



---

**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 осенней сессии 2018 года\*,**

состоявшейся в Женеве 17–21 сентября 2018 года

Добавление\*\*

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

1. Рабочая группа по цистернам провела свое совещание 17–19 сентября 2018 года в Женеве на основе мандата, предоставленного Совместным совещанием МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ, под председательством г-на Арне Бейла (Соединенное Королевство); обязанности секретаря исполнял г-н К. де Путтер (Нидерланды). Соответствующие документы были представлены на пленарной сессии и переданы на рассмотрение Рабочей группы.

2. Рабочая группа по цистернам, состоящая из 25 экспертов от 12 стран, Европейского союза (включая Европейскую комиссию и Железнодорожное агентство Европейского союза) и 4 неправительственных организаций, рассмотрела следующие официальные и неофициальные документы:

*Документы:* ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2018/27 (Франция)  
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2018/29 (Франция)  
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2018/31 (Нидерланды)

---

\* Распространено Межправительственной организацией по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) под условным обозначением OTIF/RID/RC/2018-A. Если не указано иное, другие документы, упоминаемые в настоящем докладе под условным обозначением 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.

\*\* Распространено Межправительственной организацией по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) под условным обозначением OTIF/RID/RC/2018-B/Add.1.



*Неофициальные документы:* INF.3 (Нидерланды)  
INF.7 (МОКЦ)  
INF.9 (Соединенное Королевство)  
INF.11 (Швейцария)  
INF.17 (Соединенное Королевство)  
INF.18 (Франция)  
INF.20 (Польша)  
INF.23 (Европейский союз)  
INF.25 (Польша)

## Пункт 1 Свидетельства о пригодности материалов для изготовления цистерн

*Документ:* ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2018/27 (Франция)

3. Предложение Франции направлено на то, чтобы изменить текст пункта 6.8.2.1.8, включив в него требование в отношении свидетельства типа 3.1 в соответствии со стандартом EN 10204 для конструкционного материала корпуса.

4. Было отмечено, что, хотя соответствующая ссылка была включена в стандарты на конструкцию цистерн, последний пересмотренный вариант стандарта EN 14025 более не содержит такой ссылки. Данная ссылка была исключена на основании недавно принятых редакционных правил ЕКС. В ходе консультаций с представителем ЕКС были подтверждены упомянутые новые правила и последующее исключение указанной ссылки из других стандартов на конструкцию цистерн во время их пересмотра в будущем. Было отмечено, что ссылку на свидетельство типа 3.1 можно было бы включить в стандарт EN 12972, касающийся проверки и испытания цистерн.

5. Было решено, что ссылку на свидетельство типа 3.1 наиболее целесообразно включить в стандарт на испытания, а не в пункт 6.8.2.1.8. Было высказано мнение, что тем временем Рабочей группе по стандартам следует добавить в колонку 2 таблицы в пункте 6.8.2.6.1 в варианте МПОГ/ДОПОГ 2021 года следующее примечание для стандарта EN 14025:2018: «Пригодность материалов для изготовления корпусов должна быть подтверждена, по крайней мере, на основе свидетельства типа 3.1, выданного в соответствии со стандартом EN 10204.».

## Пункт 2 Поправки, касающиеся стандартов на цистерны

*Документ:* ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2018/29 (Франция)

6. После обсуждения на пленарном заседании было решено, что включить ссылку на стандарт EN 12972:2018 практически невозможно до выпуска издания МПОГ/ДОПОГ 2021 года. Поскольку ссылка на издание 2007 года более не соответствует изменениям в правилах, было высказано мнение, что следует опубликовать на веб-сайтах ЕЭК ООН и ОТИФ руководящие указания, настоятельно призвав компетентные органы договаривающихся государств/договаривающихся сторон как можно скорее утвердить использование стандарта EN 12972:2018 в соответствии с подразделом 6.8.2.7. Рабочей группе по цистернам было предложено подготовить проект руководящих указаний.

### Предложение 1

Опубликовать на веб-сайтах ОТИФ и ЕЭК ООН новые руководящие указания следующего содержания:

**«Руководящие указания по применению стандарта EN 12972 (Цистерны для перевозки опасных грузов – Испытания, проверка и маркировка металлических цистерн) для обеспечения соблюдения требований МПОГ/ДОПОГ**

*В целях соблюдения требований МПОГ/ДОПОГ стандарт EN 12972:2007, на который сделана ссылка в пункте 6.8.2.6.2 МПОГ/ДОПОГ, необходимо применять вместе с требованиями МПОГ/ДОПОГ в соответствии с разделом 1.1.5.*

*Стандарт EN 12972:2018 был опубликован, и было решено, что ссылка на данный стандарт будет включена в издание МПОГ/ДОПОГ 2021 года.*

*В целях содействия соблюдению и последовательному применению издания МПОГ/ДОПОГ 2019 года компетентным органам предлагается утвердить использование стандарта EN 12972:2018 для испытаний и проверки цистерн в соответствии с подразделом 6.8.2.7 МПОГ/ДОПОГ как можно скорее, но не позднее 1 января 2020 года.».*

### **Пункт 3 Цистерны из армированных волокном пластмасс (волокнита) – кодирование цистерн**

*Документ:* ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2018/31 (Нидерланды)

7. С учетом критериев для конструкции цистерн из волокнита и критериев отбора веществ, разрешенных к перевозке в таких цистернах, вещества с расчетным давлением до 4 бар могут перевозиться в цистернах из волокнита, имеющих меньшее расчетное давление. Раздел 6.9.6 МПОГ/ДОПОГ предписывает, что на съемные цистерны и контейнеры-цистерны должен наноситься код цистерны согласно пункту 6.8.2.5.2. На осенней сессии 2017 года Рабочей группы по цистернам было решено, что наилучшим решением, которое поможет ответственному за наполнение, будет код цистерны, в котором будет указано расчетное давление перевозимого вещества, а не расчетное давление цистерны.

8. Хотя было установлено, что лишь ограниченное число стран столкнулись с проблемами в связи с различными величинами расчетного давления в кодах цистерн, большинство экспертов поддержали принципы, сформулированные во внесенных предложениях. Рабочая группа сочла, что предложение 2, содержащееся в данном документе, является излишним, и постановила исключить его. Предложения 1 и 3 были приняты с некоторыми редакционными поправками.

#### **Предложение 2**

В пункт 6.9.6.1 включить новый третий подпункт следующего содержания (новый текст напечатан курсивом):

«6.9.6.1 Требования подраздела 6.8.2.5 применяются к маркировке цистерн из волокнита со следующими изменениями:

- табличка, прикрепляемая к цистерне, может быть также припрессована к корпусу или выполнена из подходящего пластмассового материала;
- всегда должен указываться расчетный температурный интервал;
- *во второй части кода цистерны, если код цистерны применим согласно пункту 6.8.2.5.2, должно указываться наибольшее значение расчетного давления вещества (веществ), разрешенного(ых) к перевозке на основании свидетельства об официальном утверждении типа.».*

#### **Предложение 3**

Включить в качестве пунктов 1.6.4.уу (МПОГ) и 1.6.3.хх (ДОПОГ) новую переходную меру следующего содержания (новый текст напечатан курсивом):

*«1.6.4.уу/1.6.3.хх Цистерны из армированных волокном пластмасс (волокнита), изготовленные до 1 июля 2021 года в соответствии с требованиями, действующими до 31 декабря 2020 года, но не отвечающие требованиям пункта 6.9.6.1 в отношении нанесения кода цистерны, применяемым с 1 января 2021 года, могут по-прежнему маркироваться в соответствии с требованиями, применяемыми до 31 декабря 2020 года, до следующей периодической проверки после 1 июля 2021 года.».*

#### Пункт 4 Презентация продукта для смягчения волнового удара жидкости

*Неофициальный документ:* INF.3 (Нидерланды)

9. В рамках презентации объяснялось, что кинетическая энергия, накопленная жидкостью в цистерне при ускорении, должна поглощаться при торможении автоцистерны. Как правило, при замедлении жидкость продолжает перемещаться до удара о переднюю часть (стенку) цистерны или секции, создавая тем самым импульс и волны, которые двигаются от передней стенки к задней и в обратном направлении до тех пор, пока кинетическая энергия не будет поглощена внутренним трением в веществах. Уменьшение вместимости отсеков цистерны и объема вещества, которым они заполняются, ограничивает формирование импульса, и волнопоглотители помогают поглощать кинетическую энергию вещества во время замедления. Исследование привело к разработке системы, состоящей из подушки с газом под давлением, которая помещается поверх жидкости внутри цистерны, предотвращая тем самым перемещение вещества, в то время как кинетическая энергия поглощается тормозами транспортного средства в качестве альтернативы ограничению вместимости отсеков цистерны и объема помещенных в них веществ. Благодаря ликвидации импульса повышается устойчивость транспортного средства. Данная система, как утверждается, позволяет ликвидировать импульс, создаваемый жидкостью, и предотвращает боковой занос при повороте, снижая риск опрокидывания.

10. С презентацией выступил г-н Энкорн (Нидерланды), который провел данное исследование и разработал систему стабилизирующих подушек. Был поднят и обсужден ряд вопросов, касающихся, например, очистки, степени наполнения, непроницаемости и химической стойкости материала, срока службы материала, опасности при пожаре, сброса давления и проверок. Доклад о результатах исследования, содержащий более подробную информацию, был распространен среди участников Рабочей группы для дальнейшего рассмотрения.

11. Было указано, что речь идет о новой, инновационной технологии, которая способна повысить безопасность перевозок и может быть использована в других областях, не относящихся к перевозке опасных грузов. Помимо возможности повышения безопасности, эта система может также иметь экономические и экологические преимущества. Было высказано мнение о том, что конкретные вопросы, касающиеся перевозки опасных грузов, должны быть рассмотрены более подробно.

#### Пункт 5 Поправка к разделу 1.2.1 – Определения

*Неофициальный документ:* INF.7 (МОКЦ)

12. Контейнеры-цистерны и переносные цистерны во многих случаях принадлежат тем инвестиционным компаниям, которые зарегистрировали цистерну. Цистерны сдаются внаем или в аренду оператору, который использует их. Определение термина оператор контейнера-цистерны/переносной цистерны гласит, что таким оператором является любое предприятие, на имя которого зарегистрирована цистерна. Однако большинство контейнеров-цистерн/переносных цистерн зарегистрированы собственником, а не оператором. Это может вызвать недопонимание со стороны правоохранительных органов, которые обязаны обращаться к ответственной стороне.

13. Было отмечено, что правила не налагают каких-либо конкретных обязательств на собственника и что введение определения «собственника контейнера-цистерны/переносной цистерны» не принесет какой-либо дополнительной пользы. Предлагаемая поправка к определению термина «Оператор контейнера-цистерны/переносной цистерны» была принята в следующей редакции (новый текст подчеркнут, исключенный текст ~~зачеркнут~~):

- «"Оператор контейнера-цистерны/переносной цистерны" означает любое предприятие, от имени которого используется и эксплуатируется ~~на имя которого зарегистрирован~~ контейнер-цистерна/~~зарегистрирована~~ переносная цистерна.».

14. В МПОГ это определение также применяется в отношении операторов вагонов-цистерн. Соответствующая поправка по образцу поправки, касающейся переносных цистерн/контейнеров-цистерн, повлечет за собой дополнительные поправки применительно к вагонам-цистернам, в случае которых используется также термин «владелец» («ксерер»), определение которого содержится в Конвенции о международной перевозке грузов железнодорожным транспортом (КОТИФ).

15. МОКЦ было предложено представить официальный документ для одной из будущих сессий.

#### **Пункт 6 Доклад о работе восьмого совещания неофициальной рабочей группы по проверке и утверждению цистерн**

*Неофициальные документы:* INF.9 (Соединенное Королевство)  
INF.23 (Европейский союз)

16. Председатель неофициальной рабочей группы по проверке и утверждению цистерн представил обзор работы, проделанной на восьмом совещании в Лондоне 2–4 мая, и на совещании ее подгруппы по разделу 1.8.6, проходившем в Праге. В частности, было отмечено, что были предусмотрены административные системы, с тем чтобы обеспечить функционирование национальной системы назначения проверяющих органов в качестве альтернативы аккредитации согласно стандарту EN ISO/IEC 17020. Ввиду недостатка времени последующая работа над разделом 1.8.7 и главой 6.8 была перенесена на следующую сессию.

17. В неофициальном документе INF.23 Европейская комиссия выразила озабоченность по поводу некоторых терминов, использование которых, по ее мнению, было бы неправильным, учитывая правовые тексты Европейского союза. В частности, упоминалось использование терминов «mutual recognition» («взаимное признание») и «carriage» («перевозка»). По поводу термина «mutual recognition» («взаимное признание») председатель неофициальной рабочей группы заявил, что в правилах ЕЭК ООН в области транспортных средств используется термин «reciprocal recognition» («взаимное признание»), употребление которого могло бы устранить путаницу.

18. Было отмечено, что нынешние предложения в большей степени относятся к ДОПОГ, чем к МПОГ и что необходимо проделать дополнительную работу, с тем чтобы учесть случаи, когда периодическая проверка вагонов-цистерн проводится за пределами страны регистрации. Было признано, что требуется больше информации от экспертов по МПОГ, но решение о том, как наилучшим образом получить соответствующую информацию, будет принято позднее. Кроме того, было признано, что необходимо проделать определенную работу, с тем чтобы учесть четвертый пакет мер в области железнодорожного транспорта.

19. Следующее совещание неофициальной рабочей группы планируется провести 10–12 декабря в Лондоне, и на нем будет рассмотрен раздел 1.8.6, пересмотренный подгруппой. План состоит в том, чтобы представить окончательный текст для весенней сессии 2019 года Совместного совещания. Рабочая группа по цистернам высказалась в поддержку продолжения работы при условии одобрения Совместным совещанием.

#### **Пункт 7 Заполнение корпусов, имеющих отсеки вместимостью более 7 500 л**

*Неофициальный документ:* INF.11 (Швейцария)

20. Согласно пункту 1.4.3.3 е), ответственный за наполнение цистерны, вагона-батареи/транспортного средства-батареи или многоэлементного газового контейнера (МЭГК) обязан удостовериться в том, что не происходит переполнения. Пункт 4.3.2.2.4 также предусматривает минимальную степень наполнения в случае, если цистерна не разделена на отсеки вместимостью 7 500 л или меньше, с тем чтобы ограничить волновой удар. Предложение состояло в том, чтобы исключить слово «максимально» из формулировки пункта 1.4.3.3 е), с тем чтобы обязать ответственного за наполнение соблюдать также минимальную степень наполнения, когда это применимо.

21. Было отмечено, что перечень обязанностей не является исчерпывающим, о чем можно судить по словам «в частности», и нет необходимости вносить в текст поправки. Вместе с тем эксперты выразили общую поддержку предложению, сформулированному в этом документе.

#### Предложение 4

Изменить пункт 1.4.3.3 е) следующим образом (исключенный текст зачеркнут):

«е) при наполнении цистерны он должен соблюдать ~~максимально~~ допустимую степень наполнения или ~~максимально~~ допустимую массу содержимого на литр вместимости для загружаемого вещества;».

#### Пункт 8 Цистерны: уточнения в отношении защиты, требующейся для фитингов и вспомогательных приспособлений, установленных в верхней части вакуумных цистерн для отходов

*Неофициальный документ:* INF.17 (Соединенное Королевство)

22. На весенней сессии Совместного совещания в рамках Рабочей группы по цистернам был поднят вопрос о том, изменяют ли или дополняют требования главы 6.10 смысл пункта 6.8.2.1.28, касающегося защиты оборудования в верхней части цистерны от повреждений в случае опрокидывания. В ходе краткого обмена мнениями выяснилось, что мнения экспертов разделились. Поскольку поставленный вопрос не основывался на письменном документе, Соединенное Королевство представило неофициальный документ INF.17 для облегчения дальнейшего обсуждения.

23. Было разъяснено, что правила предусматривают два сценария. Первый сценарий, рассматриваемый в пункте 6.8.2.1.28, требует, чтобы фитинги и вспомогательные приспособления, установленные в верхней части цистерны, были защищены от повреждений в случае опрокидывания, а второй, рассматриваемый в пункте 6.8.2.2.1, требует, чтобы элементы оборудования были защищены от опасности срыва или повреждения во время перевозки или погрузочно-разгрузочных операций. Во втором случае данное требование может быть выполнено путем применения пункта 6.10.3.1, который допускает размещение элементов оборудования в так называемой «защищенной зоне». Однако эти правила могут быть неправильно истолкованы. Во время предыдущего обсуждения в Рабочей группе по цистернам в ходе осенней сессии 2011 года большинство экспертов сочли, что пункт 6.8.2.1.28 и специальное положение TE19 применяются к вакуумным цистернам для отходов.

24. Некоторые эксперты заявили, что в их странах обычная практика заключается в том, что цистерны не оборудуются средствами защиты от повреждений в случае опрокидывания, поскольку такая защита обеспечивается путем расположения оборудования в «защищенных зонах», в то время как другие эксперты заявили об обратном. Было отмечено, что в некоторых случаях дуги безопасности ограничивают перемещение всасывающих рукавов, защита оборудования обеспечивается всасывающими рукавами или собственной конструкцией автоцистерны, наличие большого количества предметов оборудования в верхней части цистерны не позволяет устанавливать надлежащую защиту и устойчивость автоцистерны в процессе эксплуатации делает ее менее подверженной опрокидыванию. Однако другие виды вакуумных цистерн для отходов, такие как, например, съемные цистерны и контейнеры-цистерны, могут быть лишены такой защиты со стороны транспортного средства или в большей степени уязвимы к повреждениям в случае опрокидывания.

25. Принимая во внимание различные мнения, было решено, что дальнейшему обсуждению этой темы помогло бы наличие официального документа, и Соединенное Королевство согласилось представить такой документ на одной из будущих сессий.

**Пункт 9 Проверки и испытания транспортных средств-батарей и МЭГК**

*Неофициальные документы:* INF.18 (Франция)  
INF.25 (Польша)

26. Вагоны-батарей/транспортные средства-батарей и МЭГК, элементами которых являются цистерны, должны подвергаться периодическим проверкам. Что касается периодичности, то в пункте 6.8.3.4.12 содержится ссылка на пункт 6.8.3.4.6. Однако пункт 6.8.3.4.6 предписывает особую периодичность проверок для криогенных цистерн. Поскольку охлажденные сжиженные газы не разрешается перевозить в вагонах-батарей/транспортных средствах-батарей и МЭГК, будет применяться обычная периодичность, предусмотренная в подразделе 6.8.2.4. Предлагаемое исправление, включая добавление, предложенное в неофициальном документе INF.25 с целью включения ссылки на пункт 6.8.2.4.3, было принято.

**Предложение 5**

Изменить предпоследнее предложение пункта 6.8.3.4.12 следующим образом (новый текст подчеркнут, исключенный текст ~~зачеркнут~~):

«Вагоны-батарей/транспортные средства-батарей и МЭГК, элементами которых являются цистерны, должны подвергаться проверке в соответствии с ~~пунктом 6.8.3.4.6~~ пунктами 6.8.2.4.2 и 6.8.2.4.3.».

**Пункт 10 Перевозка цистерн, вагонов-батарей/транспортных средств-батарей и МЭГК после истечения срока действия последней промежуточной проверки**

*Неофициальный документ:* INF.20 (Польша)

27. Пункт 4.3.2.3.7 предусматривает, что цистерны, вагоны-батарей/транспортные средства-батарей и МЭГК, наполненные до истечения срока действия последней периодической проверки, могут перевозиться в течение периода, не превышающего одного месяца. Пункт 6.8.2.4.3 позволяет проводить промежуточные проверки в течение трех месяцев после указанной даты и поэтому может использоваться. Однако это не отражено в пункте 4.3.2.3.7.

28. Было напомнено о том, что правило, предусматривающее трехмесячный период для промежуточной проверки, было введено с тем, чтобы обеспечить разумные сроки ее проведения между периодическими проверками, допуская при этом некоторую гибкость в отношении проведения промежуточной проверки. Несколько экспертов высказали мнение, что данное несоответствие следует устранить. Польше было предложено представить официальный документ по этому вопросу для рассмотрения на одной из будущих сессий.