

**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****Доклад Совместного совещания Комиссии экспертов  
МПОГ и Рабочей группы по перевозкам опасных грузов  
о работе его весенней сессии 2015 года<sup>1</sup>,**

состоявшейся в Берне 23–27 марта 2015 года

Добавление<sup>2</sup>

**Приложение I****Доклад Рабочей группы по цистернам**

1. Рабочая группа по цистернам провела совещание 23–25 марта 2015 года в Берне на основании соответствующего мандата, предоставленного Совместным совещанием МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ, под председательством г-на Арне Бейла (Соединенное Королевство). Обязанности секретаря исполнял г-н Микаэль Богерт (Бельгия). Соответствующие документы были представлены пленарной сессии и переданы для рассмотрения Рабочей группе.

2. Рабочая группа по цистернам, состоящая из 25 экспертов от 13 стран и пяти неправительственных организаций, рассмотрела следующие официальные и неофициальные документы:

*Документы:* ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2014/13 (Украина)  
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2015/3 (секретариат  
ОТИФ)

<sup>1</sup> Распространен Межправительственной организацией по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) в качестве документа OTIF/RID/RC/2015-A. Если не указано иное, другие документы, упоминаемые в настоящем докладе и имеющие условное обозначение ECE/TRANS/WP.15/AC.1/, после которого указаны год и порядковый номер, были распространены ОТИФ под условным обозначением OTIF/RID/RC/, после которого указаны год и тот же порядковый номер.

<sup>2</sup> Распространен Межправительственной организацией по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) в качестве документа OTIF/RID/RC/2015-A/Add.1.



ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2015/8 (Франция)  
 ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2015/10 (Нидерланды)  
 ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2015/16 (Франция)  
 ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2015/19 (МСЖД)  
 ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2015/20 (МСЖД)  
 ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2015/22 (Соединенное  
 Королевство)

*Неофициальные документы:* INF.48 (мартовская сессия 2014 года)  
 (Российская Федерация)  
 INF.10 (Германия)  
 INF.12/Rev.1 (Польша)  
 INF.15 (Германия)  
 INF.17 (МСЖД)  
 INF.18 (Соединенное Королевство)  
 INF.22 (Российская Федерация)  
 INF.41 (ЕАСНГ)  
 INF.42 (Бельгия)

**Пункт 1: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2014/13 (Украина) –  
 Предложение по изменению специальных положений TU21  
 и TU16 в целях согласования с требованиями приложения 2  
 к СМГС + INF.48 (мартовская сессия 2014 года) (Российская  
 Федерация)**

3. Участникам Рабочей группы напомнили о дискуссиях по этой теме, которые состоялись в ходе весенней и осенней сессий 2014 года и отражены в докладах Рабочей группы по цистернам ECE/TRANS/WP.15/AC.1/134/Add.1 и ECE/TRANS/WP.15/AC.1/136/Add.1.

4. Выводы, сделанные на осенней сессии 2014 года (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/136/Add.1, пункты 4–6), воспроизводятся ниже:

*После обсуждения и разъяснения текущей практики в области перевозок между Украиной и Германией Группа не пришла к единому мнению в отношении того, допускают ли существующие положения TU21 использование воды без добавления азота для стабильной перевозки фосфора (№ ООН 2447 и № ООН 1381). Хотя приложение 2 к СМГС допускает использование воды без каких-либо добавок, было отмечено, что толщина слоя воды в этой системе составляет 30–60 см, в то время как согласно ДОПОГ/МПОГ минимальная толщина слоя воды должна составлять лишь 12 см. Однако неясно, является ли общая система, предусмотренная СМГС, идентичной системе, предусмотренной ДОПОГ/МПОГ (например, герметично ли закрываются цистерны...). Некоторые эксперты сочли, что использование слоя воды толщиной лишь 12 см без добавления азота не может гарантировать, что твердый фосфор будет полностью покрыт во время перевозки, и существует мало информации относительно происхождения этих технических положений, содержащихся в правилах.*

*В итоге Группа решила, что существующий текст приводит к проблемам с толкованием и что его следует изменить. Группа сочла, что в этих целях ей требуется дополнительная информация относительно:*

- *существующей в странах практики (на основе сведений, полученных от соответствующей отрасли);*
- *поведения вещества в цистерне в присутствии слоя воды толщиной лишь 12 см;*

- поведения вещества при различных степенях наполнения;
- физического состояния фосфора во время перевозки.

*Группа решила предложить соответствующей отрасли принять участие в будущей сессии Рабочей группы с целью содействия прояснению данного вопроса.*

*Группа также подробно рассмотрела изложенный в INF.48 вопрос о том, необходимо ли заполнение водой порожних неочищенных цистерн на 96% или 98%, когда основная часть остатков продукта находится в нижней части цистерны. Группа сочла, что данный вопрос связан с первым вопросом, поскольку необходимо в полной мере понять поведение вещества в цистерне (например, налипают ли остатки продукта на стенки корпуса, происходит ли спекание...), с тем чтобы оценить это положение.*

5. По просьбе Рабочей группы доктор Хейко Маммен из Группы ICL выступил с подробным сообщением о существующей практике перевозки желтого фосфора. Из этого сообщения следует, что сегодня для перевозки желтого фосфора в цистернах на практике используется главным образом № ООН 1381. Для вагонов-цистерн и контейнеров-цистерн применяются различные методы. Для вагонов-цистерн обычно используется слой воды толщиной 30 см, как это предписано в приложении 2 к СМГС, поскольку существуют некоторые сомнения относительно того, герметично ли закрыты использованные вагоны-цистерны. Для контейнеров-цистерн используется слой воды толщиной 12 см с дополнительной азотной подушкой. Из-за высокой плотности продукта обычно используются специальные цистерны, при том что существующие тенденции свидетельствуют об увеличении использования контейнеров-цистерн и уменьшении использования вагонов-цистерн. В этой связи было отмечено, что в Северной Америке это вещество перевозится под слоем воды толщиной менее 12 см с дополнительной азотной подушкой. В прошлом по меньшей мере один поставщик применял только азотную подушку и высоко оптимизированное оборудование. Применение только слоя воды толщиной 12 см без дополнительного азота в вагоне-цистерне МПОГ было представлено как безопасный способ перевозки, так как главным условием безопасности является то, что фосфор должен оставаться увлажненным, а цистерна должна быть герметично закрыта.

6. После этого сообщения состоялось подробное обсуждение, по результатам которого был сделан вывод о том, что удовлетворительный уровень безопасности обеспечивают три следующих возможных варианта:

- a) использование слоя воды толщиной не менее 12 см;
- b) использование только азотной подушки; или
- c) использование воды в сочетании с азотной подушкой.

Нынешняя формулировка положения TU21, как представляется, допускает эти три возможных варианта, однако было сочтено, что его текст можно было бы уточнить.

Есть также признаки того, что в будущем в приложение 2 к СМГС могут быть внесены изменения, предусматривающие использование для контейнеров-цистерн слоя воды толщиной 12 см и азотной подушки в соответствии с МПОГ.

7. Было сочтено, что содержащееся в документе 2014/13 предложение об изменении транспортного документа является вопросом, который должен рассматриваться Постоянной рабочей группой Комитета экспертов МПОГ.

8. Описанная в документе INF.48 проблема, касающаяся положения TU16 и необходимости заполнения водой порожних неочищенных цистерн на 96%, была

рассмотрена более подробно. На практике поставщики не способны обрабатывать большие количества токсичной сточной воды, образующиеся в результате применения этого метода, вследствие чего сегодня используется только слой воды толщиной 25–30 см с дополнительной азотной подушкой. На внутреннюю поверхность цистерны остатки, видимо, не налипают, но на ее дне образуется суспензия. Чтобы отразить такую практику, Группа предлагает изменить положение TU16 следующим образом:

## Предложение

Изменить положение TU16 следующим образом (изменения подчеркнуты):

«TU16 При предъявлении к перевозке неочищенные порожние цистерны должны:

- заполняться азотом *(с водой или без воды)*; или
- заполняться водой не менее чем на 96 % и не более чем на 98 % их вместимости; в период с 1 октября по 31 марта в воде должно содержаться достаточное количество антифриза для предотвращения ее замерзания во время перевозки; антифриз должен быть лишен коррозионной активности и способности вступать в реакцию с фосфором».

9. И наконец, Рабочая группа отметила, что в случае переносных цистерн ООН для № ООН 1381 не предусмотрено специального положения по цистернам, которое касалось бы удаления воздуха из пространства над фосфором. Этот вопрос следует довести до сведения Подкомитета экспертов ООН, которому следует рассмотреть возможность назначения аналогичного специального положения TP7 (в настоящее время отнесено к № ООН 2447) применительно к номеру ООН 1381.

## **Пункт 2: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2015/8 (Франция) – Толщина стенок цистерн вместимостью менее 5 000 литров, изготовленных из нержавеющей ферритно-аустенитных сталей**

10. Рабочая группа одобрила внесенное Францией предложение об изменении таблицы пункта 6.8.2.1.21 (только ДОПОГ) с целью включения в нее ферритно-аустенитных нержавеющей сталей. Кроме того, было отмечено, что необходимо исправить тексты пунктов 6.12.3.1.3 и 6.12.3.2.3 на английском языке, в которых вместо «stainless austenitic steels» следует читать «austenitic stainless steels».

## Предложение

11. Внести во вторую таблицу пункта 6.8.2.1.21 ДОПОГ следующие изменения:

		Максимальный радиус кривизны корпуса (м)	≤ 2	2–3	2–3
		Вместимость корпуса или его секции (м <sup>3</sup> )	5,0	≤ 3,5	>3,5, но ≤5,0
Минимальная толщина корпуса	Аустенитные нержавеющие стали	2,5 мм	2,5 мм	3 мм	
	<b>Ферритно-аустенитные нержавеющие стали</b>	<b>3 мм</b>	<b>3 мм</b>	<b>3,5 мм</b>	
	Прочие стали	3 мм	3 мм	4 мм	
	Алюминиевые сплавы	4 мм	4 мм	5 мм	
	Алюминий чистотой 99,80 %	6 мм	6 мм	8 мм	

## Предложение

В пунктах 6.12.3.1.3 и 6.12.3.2.3 на английском языке заменить «stainless austenitic steels» на «austenitic stainless steels».

### Пункт 3: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2015/10 (Нидерланды) – Корпуса цистерн с защитной облицовкой, изготовленные из алюминиевого сплава

12. Рабочая группа обстоятельно рассмотрела документ 2015/10. Авария, описанная в этом документе, была связана с перевозкой соляной, а не фтористоводородной кислоты. Хотя предложение было в принципе поддержано Группой, в ходе обсуждения ряд экспертов отметили, что использование только pH как критерия для запрещения использования алюминия в качестве материала корпуса цистерн с облицовкой недостаточно, так как некоторые вещества, вызывающие коррозию металлов, не имеют крайних показателей pH (например, растворы гипохлорита); кроме того, определенную роль в коррозии играют также другие факторы, такие как примеси и температура. К тому же, некоторые виды облицовки служат не для защиты цистерны от разъедающего действия перевозимого вещества, а для обеспечения чистоты этого вещества.

13. Некоторые эксперты объяснили, что они, как на уровне правил, так и на практике, абсолютно не согласны использовать алюминий в качестве конструкционного материала для корпусов цистерн с защитной облицовкой и запретили изготовление новых таких цистерн начиная с определенной даты. Дополнительной причиной принятия такого решения являются трудности, связанные с различными значениями теплового расширения для алюминия и материалов облицовки.

По мнению других экспертов, альтернативным подходом могло бы быть использование специальных положений по цистернам, запрещающих некоторые конструкционные материалы применительно к конкретным веществам. При повреждении облицовки перевозимое вещество неизбежно ослабит конструкционный материал. В таком случае предлагается использовать конструкционный материал, который не приведет к «катастрофическому разрушению». В настоящее время существуют подготовленные промышленностью списки совместимости материа-

лов и веществ, однако не ясно, какой объем работы придется проделать для рассмотрения каждого вещества в отдельности.

14. В результате Группе предстоит дополнительно рассмотреть ряд следующих вопросов и альтернативных вариантов:

- О каком количестве цистерн идет речь?
- Каковы будут последствия и сроки поэтапного отказа от этих цистерн?
- Оправдан ли запрет, если облицовка существует только для обеспечения чистоты вещества?
- Есть ли необходимость в дополнительном осмотре облицовки на существующих цистернах?
- Должно ли это быть общим подходом или подходом, специфичным для некоторых веществ?

Рабочая группа решила предложить Нидерландам вернуться к этому вопросу на следующей сессии с учетом результатов состоявшегося обсуждения.

#### **Пункт 4: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2015/16 (Франция) – Периодическая проверка цистерн с внутренней облицовкой**

15. Рабочая группа рассмотрела просьбу Франции об обмене опытом по этому вопросу в случае, если гидравлические испытания, проводимые в ходе периодических проверок, могут вызвать дефекты во внутренней термореактивной облицовке цистерн. Расчетное давление рассматриваемых цистерн составляет 4 бара.

16. Было упомянуто, что термореактивная облицовка может содержать пузырьки воздуха, которые образуются в результате испарения растворителя и могут вызвать растрескивание. Возможными способами решения этой проблемы являются отверждение при более высокой температуре и обеспечение достаточной эластичности. Рассматриваемые полимеры, как представляется, предполагают наложение облицовки при низкой температуре. Был задан вопрос о том, могут ли эти полимеры быть хрупче, чем другие материалы, обычно используемые для облицовки (например, эпоксидные термореактивные полимеры). Группа также отметила, что в соответствии со стандартом EN 12972 облицовка должна быть способна выдерживать испытание под давлением. И наконец, Группа обсудила также некоторые трудности, связанные с оценкой качества облицовки в ходе периодической проверки, так как проба на искру может оказать легкое разрушительное воздействие на облицовку. Представитель Франции спросил, могут ли другие страны поделиться информацией о том, применяется ли соответствующая облицовка где-либо еще.

#### **Пункт 5: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2015/3 (секретариат ОТИФ) – 4.3.2.2 Степень наполнения + неофициальный документ INF.22 (Российская Федерация)**

17. Рабочая группа тщательно рассмотрела предложение секретариата ОТИФ и вспомогательную информацию, содержащиеся в неофициальном документе INF.22. Однако Группа не поддержала предложенные поправки по следующим причинам:

- Что касается использования крайне резких изменений температуры при расчете коэффициента теплового расширения, то основное различие между

главами 4.2 и 4.3 состоит в том, что обеими системами допускаются различные максимальные коэффициенты наполнения. Если переносные цистерны ООН имеют максимальную степень наполнения, равную 95 % или 97 % (с учетом компенсации теплового расширения), то цистерны МПОГ/ДОПОГ могут наполняться на 98 % или даже 100 % (с учетом компенсации теплового расширения) в зависимости от перевозимого вещества.

- Было отмечено, что в настоящее время имеется ряд проблем, связанных с переполнением цистерн, и в этой связи был сделан вывод о том, что разрешение более низких исходных температур для определения максимальной степени наполнения, чем используемая в настоящее время температура, равная 50 °С, вряд ли будет способствовать решению этих проблем.
- Никакой реальной проблемы совместимости между приложением 2 к СМГС и МПОГ по этому вопросу не существует, если только используется наиболее «жесткий» из коэффициентов наполнения.

### **Пункт 6: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2015/19 (МСЖД) – Перевозка цистерн, транспортных средств-батарей/вагонов-батарей и МЭГК после истечения срока действительности периодической и промежуточной проверки**

18. Рабочая группа рассмотрела предложение МСЖД, основанное на принципах, применяемых в настоящее время к переносным цистернам ООН, и имеющее целью допустить некоторую гибкость в том, что касается срока действительности периодической и промежуточной проверки. Однако большинство экспертов, входящих в состав Группы, не поддержали предложение МСЖД. Было сочтено, что в случае переносных цистерн ООН перевозки в соответствии с МПОГ/ДОПОГ, как правило, короче, чем морские перевозки, и что именно по этой причине была разрешена гибкость в отношении этих цистерн, тогда как продление срока действительности проверок лишь слегка отсрочит проблему. В этой связи как раз и была поставлена под сомнение практическая целесообразность этого предложения. Некоторые эксперты, однако, положительно отнеслись к этому предложению, в частности в связи с удалением или переработкой продукта, но при условии более короткого срока. В пункте 4.3.2.4.4 уже разрешена перевозка порожних неочищенных цистерн после истечения срока действительности проверки с целью прохождения новой проверки.

19. Рабочая группа предложила МСЖД учесть состоявшееся обсуждение и рассмотреть возможность повторного изучения этого вопроса при условии его дополнительного обоснования и с учетом возможной информации о том, как эта проблема решается в правилах, применяемых в других частях света (например, в приложении 2 к СМГС или правилах в области железнодорожных перевозок, действующих в Северной Америке).

### **Пункт 7: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2015/20 (МСЖД) – Указание даты следующей проверки на обеих боковых сторонах контейнеров-цистерн, переносных цистерн и МЭГК**

20. Некоторые эксперты признали выраженную МСЖД необходимость, ранее обсуждавшуюся в Рабочей группе, но повторили, что сначала следует провести консультации с Подкомитетом экспертов Организации Объединенных Наций. Что касается морских перевозок, то некоторые эксперты сочли это изменение ненужным, так как перед погрузкой обычно требуется предъявить свидетельство с да-

той прохождения проверки. В случае железнодорожных перевозок было признано, что эта дополнительная информация могла бы быть полезна для целей проверки и обеспечения применения. Недавно согласованное изменение к МПОГ, в соответствии с которым перевозчик может полагаться на информацию, предоставляемую ответственным за наполнение, может в некоторой степени сгладить эту обеспокоенность. Этот вопрос был воспринят с пониманием применительно к охлажденным сжиженным газам, в отношении которых было предложено рассмотреть возможность согласования с периодичностью, указанной в главе 6.7.

21. Рабочей группе не удалось достичь консенсуса по этому вопросу, однако она пришла к выводу о том, что до возобновления обсуждения в Подкомитете экспертов Организации Объединенных Наций предлагать эти изменения в отношении контейнеров-цистерн, возможно, преждевременно.

### **Пункт 8: Неофициальный документ INF.10 (Германия) – Требования к стационарным специальным сосудам и контейнерам, предназначенным для перемещения тепловой энергии без загрузки или выгрузки теплоаккумулирующего носителя**

22. Это предложение получило общую поддержку Рабочей группы, однако был высказан целый ряд комментариев и вопросов, требующих дальнейшего рассмотрения. Германии было предложено подготовить к следующей сессии официальный документ с учетом следующих замечаний:

- Можно было бы включить и другие вещества (например, нитрат кальция и нитрат натрия).
- Означает ли ссылка на главу 5.3 размещение информационных табло и маркировочных знаков, как и в случае цистерн?
- Пункт 6.8.2.1.28 требований, касающихся конструкции, касается только ДОПОГ, а пункт 6.8.2.1.26 – только веществ с температурой вспышки ниже 60 °C, которые не являются предметом этого предложения.
- Требуется ли разрешение только от страны изготовления или же от каждой страны, участвующей в перевозке?
- Почему не упомянут пункт 6.8.2.1.1, содержащий общие требования к удерживанию грузов? Уместна ли общая ссылка на пункт 6.8.2.1.23 в том виде, в каком она приведена, так как проверка будет зависеть от типа средств удерживания?
- В первом пункте предлагаемого СП XYZ следует уточнить, что минимальным требованиям, которые перечисляются далее в специальном положении, должны также удовлетворять официальные утверждения, выдаваемые Договаривающимися сторонами ДОПОГ/МПОГ.
- Некоторые эксперты сочли, что, вероятно, можно было бы использовать более общий подход (например, подход, используемый для веществ при повышенной температуре в VC3), учитывая широкое разнообразие возможных конфигураций этих типов средств сдерживания.
- Оправдана ли необходимость проведения параллельного обсуждения на уровне Подкомитета экспертов Организации Объединенных Наций?

Участникам пленарной сессии было предложено дать Германии дальнейшие указания относительно желательного уровня детализации, учитывая разнообразие возможных систем и конфигураций.

### **Пункт 9: Неофициальные документы INF.12/Rev.1 (Польша) + INF.41 (ЕАСНГ) – Применение стандартов на цистерны для СНГ**

23. В рамках Рабочей группы состоялось широкое обсуждение представленных расчетов. Дополнительные материалы были получены путем проведения телеконференции с экспертами ТК 286 ЕКС. В результате Группа пришла к следующим выводам:

1. В отношении конструкции и изготовления цистерн для СНГ могут использоваться оба стандарта – EN 14025 и EN 12493. В соответствии с изданием ДОПОГ 2013 года стандарт EN 12493:2008 применяется до 31 декабря 2013 года в отношении новых официальных утверждений типа; это означает, что в период с 1 января 2014 года по 31 декабря 2014 года может применяться либо стандарт EN 14025, либо стандарт EN 12493 издания 2013 года при условии национального признания в соответствии с подразделом 6.8.2.7. Для выбора конструктивного стандарта не требуется согласия компетентного органа.
2. В таблице пункта 6.8.2.6.1 содержатся положения и сроки, касающиеся официальных утверждений типа; таким образом в случае конструкции, изготовления и официального утверждения цистерн для СНГ можно и далее (до 31 декабря 2016 года) использовать стандарт EN 14025:2008.
3. Применение этих стандартов наталкивается на проблему, связанную с различным толкованием положения о максимальном рабочем давлении и с тем, как оно определено в подразделе 1.2.1. Этим объясняется то, что результаты обоих представленных расчетов различаются. Максимальное рабочее давление для СНГ четко не определено, что приводит к различным толкованиям величины, используемой при расчете в соответствии с условиями эксплуатации, а не с условиями проведения испытаний.
4. Независимо от различий в толковании оба стандарта дают минимальную толщину стенок, превышающую минимальную толщину стенок, требуемую в МПОГ/ДОПОГ.
5. В разделе D.2 версии стандарта EN 12493 2013 года, как представляется, содержится ошибка, которая касается «множителя», применяемого в случае полуприцепов и автоцистерн, используемых для буксировки прицепов-цистерн, и которая должна быть исправлена ТК 286 ЕКС. Согласно эксперту ТК 286 ЕКС, пока следует использовать первоначальную формулировку, содержащуюся в разделах D.2.2 и D.2.3 стандарта EN 12493:2008. Это вызвало у Группы особое удивление, так как стандарт EN 12493 был недавно пересмотрен без каких-либо дополнительных замечаний в отношении данного раздела.
6. Чтобы прояснить ситуацию для всех типов резервуаров, необходимо проделать дополнительную работу, в частности провести общий обзор определения максимального рабочего давления в разделе 1.2.1.

**Пункт 10: Неофициальный документ INF.15 (Германия) –  
Толкование термина «поперечное сечение» в пункте 6.8.2.1.20  
ДОПОГ и в разделе 6 стандарта EN 13094:2008**

24. Г-н Лутц Гёслингхоф представил полуприцеп-цистерну UNITAS 2000 и объяснил, что цистерна, описанная на рис. 1 неофициального документа INF.15, имеет, как было сочтено, круглое поперечное сечение и что вырез был заменен вогнутой пластиной. В пункте 6.1 а) стандарта EN 13094 делается ссылка на стандарт EN 14025 для корпусов с круглым поперечным сечением. В этом стандарте упоминается, в свою очередь, возможность осуществления расчетов (в соответствии с EN 13445-3) или оценок с помощью методов конечных элементов для круглых поперечных сечений с вырезами. Результаты этих расчетов были представлены, и тип цистерны был утвержден в значительном числе стран. Этот тип цистерны прошел также оценку в рамках программы исследований THESEUS в 1994 году. К настоящему времени было изготовлено без каких бы то ни было проблем более 1 500 автоцистерн этого конструкционного типа.

25. Другие эксперты сослались на примечание 2 к пункту 6.8.2.1.18, в котором круглое поперечное сечение с вырезом конкретно не упоминается. Если считать, что цистерна не имеет круглого поперечного сечения, то слова «радиус выпуклости», как представляется, исключают «вогнутость» в конструкции цистерны. В настоящее время этот вопрос передан в РГ 2 ТК 296 ЕКС для обсуждения.

26. Рабочая группа решила, что для дальнейшего обсуждения вопроса о возможном разъяснении следует дождаться результатов обсуждения в ТК 296 ЕКС.

**Пункт 11: Неофициальный документ INF.17 (МСЖД) –  
Подтверждение информации об истечении времени удержания  
в транспортном документе при перевозке охлажденных  
сжиженных газов**

27. Рабочая группа одобрила предложение, внесенное МСЖД. В случае порожних неочищенных цистерн необходимо провести дополнительную работу с целью увязать нормальные расчеты с прогнозированием времени удержания ввиду малого количества криогенной жидкости в резервуаре. ЕАПГ предложила провести эту работу в целях включения ее результатов в издание МПОГ/ДОПОГ 2017 года, когда вступит в силу принятый текст, касающийся времени удержания криогенных сосудов. Первоначальные руководящие указания для операторов уже предусмотрены в методическом документе ЕАПГ.

**Предложение**

Принять предложение МСЖД, содержащееся в неофициальном документе INF.17.

**Пункт 12: Неофициальный документ INF.42 (Бельгия) –  
ДОПОГ 2015 – Применение специального положения 664:  
Толкование/спецификация в отношении пункта 6.8.2.1.23  
ДОПОГ**

28. Рабочая группа одобрила предложение Бельгии о том, чтобы разрешить методы испытаний, альтернативные методу НРК, предусмотренному в пунк-

те 6.8.2.1.23 (испытания, проводимые с помощью радиографии или ультразвука). В связи с большим разнообразием конструкций устройств для добавления присадок некоторые методы НРК не подходят для оценки качества сварных швов, поэтому во многих случаях выполняется визуальный осмотр (в соответствии с требованиями испытаний, предусмотренными в СП 664 d)). Кроме того, в ссылке на пункт 6.8.2.1.23 приводится только его первый абзац (квалификация сварщиков и оценка качества сварки).

29. Для прояснения этого вопроса Группа согласовала измененный текст, который следует довести до сведения следующего совещания Рабочей группы WP.15. Следует определить, может ли это уточнение рассматриваться как одно из возможных толкований в промежуточный период до публикации издания ДОПОГ 2017 года или для этого требуется многостороннее соглашение.

### **Предложение для Рабочей группы WP.15**

Изменить последнее предложение СП 664 а) ii) следующим образом:

*«Сварные швы должны выполняться в соответствии с пунктом первым абзацем пункта 6.8.2.1.23, за исключением того, что для подтверждения качества сварки могут применяться другие подходящие методы».*

### **Пункт 13: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2015/22 (Соединенное Королевство) – Накопленный в Соединенном Королевстве опыт, связанный с неправильным изготовлением и ненадлежащей сертификацией автоцистерн + неофициальный документ INF.14 (Соединенное Королевство)**

30. Соединенное Королевство выступило с подробным техническим сообщением о выявленных проблемах, связанных с неправильно изготовленными и неправильно сертифицированными автоцистернами, используемыми для транспортировки бензина. Эти проблемы вызвали необходимость выполнения обширной исследовательской программы стоимостью около 1,5 млн фунтов, в которой приняли участие узкоспециализированные технические институты. В этой связи возникли конкретные вопросы относительно назначения проверяющих органов, их экстерриториальной деятельности, процедур контроля и проверки. Как следствие, Агентством сертификации транспортных средств (VCA) были изданы на национальном уровне дополнительные процедуры.

31. Рабочая группа поддержала предложение Соединенного Королевства о создании неофициальной рабочей группы для дальнейшего изучения этого вопроса. Вниманию Соединенного Королевства были предложены следующие общие замечания:

- В настоящее время есть конкретные вопросы, связанные с аккредитацией, которые необходимо принимать во внимание, и различные виды практики в разных странах.
- Согласование процедур проверки стало трудно выполнимой задачей, в связи с чем желательно возродить интерес к этой проблеме со стороны какой-либо центральной организации проверяющих органов.
- Многие проверяющие органы проводят международные мероприятия и имеют офисы в нескольких странах, что затрудняет контроль за их деятельностью.

- Согласование формата для сертификатов найдет поддержку со стороны предприятий отрасли и облегчит контроль соблюдения.
- В документе ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2015/13 обсуждаются многие из тех же или тесно связанных между собой тем, в связи с чем оба эти процесса необходимо объединить.

32. В конечном счете Рабочая группа согласовала следующие пункты мандата неофициальной рабочей группы, который необходимо будет объединить с работой, упомянутой в первой серии заданий, определенных Вюрцбургской неофициальной рабочей группой (см. документ 2015/13 (Германия)):

- оценка порядка назначения проверяющих органов;
- оценка механизмов контроля (например, с помощью централизованной базы данных) для проверяющих органов, надзора за экстерриториальной деятельностью и подведения итогов деятельности, осуществляемой от имени компетентного органа;
- обзор процедур проверки;
- обзор соответствующих положений главы 6.8 и стандартов, на которые делаются ссылки, в частности положений, касающихся первоначальных и внеплановых проверок;
- оценка возможных улучшений в области хранения файлов цистерн;
- составление списка проверяющих органов МПОГ/ДОПОГ.

33. Итоги этой исследовательской программы воспроизведены в неофициальном документе INF.51\*.

#### **Пункт 14: Выражение признательности г-ну Микаэлю Богерту (Бельгия)**

34. Председатель тепло поблагодарил г-на Микаэля Богерта, который оставит в скором времени свой пост в Федеральной государственной службе Бельгии, за ценный вклад, который он на протяжении многих лет вносил в проводившиеся Рабочей группой обсуждения, особенно в качестве ее секретаря. Рабочая группа пожелала ему успехов в его будущей работе.

---

\* Примечание секретариата: в соответствии с правилами Организации Объединенных Наций ссылки на опубликованный доклад и его резюме приведены в документе ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2015/22.