могут быть приняты WP.15 и Комитетом экспертов RID на их сессиях в мае 2014 года, после проверки результатов испытаний. Представитель секретариата Европейской Экономической Комиссии ООН сказал, что

в принципе, все поправки для того, что бы они вступили в силу 1 января 2015 года должны быть одобрены к концу 2013 года для RID и ADR, и в январе 2014 года для ADN. Только незначительные поправки или коррекции могут быть приняты в мае 2014 года, иначе не представляется возможным подготовить официальные документы вовремя, а какая-либо перетасовка текстов в последнюю минуту неизбежно повлечет за собой значительные задержки в издании консолидированной редакции ADR 2015. Он также сказал, что секретариат подкомитета экспертов ООН должен точно знать на последней весенней сессии Совместного заседания 2014 года, достигнуто ли соглашение о включении данных положений в соответствующие правила или нет.

DRAFT