

УДК 629.46.(083.74)

Сулим Андрій, к.т.н.

(заступник директора з наукової роботи Державного підприємства «Український науково-дослідний інститут вагобудування» (ДП «УкрНДІВ»)),
Семко Жанна

(заступник завідувача науково-дослідної лабораторії проблем стандартизації та сертифікації залізничного транспорту Державного підприємства «Український науково-дослідний інститут вагобудування» (ДП «УкрНДІВ»))

ПОРІВНЯЛЬНИЙ АНАЛІЗ ВИМОГ ТЕХНІЧНИХ РЕГЛАМЕНТІВ ЩОДО ОЦІНКИ ВІДПОВІДНОСТІ РУХОМОГО ОБЛАДНАННЯ, ЩО ПРАЦЮЄ ПІД ТИСКОМ

В статті проведено порівняльний аналіз основних вимог технічних регламентів щодо здійснення оцінки відповідності рухомого обладнання, що працює під тиском. Розглянуто терміни, застосовні у технічних регламентах, проаналізовано тотожність та розбіжність вимог, наведено класифікацію небезпечних вантажів, приклади обов'язків учасників процесу оцінки відповідності, призначених органів стосовно їх діяльності.

Ключові слова: *рухоме обладнання, технічні регламенти, оцінка відповідності, обов'язки учасників процесу, призначені органи, класифікація небезпечних вантажів.*

Вступ та постановка проблеми. Як рішення для ефективного усунення технічних перешкод у торгівлі в межах європейського співтовариства, які виникають внаслідок застосування різних національних технічних регламентів та стандартів, а також сприяння інноваціям та захищеності споживачів та користувачів, було розроблено регулятивну технологію, яка використовується у Європейському Союзі з 1985 року і стосується гармонізації технічних регламентів для промислових (не харчових) продуктів. Гармонізоване законодавство зведене до суттєвих вимог (здебільшого щодо експлуатаційних характеристик або функціональних вимог), яким повинна відповідати продукція, введена в обіг на ринку ЄС, отримало назву **«Новий Підхід»**.

Технічні специфікації для продукції, яка відповідає суттєвим вимогам, встановленим у законодавстві, мають бути викладені у гармонізованих стандартах; Продукція, виготовлена відповідно до гармонізованих стандартів, отримує перевагу від презумпції відповідності суттєвим вимогам, встановленим відповідним законодавством; Застосування гармонізованих стандартів залишається добровільним і виробник завжди може застосувати інші технічні специфікації, щоб забезпечити відповідність вимогам.

Прийняття Україною рішення щодо застосування принципів «Нового підходу» щодо відповідності продукції встановленим до неї вимогам, потребує створення, впровадження та використання затверджених нормативно-правових актів (технічних регламентів), розроблених на підставі європейських Директив¹⁾.

Мета «Нового Підходу»: забезпечити високий рівень безпеки продуктів для споживачів та користувачів; забезпечити вільне переміщення продуктів у контексті внутрішнього ринку ЄС; сприяти конкурентоздатності, новаторству та диференціації продуктів; знизити витрати виробників.

DOI:10.32703/2617-9040-2020-36-9

Ключові принципи «Нового Підходу». Регулювання ЄС стосується продукції, яка становить певний ступінь ризику. Воно встановлює вимоги щодо експлуатаційних характеристик, пов'язаних з безпечністю продукції, по відношенню до ризиків. Стандарти є добровільними до застосування, але якщо виробник їх використовує, то вважається, що його продукція відповідає встановленим вимогам щодо безпечності. В іншому випадку виробник вправі використовувати свої власні технології, але тоді на нього покладається тягар доведення відповідності вимогам щодо безпечності. Рівень складності процедур оцінки та підтвердження відповідності продукції вимогам безпечності на етапі виробництва продукції є пропорційним ступеню ризику, що становить продукція. Держава гарантує технічну компетентність органів з оцінки відповідності через систему акредитації, що здійснюється національними органами з акредитації.

Технічний регламент – закон України або нормативно-правовий акт, прийнятий Кабінетом Міністрів України, у якому визначено характеристики продукції або пов'язані з нею процеси чи способи виробництва, а також вимоги до послуг, включаючи відповідні положення, дотримання яких є обов'язковим. Він може також містити вимоги до термінології, позначок, пакування, маркування чи етикетування, які застосовуються до певної продукції, процесу чи способу виробництва.

Відповідно до законодавства України в сфері технічного регулювання виробники і постачальники повинні забезпечити виконання всіх вимог відповідних технічних регламентів перед введенням в обіг об'єктів технічних регламентів. Введення в обіг об'єктів технічних регламентів супроводжується декларацією про відповідність та/або сертифікатом відповідності, а також маркуванням продукції Національним знаком відповідності, якщо це передбачено відповідним технічним регламентом.

Для продукції, що розглядається у цій статті, в Україні було впроваджено Технічний регламент пересувного обладнання, що працює під тиском, затверджений Постановою КМУ від 5 листопада 2008 року № 967 [1], на заміну якого було прийнято Технічний регламент рухомого обладнання, що працює під тиском, затвердженого Постановою КМУ від 4 липня 2018 року № 536 [2].

Підставою для впровадження в Україні відповідного технічного регламенту стосовно пересувного обладнання, що працює під тиском, стало рішення ЄС щодо необхідності перегляду вимог Директиви Європейського Парламенту і Ради 1999/36/ЄС від 29 квітня 1999 року про пересувне обладнання, що працює під тиском [3].

Директива Європейського Парламенту і Ради 1999/36/ЄС [3] була ухвалена, як перший крок до посилення безпеки транспортування пересувного обладнання, що працює під тиском, при цьому забезпечуючи вільний рух пересувного обладнання, що працює під тиском, у межах єдиного транспортного ринку. Але з огляду на розвиток ситуації в сфері транспортної безпеки постала необхідність оновлення певних технічних положень цієї Директиви.

Директивою Європейського Парламенту і Ради 2008/68/ЄС від 24 вересня 2008 року про внутрішні перевезення небезпечних вантажів [4] розширено застосування положень деяких міжнародних угод, щоб охопити національні перевезення з метою гармонізації умов, за яких відбувається перевезення небезпечних вантажів дорожнім транспортом, залізницею або внутрішніми водними шляхами в межах Союзу.

Прийняття розширеного застосування положень міжнародних угод щодо перевезення небезпечних вантажів стало необхідною передумовою для оновлення належним чином національного законодавства, вона однаково має силу закону в цій країні, й її порушення може бути оскаржено в Суді ЄС.

¹⁾ Директива (англ. *Directive*) – тип законодавчого акту Європейського Союзу.

На відміну від постанови чи рішення, інструментів прямої дії, директива запроваджується через національне законодавство. Вона зобов'язує державу-члена у певний термін вжити заходів, спрямованих на досягнення визначених у ній цілей. Директиви – підпорядкований інструмент, вони повинні відображувати положення договорів, але вони так само, як і договори, мають верховенство над національним правом. Тож якщо якась країна не запровадила вчасно відповідну директиву до положень Директиви 1999/36/ЄС [3] задля уникнення суперечливих правил, зокрема щодо вимог відповідності, оцінювання відповідності та процедур оцінювання відповідності, пов'язаних з пересувним обладнанням, що працює під тиском.

Також для посилення безпеки стосовно пересувного обладнання, що працює під тиском, затвердженого для внутрішнього перевезення небезпечних вантажів, та забезпечення вільного руху, у тому числі введення в обіг, надання на ринку та використання такого пересувного обладнання, що працює під тиском, у межах Союзу, виникла необхідність встановлення детальних правил щодо обов'язків різних операторів у галузі застосування пересувного обладнання, що працює під тиском, та вимог, які відповідне обладнання повинне задовольняти.

Дія Технічного регламенту пересувного обладнання, що працює під тиском, затвердженого Постановою КМУ від 5 листопада 2008 року № 967 [1] та Технічного регламенту рухомого обладнання, що працює під тиском, затвердженого Постановою КМУ від 4 липня 2018 року № 536 [2] розповсюджується на рухоме обладнання, що працює під тиском. Але у визначенні яке саме це обладнання, у постановленні вимог до цього обладнання, задіяних органів з оцінки відповідності, визначення обов'язків учасників процесу ці технічні регламенти мають відмінності, та у деяких випадках – суттєві.

Тому **метою цієї статті** є розгляд, визначення та порівняльний аналіз відмінностей у вимогах цих технічних регламентів щодо оцінки відповідності рухомого обладнання, що працює під тиском, насамперед об'єктів, призначених для транспортування небезпечних вантажів (рідин та газів) автомобільними, залізничними та водними шляхами.

Матеріали та дослідження

Дія технічного регламенту [2] поширюється на:

«нове рухоме обладнання, що працює під тиском, визначене в підпункті 18 пункту 5 цього Технічного регламенту, яке не було введено в обіг, для надання його на ринку;

рухоме обладнання, що працює під тиском, визначене в підпункті 18 пункту 5 цього Технічного регламенту, яке має маркування знаком відповідності цьому Технічному регламенту або Технічному регламенту пересувного обладнання, що працює під тиском, затвердженому постановою КМУ від 5 листопада 2008 р. № 967 (Офіційний вісник України, 2008 р., № 86, ст. 2880), для проведення періодичного інспектування, проміжного інспектування, виняткових перевірок і використання;

рухоме обладнання, що працює під тиском, визначене в підпункті 18 пункту 5 цього Технічного регламенту, яке не має маркування знаком відповідності Технічному регламенту пересувного обладнання, що працює під тиском, затвердженому постановою КМУ від 5 листопада 2008 р. № 967, для проведення переоцінки відповідності»

Відповідно до підпункту 18 пункту 5 технічного регламенту [2] до рухомого обладнання, що працює під тиском належать:

«– усі посудини, що працюють під тиском, їх клапани та інше обладнання у разі необхідності, як визначено у главі 6.2 додатка до Європейської Угоди про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (ДОПНВ), (далі - Угода про дорожнє перевезення вантажів) [5], главі 6.1 додатка Європейської угоди про міжнародне перевезення небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами (ВОПНВ) (далі - Угода про перевезення вантажів водними шляхами) [6] та главі 6.2 додатка С до Конвенції про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ) (далі – Конвенція) [7];

– цистерни, транспортні засоби-батареї та вагони-батареї, багатoelementні газові контейнери, їх клапани та інше обладнання у разі необхідності, як визначено у главі 6.8 додатка до Угоди про дорожнє перевезення вантажів [5], главі 6.1 додатка до Угоди про перевезення вантажів водними шляхами [6] та главі 6.8 додатка С до Конвенції [7];

– обладнання, зазначене в абзацах другому та третьому підпункту 18), яке використовується відповідно до вимог, встановлених у додатках до Угоди про дорожнє перевезення вантажів [5], Угоди про перевезення вантажів водними шляхами [6] та додатку С до Конвенції [7] для перевезення газів класу 2, крім газів або виробів класів 6.1, 6.2 та 7, а також для перевезення небезпечних речовин, що належать до інших класів, зазначених у таблиці 1 (додаток 1 до технічного регламенту)» (підпункт 18) частини 5 [2]).

Таблиця 1. Перелік небезпечних речовин, які не відносяться до класу 2

Номер згідно з класифікацією ООН	Клас	Небезпечна речовина
1051	6.1	Водень ціаністий стабілізований із вмістом води менше ніж 3 відсотки
1052	8	Водень фтористий безводний
1745	5.1	Брому пентафторид, за винятком перевезення в цистернах
1746	5.1	Брому трифторид, за винятком перевезення в цистернах
1790	8	Кислоти фтористоводневої розчин, що містить водню фториду більше ніж 85 відсотків
2495	5.1	Йоду пентафторид, за винятком перевезення в цистернах

До пересувного обладнання, що працює під тиском відповідно до технічного регламенту [1] відноситься таке обладнання:

- ємності (балони, зв'язки балонів, камери, напірні резервуари та криогенні ємності);
- цистерни, в тому числі знімні цистерни, контейнери-цистерни (рухомі цистерни), переносні цистерни, цистерни, що є елементами транспортних засобів - котли вагонів-цистерн, цистерни або ємності у складі автопоїздів або залізничних поїздів, автомобільні цистерни, включаючи клапани (вентилі) та інше допоміжне устаткування цистерн, що використовуються для транспортування газів класу 2 (ГОСТ 19433-88) [8], стабілізованого ціаніду водню класу 6.1 (ГОСТ 19433-88), безводного фтору водню та фтористоводневої кислоти класу 8 (ГОСТ 19433-88).

Під час розгляду наведених вище переліків обладнання, яке підлягає оцінюванню відповідності згідно з вимогами технічних регламентів [1] та [2], стає зрозумілим, що визначення такого обладнання певним чином відрізняється.

Якщо у технічному регламенті [1] було посилання на нормативний документ (міждержавний стандарт – ГОСТ 19433-88) [8]), то у технічному регламенті [2] (додаток 1), див. таблицю 1, класи небезпечних речовин, що не відносяться до класу 2, вказано без посилання на нормативний документ.

При цьому, слід зауважити, що в Україні на даний час є чинними серія національних стандартів стосовно небезпечних вантажів:

ДСТУ 4500-1:2008 Вантажі небезпечні. Терміни та визначення понять [9];
 ДСТУ 4500-3:2008 Вантажі небезпечні. Класифікація (замінює ГОСТ 19433-88 в частині класифікації) [10];

ДСТУ 4500-4:2006 Вантажі небезпечні. Методи випробувань (замінює ГОСТ 19433-88 в частині методів випробування) [11];

ДСТУ 4500-5:2005 Вантажі небезпечні. Маркування (замінює ГОСТ 19433-88 в частині розділу «Маркування») [12].

При цьому треба звернути увагу, що Міждержавною Радою зі стандартизації, сертифікації та метрології ГОСТ 19433-88 [8] замінено на ГОСТ 19433.1-2010 [13], ГОСТ 19433.2- 2010 [14], ГОСТ 19433.3-2010 [15], ГОСТ 19433.4-2015 [16].

У пункті 5.4 ДСТУ 4500-3 [10] встановлено такі класи небезпечних вантажів:

Клас 1 – вибухові речовини та вироби

Клас 2 – гази

Клас 3 – легкозаймисті рідини

Клас 4 – легкозаймисті тверді речовини, здатні до самозаймання, речовини, що виділяють займисті гази внаслідок взаємодії з водою

Клас 5 – окислювальні речовини та органічні пероксиди

Клас 6 – токсичні речовини та інфекційні речовини

Клас 7 – радіоактивні матеріали

Клас 8 – корозійні (їдкі) речовини

Клас 9 – інші небезпечні речовини та вироби.

Поділення класів на підкласи згідно з 5.5 ДСТУ 4500-3 [10] наведено в таблиці 2.

Треба зауважити, що за такою класифікацією певні речовини не можна однозначно віднести до певного класу або підкласу. Небезпечна речовина може бути водночас легкозаймистою рідиною (клас 3) та речовиною, що виділяє легкозаймистий газ внаслідок взаємодії з водою (підклас 4.3). В цьому випадку визначають пріоритет небезпечних властивостей речовини. В наведеному прикладі пріоритетом буде небезпечна властивість за підкласом 4.3 (відповідно до таблиці 3 ДСТУ 4500-3 [10]).

Таблиця 2. Підкласи небезпечних вантажів

Клас	Підклас	Назва підкласу
1	1.1	Речовини та вироби, яким властива небезпека вибуху масою
	1.2	Речовини та вироби, яким властива небезпека розкидання, але які не створюють небезпеку вибуху масою
	1.3	Речовини та вироби, яким властива небезпека загоряння, а також незначна небезпека вибуху, або незначна небезпека розкидання, або те та інше, але не властива небезпека вибуху масою
	1.4	Речовини та вироби, які не становлять значної небезпеки
	1.5	Речовини дуже низької чутливості, яким властива небезпека вибуху масою
	1.6	Вироби надзвичайно низької чутливості, яким невластива небезпека вибуху масою
2	2.1	Займисті гази
	2.2	Незаймисті нетоксичні гази
	2.3	Токсичні гази
3	–	Легкозаймисті рідини (на підклас не поділяють)
4	4.1	Легкозаймисті тверді речовини
	4.2	Речовини, здатні до самозаймання
	4.3	Речовини, які виділяють займисті гази внаслідок взаємодії з водою
5	5.1	Окислювальні речовини
	5.2	Органічні пероксиди
6	6.1	Токсичні речовини
	6.2	Інфекційні речовини
7	–	Радіоактивні матеріали (на підклас не поділяють)
8	–	Корозійні (їдкі) речовини (на підклас не поділяють)
9	–	Інші небезпечні речовини та вироби (на підклас не поділяють)
Примітка. Нумерація класів та підкласів не вказує на ступінь небезпеки вантажу		

Предметом розгляду цієї статті є рухоме обладнання, що працює під тиском, яке підпадає під дію технічного регламенту [2] відповідно до другого абзацу підпункту 18, а саме цистерни (рис. 1), транспортні засоби-батареї та вагони-батареї (рис. 2), багатоелементні газові контейнери (рис. 3 – 5), їх клапани та інше обладнання у разі необхідності, як визначено у главі 6.8 додатка до Угоди про дорожнє перевезення вантажів [5], главі 6.1 додатка до Угоди про перевезення вантажів водними шляхами [6] та главі 6.8 додатка С до Конвенції [7]. Характерною властивістю цих об'єктів є призначення для транспортування небезпечних речовин (рідин та газів) автомобільними, залізничними та водними шляхами.

За результатами розгляду вимог технічних регламентів [1] та [2] було виділено п'ять суттєвих відмінностей, розуміння яких надає потенційні можливості для правильного їх застосування.

Суттєвою першою відмінністю вимог технічних регламентів є те, що дія технічного регламенту [1] не поширюється на:

«пересувне обладнання, що використовується виключно для транспортування небезпечних речовин територією країн Європейського Співтовариства, до якого застосовуються вимоги Директиви Ради Європи від 29 квітня 1999 р. N 1999/3 ЄС про пересувне обладнання, що працює під тиском» (частина 6).

Проте такого обмеження у технічному регламенті [2] не має. Але дія цього технічного регламенту (підпункт 18, абзац четвертий) не поширюється на:

«обладнання, зазначене в абзацах другому та третьому підпункту 18), яке використовується для перевезення газів або виробів класів 6.1, 6.2 та 7». До підкласу 6.1 (див. таблицю 2) відносяться токсичні речовини, до підкласу 6.2 – інфекційні речовини, до класу 7 – радіоактивні матеріали» (див. 5.4 ДСТУ 4500-3 [10]).



Рис. 1. Загальний вид вагона-цистерни



Рис. 2. Загальний вид вагона - батареї



Рис. 3. Загальний вид контейнера – цистерни



Рис. 4. Контейнери – цистерни, встановлені на залізничну платформу



Рис. 5. Контейнери-цистерни, встановлені на автомобільну платформу

Друга відмінність полягає у визначенні робіт, що проводяться з метою оцінки відповідності рухомого обладнання, що працює під тиском.

Оцінка відповідності, що передбачена технічним регламентом [2], здійснюється шляхом проведення (пункт 38):

періодичного інспектування (періодичне інспектування – процедура, що регламентує проведення періодичної перевірки, визначеної у додатках до Угоди про дорожнє перевезення вантажів, Угоди про перевезення вантажів водними шляхами та додатку С до Конвенції», підпункт 14 пункту 2);

проміжного інспектування (проміжне інспектування – процедура, що регламентує проведення проміжної перевірки, визначеної у додатках до Угоди про дорожнє перевезення вантажів, Угоди про перевезення вантажів водними шляхами та додатку С до Конвенції», підпункт 16 пункту 2);

виняткових перевірок (виняткова перевірка – процедура, що регламентує проведення виняткової перевірки, визначеної у додатках до Угоди про дорожнє перевезення вантажів, Угоди про перевезення вантажів водними шляхами та додатку С до Конвенції», підпункт 4 пункту 2);

переоцінки відповідності (переоцінка відповідності - процедура, що проводиться на вимогу власника чи оператора з метою виконання подальшої оцінки відповідності рухомого обладнання, що працює під тиском, що виготовлене та введене в експлуатацію до моменту обов'язкового застосування Технічного регламенту пересувного обладнання, що працює під тиском, затвердженого постановою КМУ від 5 листопада 2008 р. № 967, підпункт 13 пункту 2).

Переоцінка відповідності передбачає маркування знаком Пі. В такому випадку знак Пі наноситься згідно з додатком 2 технічного регламенту [2].

Технічним регламентом [1] визначено такі види оцінки відповідності (пункт 4):

оцінка відповідності нового пересувного обладнання та введення його в обіг;

оцінка відповідності існуючого пересувного обладнання, введеного в обіг у період від набрання чинності до обов'язкового застосування Технічного регламенту;

періодична перевірка з метою визначення можливості подальшої експлуатації пересувного обладнання.

Третьою відмінністю є визначення органів, що проводять оцінку відповідності рухомого обладнання, що працює під тиском.

У технічному регламенті [2] зазначено, що оцінку відповідності виконує «призначений орган з оцінки відповідності, що є *органом з інспектування*, який відповідає вимогам, встановленим у додатках до Угоди про дорожнє перевезення вантажів, Угоди про перевезення вантажів водними шляхами та додатку С до Конвенції, та умовам, визначеним у пунктах 58-62 Технічного регламенту, і призначений в установленому законодавством порядку», (підпункт 15 частини 2);

Технічний регламент [1] встановлює, що оцінку відповідності проводять «призначені органи з оцінки відповідності, вимоги до яких визначені постановою КМУ від 24 січня 2007 р. N 59 (59-2007-п) «Про затвердження Порядку здійснення процедури призначення органів з оцінки відповідності продукції, процесів і послуг вимогам технічних регламентів» (Офіційний вісник України, 2007 р., № 6, ст. 223), та спеціалізовані організації». До спеціалізованих організацій згідно із пунктом 45 технічного регламенту [1] належать спеціалізовані організації, якими отримано дозвіл на проведення робіт підвищеної безпеки, що викладені у постановах КМУ від 15 жовтня 2003 р. № 1631 (1631-2003-п) «Про затвердження Порядку видачі дозволів Державним комітетом з нагляду за охороною праці та його територіальними органами» (Офіційний вісник України, 2003 р., № 42, ст. 2222) та від 26 травня 2004 р. № 687 (687-2004-п) «Про затвердження Порядку проведення огляду, випробування та експертного обстеження (технічного діагностування) машин, механізмів, устаткування підвищеної безпеки».

Четверта відмінність полягає у визначенні учасників процесу оцінки відповідності, що наведено у таблиці 4.

До п'ятої відмінності належить встановлення вимог щодо уніфікованих процедур проведення оцінки відповідності рухомого обладнання, що працює під тиском.

Якщо у технічному регламенті [2] конкретним чином визначено, що призначений орган з оцінки відповідності проводить оцінку відповідності шляхом періодичного, проміжного інспектування або виняткових перевірок, то у технічному регламенті [1] наведено певні уніфіковані процедури оцінки відповідності (модулі Aa, Bb у комбінації з Cc, B у комбінації з Cc, або з E, або з D, або з F, та модулі G, H, Hh), при цьому критерії застосування певних модулів обираються залежно від характеристик пересувного обладнання, які наведено в таблиці 5.

Крім того, технічний регламент [1] передбачає проведення періодичних перевірок з метою визначення якості виготовлення, монтажу, ремонту, реконструкції і модернізації, умов та строку подальшої безпечної експлуатації пересувного обладнання, оцінки технічного стану такого обладнання та його складових частин за модулем 1 (періодична перевірка пересувного обладнання) та модулем 2 (періодична перевірка забезпечення якості), а також сертифікацію системи управління якістю перевірки пересувного обладнання спеціалізованої організації та проведення нагляду за дотриманням вимог Технічного регламенту [1].

Виходячи з вище наведеного, можна стверджувати, що наявні відмінності вимог обох технічних регламентів щодо рухомого обладнання, що працює під тиском, досить суттєві. Тому застосування положень технічного регламенту [2] не може ґрунтуватися на положеннях технічного регламенту [1].

При цьому, проведення оцінки відповідності у вигляді інспектування за технічним регламентом [2], найголовнішою відмінністю його положень стає те, що за результатами проведення інспектування не передбачена видача сертифіката відповідності.

Таблиця 4. Учасники процесу оцінки відповідності за технічними регламентами [1] та [2]

Технічний регламент [1]	Технічний регламент [2]
- виробники або їх уповноважені представники чи постачальники, що відповідають за введення пересувного обладнання в обіг; - власники або їх уповноважені представники чи орендарі існуючого пересувного обладнання	суб'єкти господарювання: - виробники; - уповноважені представники; - імпортери; - розповсюджувачі; - власники; - оператори
- призначені органи з оцінки відповідності; - спеціалізовані організації	- призначені органи з оцінки відповідності (органи з інспектування)

Таблиця 5. Критерії застосування модулів оцінки відповідності за технічним регламентом [1]

Категорія пересувного обладнання	Характеристика пересувного обладнання	Модулі оцінки відповідності пересувного обладнання
1	пересувне обладнання, для якого добуток пробного тиску на величину місткості не перевищує 100 МПа·л (1000 бар·л)	Aa або Bb у комбінації з Cc
2	пересувне обладнання, для якого добуток пробного тиску на величину місткості становить більше як 100, але не перевищує 300 МПа·л (3000 бар·л)	H або B у комбінації з E, або B у комбінації з Cc
3	пересувне обладнання, для якого добуток пробного тиску на величину місткості перевищує 300 МПа·л (3000 бар·л)	G або Hh, або B у комбінації з D, або B у комбінації з F

Висновки. 1 У разі надання на ринку, введення в обіг, використання, вилучення з обігу, відкликання:

а) нового рухомого обладнання, що працює під тиском; рухомого обладнання, що працює під тиском, визначене в підпункті 18 пункту 5 Технічного регламенту [2], яке не було введено в обіг, для надання його на ринку;

б) рухомого обладнання, що працює під тиском, визначене в підпункті 18 пункту 5 Технічного регламенту [2], яке має маркування знаком відповідності Технічному регламенту [2], або Технічному регламенту [1] для проведення періодичного інспектування, проміжного інспектування, виняткових перевірок і використання;

в) рухомого обладнання, що працює під тиском, визначене в підпункті 18 пункту 5 Технічного регламенту [2], яке не має маркування знаком відповідності Технічному регламенту [1] для проведення переоцінки відповідності, **воно має відповідати вимогам Технічного регламенту рухомого обладнання, що працює під тиском, затвердженому Постановою КМУ від 4 липня 2018 року № 536.**

2 Виконувати вимоги Технічного регламенту рухомого обладнання, що працює під тиском, [2] зобов'язані суб'єкти господарювання:

виробники,
уповноважені представники,
імпортери,
розповсюджувачі,

власники або оператори, які провадять господарську діяльність на платній чи безоплатній основі з надання на ринку, введення в обіг, використання, вилучення з обігу, відкликання рухомого обладнання, що працює під тиском.

3 Порівняльний аналіз вимог технічних регламентів щодо оцінки відповідності рухомого обладнання, що працює під тиском, дозволив встановити наступні суттєві відмінності щодо:

- обмеження у сфері поширення технічних регламентів;
- визначення змісту та обсягу робіт з оцінки відповідності;
- призначення та залучення органів, що проводять оцінку відповідності;
- визначення учасників та процедур процесу оцінки відповідності.

4 Суттєві відмінності у вимогах Технічних регламентів [1] та [2], які наведені в цій статті, мають бути ураховані суб'єктами господарювання та учасниками процесу оцінки відповідності рухомого обладнання, що працює під тиском, під час його надання на ринку, введення в обіг, використання, вилучення з обігу, відкликання.

5 Оскільки розглянута в статті проблема є специфічною в сфері перевезення небезпечних вантажів, її новизна полягає в досить докладному аналізі встановлених в технічних регламентах вимог, які пред'являються до об'єктів, які призначені перевезення небезпечних вантажів взагалі, і до залізничних вагонів-цистерн зокрема.

Порушені в статті питання мають сприяти створенню правильного розуміння суспільністю цілей в сфері технічного регулювання, механізмів оцінки відповідності об'єктів залізничного транспорту встановленим до них вимогам, та нарешті сприяти вибору доцільних напрямків у розвитку наукових підходів до вдосконалення елементів конструкції вагонів-цистерн.

ЛІТЕРАТУРА

1. Технічний регламент пересувного обладнання, що працює під тиском, затверджений Постановою КМУ від 5 листопада 2008 року № 967. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/967-2008>
2. Технічний регламент рухомого обладнання, що працює під тиском, затверджений Постановою Кабінету Міністрів України (КМУ) від 4 липня 2018 року № 536. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/536-2018>
3. Директива Європейського Парламенту і Ради 1999/36/ЄС від 29 квітня 1999 року про пересувне обладнання, що працює під тиском, ОВ L 138, 01.06.1999, с. 20.
4. Директива Європейського Парламенту і Ради 2008/68/ЄС від 24 вересня 2008 року про внутрішні перевезення небезпечних вантажів, ОВ L 260, 30.09.2008, с. 13.
5. Європейська Угода про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (ДОПНВ), до якої Україна приєдналася згідно із Законом України від 17 листопада 2009 р. № 1727-VI. – Режим доступу: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_217
6. Європейська Угода про міжнародне перевезення небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами (ВОПНВ), до якої Україна приєдналася згідно із Законом України від 2 березня 2000 р. № 1511-III. – Режим доступу: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_169
7. Конвенція про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ), до якої Україна приєдналася відповідно до Закону України від 5 червня 2003 р. № 943-IV. – Режим доступу: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_291
8. ГОСТ 19433-88. Грузы опасные. Классификация и маркировка (Вантажі небезпечні. Класифікація та маркування), Москва, 1988, 42 с.
9. ДСТУ 4500-1:2008. Вантажі небезпечні. Терміни та визначення понять, Київ, 2010. 39 с.
10. ДСТУ 4500-3:2008. Вантажі небезпечні. Класифікація, Київ, 2010. 42 с.
11. ДСТУ 4500-4:2006. Вантажі небезпечні. Методи випробувань, Київ, 2007. 42 с.
12. ДСТУ 4500-5:2005 Вантажі небезпечні. Маркування, Київ, 2007. 63 с.
13. ГОСТ 19433.1-2010. Грузы опасные. Классификация (Вантажі небезпечні. Класифікація), Мінськ, 2010. 77 с.
14. ГОСТ 19433.2-2010. Грузы опасные. Методы испытаний (Вантажі небезпечні. Методи випробувань), Мінськ, 2010. 42 с.
15. ГОСТ 19433.3-2010. Грузы опасные. Маркировка (Вантажі небезпечні. Маркування), Мінськ, 2010. 83 с.
16. ГОСТ 19433.4-2015. Грузы опасные. Термины и определения (Вантажі небезпечні. Терміни та визначення), Мінськ, 2015. 42 с.

REFERENCES

1. Tehnichnyi reglament peresuvnogo obladnannja, shcho pracuje pid tyskom-zatverdzhennomu Postanovoiu KМУ vid 5 lystopada 2008 roku № 967 [Technical regulations for movable pressure equipment, approved by the Resolution of CMU from the 5th of November 2008 № 967], (2008). – Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/967-2008> [in Ukrainian].
2. Tehnichnyi reglament peresuvnogo obladnannja, shcho pracuje pid tyskom-zatverdzhennomu Postanovoiu KМУ vid 4 lypnia 2018 roku № 536 [Technical regulations for movable pressure equipment, approved by the Resolution of CMU from the 4th of July 2018 № 536], (2018). – Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/536-2018> [in Ukrainian].

3. Dyrektyva Yevropeiskogo Parlamentu I Rady 1999/36/EC vid 29 kvitnia 1999 roku pro peresuvne obladnannia shcho praciue pid tyskom, OV L 138, 01.06.1999, s.20. [Directive of the European Parliament and of the Council 1999/36 / EC from the 29th of April 1999 concerning mobile pressure equipment, OJ L 138, 01.06.1999, p. 20.] [in Ukrainian].
4. Dyrektyva Yevropeiskogo Parlamentu I Rady 2008/68/EC vid 24 veresnia 2008 roku pro vnutrishni perevezennia nebezpechnykh vantazhiv, OB L 260, 30.09.2008, s.13. [Directive of the European Parliament and of the Council 2008/68 / EC from the 24th of September 2008 concerning inland transportation of dangerous goods, OB L 260, 30.09.2008, p. 13] [in Ukrainian].
5. Yevropeiska Ugoda pro mizhnarodne dorozhnie perevezennia nebezpechnykh vantazhiv (DOPNV), do yakoi Ukraina pryednalasia zgidno iz Zakonom Ukrainy vid 17 lystopada 2009 r. №1727-VI [European Agreement concerning the international transportation of dangerous goods (ITODG), to which Ukraine has acceded in accordance with the Law of Ukraine from the 17th of November, 2009, № 1727-VI], (2009). – Retrieved from: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_217 [in Ukrainian]
6. Yevropeiska Ugoda pro mizhnarodne dorozhnie perevezennia nebezpechnykh vantazhiv vnutrishnimy vodnymi shliakhami (VOPNV), do yakoi Ukraina pryednalasia zgidno iz Zakonom Ukrainy vid 2 bereznia 2000 r. №1511-III [European Agreement concerning the international transportation of dangerous goods by inland waterways (WWTP), to which Ukraine acceded in accordance with the Law of Ukraine from the 2nd of March, 2000, № 1511-III], (2000). – Retrieved from: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_169 [in Ukrainian].
7. Konvencija pro mizhnarodni zaliznychni perevezennia (KOTIF), do yakoi Ukraina pryednalasia vidpovidno do zakonu Ukrainy vid 5 chervnya 2003 r. № 943-IV [Convention concerning international railway transportation (COIRT), to which Ukraine has acceded in accordance with the Law of Ukraine from the 5th of June 2003, № 943-IV, (2003). – Retrieved from: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_291 [in Ukrainian].
8. GOST 19433-88 Gruzy opasnye. Klassifikatsiya I markirovka (Vantazhi nebezpechni. Klasifikatsiya ta markuvannia) [Dangerous goods. Classification and marking], (1988). Moscow: Gosudarstvennyj komitet SSSR po standartam [in Russian].
9. DSTU 4500-1:2008 Vantazhi nebezpechni. Terminy ta vyznachennia poniat [DSTU 4500-1:2008 Dangerous goods. Terms and definitions], (2008). Kiev: Derzhspozhivstandart [in Ukrainian].
10. DSTU 4500-3:2008 Vantazhi nebezpechni. Klasyfikatsiia [DSTU 4500-3: 2008 Dangerous goods. Classification], (2008). Kiev: Derzhspozhivstandart [in Ukrainian].
11. DSTU 4500-4:2006 Vantazhi nebezpechni. Metody vyprobuvan [DSTU 4500-4: 2006 Dangerous goods. Test methods], (2006). Kiev: Derzhspozhivstandart [in Ukrainian].
12. DSTU 4500-5:2005 Vantazhi nebezpechni. Markovannia [DSTU 4500-5:2005 Dangerous goods. Marking], (2005). Kiev: Derzhspozhivstandart [in Ukrainian].
13. GOST 19433.1-2010 Gruzy opasnye. Klassifikatsiya (Vantazhi nebezpechni. Klasifikatsiya) [GOST 19433.1-2010 Dangerous goods. Classification], (2010). Minsk: Evraziysry sovet po standartizacii, metrologii si sertifikacii [in Russian].
14. GOST 19433.2-2010 Gruzy opasnye. Metody ispytaniy (Vantazhi nebezpechni. Metody vyprobuvan) [GOST 19433.2-2010 Dangerous goods. Test methods], (2010). Minsk: Evraziysry sovet po standartizacii, metrologii i sertifikacii [in Russian].
15. GOST 19433.3-2010 Gruzy opasnye. Markirovka (Vantazhi nebezpechni. Markuvannia) [GOST 19433.3-2010 Dangerous goods. Marking], (2010). Minsk: Evraziysry sovet po standartizacii, metrologii si sertifikacii [in Russian].
16. GOST 19433.4-2015 Gruzy opasnye. Terminy i opredeleniya (Vantazhi nebezpechni. Terminy ta vyznachennia) [GOST 19433.4-2015 Dangerous goods. Terms and definitions], (2015). Minsk: Evraziysry sovet po standartizacii, metrologii si sertifikacii [in Russian].

Сулим Андрей, к.т.н.

(заместитель директора по научной работе Государственного предприятия «Украинский научно-исследовательский институт вагоностроения» (ГП «УкрНИИВ»)),

Семко Жанна

(заместитель заведующего научно-исследовательской лаборатории проблем стандартизации и сертификации железнодорожного транспорта Государственного предприятия «Украинский научно-исследовательский институт вагоностроения» (ГП «УкрНИИВ»))

В статье приведен сравнительный анализ основных требований технических регламентов по осуществлению оценки соответствия подвижного оборудования, которое работает под давлением. Рассмотрены термины, применяемые в технических регламентах, проанализированы подобию и расхождения требований, приведена классификация опасных грузов, примеры

обязательств участников процесса оценки соответствия, назначенных органов касательно их деятельности.

Ключевые слова: *передвижное оборудование, технические регламенты, оценка соответствия, обязательства участников процесса, назначенные органы, классификация опасных грузов.*

Andrii Sulym,
Cand. Sc.(Tech),
(Deputy director for scientific work of the State Enterprise “Ukrainian Research Railway Car Building Institute” SE “UkrNDIV”),
Zhanna Semko
(State Enterprise “Ukrainian Research Railway Car Building Institute” SE “UkrNDIV”)

COMPARATIVE ANALYSIS OF THE TECHNICAL REGULATIONS REQUIREMENTS CONCERNING CONFORMITY ASSESSMENT OF THE MOVABLE PRESSURE EQUIPMENT

Comparative analysis of main requirements of the technical regulations concerning conformity assessment of the movable pressure equipment is given in the article. Terms, used in the technical regulations are considered, similarity and divergence of requirements is analyzed, classification of dangerous goods, examples of liabilities of the assessment process participants, appointed bodies concerning their activities is given.

Keywords: *movable equipment, technical regulations, conformity assessment, responsibilities of the process participants, appointed bodies, dangerous goods classification.*