



---

**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 2017 года\*,**

состоявшейся в Берне 13–17 марта 2017 года

Добавление\*\*

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

1. Рабочая группа по цистернам провела совещание 13–15 марта 2017 года в Берне на основе мандата, предоставленного Совместным совещанием МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ, и под председательством г-на Арне Бейла (Соединенное Королевство); обязанности секретаря исполнял г-н Кес 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 и представителей из 12 стран и шести неправительственных организаций, рассмотрела следующие официальные и неофициальные документы:

---

\* Распространен Межправительственной организацией по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) под условным обозначением OTIF/RID/RC/2017-B. Если не указано иное, то 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.

\*\* Распространено Межправительственной организацией по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) под условным обозначением OTIF/RID/RC/2017-A/Add.1.



<i>Документы:</i>	ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/3 (Германия) ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/13 (ЕАПГ) ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/17 (Нидерланды) ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/18 (Нидерланды) ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/19 (Нидерланды) ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/20 (Франция) ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/21 (Франция) ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/22 (Соединенное Королевство) ECE/TRANS/WP.15/AC.1/144 (секретариат)
<i>Неофициальные документы:</i>	INF.6 (МСАГВ) INF.7 (Соединенное Королевство) INF.8 (ЕКПТ) INF.11 (Бельгия) INF.12 (Соединенное Королевство) INF.13 (Соединенное Королевство) INF.25 (Соединенное Королевство) INF.27 (Германия)

**Пункт 1: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/3 (Германия) – Включение определения «диаметр корпуса»**

3. Цель предложения Германии состояла в улучшении понимания того, что используемый термин «диаметр корпуса» означает внутренний диаметр. Для достижения этой цели было предложено соответствующее определение.

4. На предыдущей сессии Группа решила, что такое толкование является правильным для главы 6.8. Некоторые эксперты сочли, что это определение касается также главы 6.7. Хотя был достигнут консенсус в отношении того, что этот термин должен иметь такое же значение и в главе 6.7, была поставлена под сомнение компетентность Совместного совещания решать этот вопрос. Было заявлено, что на это следует обратить внимание Подкомитета экспертов Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов.

5. В предложенное определение были внесены поправки для более эффективного учета всех случаев использования этого термина в главах 6.8 и 6.7; кроме того, было пояснено, что этот термин применяется только к корпусам цистерн, чтобы избежать коллизий в других местах текста, где он может использоваться в другом смысле, например в случае взрывчатых веществ.

**Предложение 1.** Включить в раздел 1.2.1 новое определение следующего содержания:

«*Диаметр*» (в случае корпусов цистерн) означает внутренний диаметр *корпуса*».

**Пункт 2: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/13 (ЕАПГ) – 6.8.3.2.9 Элементы оборудования – Предохранительные клапаны**

6. В документе ЕАПГ было продолжено изложение предложения о защите предохранительных клапанов от проникновения воды, начатое в документе ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2016/26, представленном на осенней сессии 2016 года. Основная цель заключалась в освобождении предохранительных клапанов криогенных цистерн от требования в отношении защиты от проникновения воды, когда это возможно. Были предложены дополнительные изменения уже утвержденной формулировки пункта 6.8.3.2.9 и вытекающая из них переходная мера.

7. Было решено, что в предлагаемом примечании нет необходимости, так как пункт 6.8.3.2.9 касается цистерн для перевозки сжатых, сжиженных и растворенных газов. Предохранительные клапаны цистерн для перевозки охлажденных сжиженных газов рассматриваются в пункте 6.8.3.2.11. Было сочтено, что фор-

мулировка нового последнего пункта 6.8.3.2.9, уже утвержденная на осенней сессии 2016 года, могла бы быть более ясной. Вместо того чтобы предписывать соответствующую меру (колпак), была внесена дополнительная поправка для описания цели, как в главе 6.7. Было сочтено, что срок введения переходной меры слишком короток, чтобы предприятия могли модифицировать существующее оборудование. Было решено, что она должна быть осуществлена при первой промежуточной или периодической проверке после 1 января 2021 года.

**Предложение 2.** Включить в конце пункта 6.8.3.2.9 новый абзац следующего содержания:

*«Предохранительные клапаны должны быть сконструированы или защищены таким образом, чтобы предотвращать проникновение воды и других посторонних веществ, которые могут помешать их надлежащему функционированию. Наличие защиты не должно сказываться на рабочих характеристиках клапанов».*

**Предложение 3.** Изменить переходные меры 1.6.3.47 и 1.6.4.49 следующим образом:

*«Встроенные цистерны (автоцистерны) и съемные цистерны/вагоны-цистерны/контейнеры-цистерны, изготовленные до 1 июля 2019 года, оборудованные предохранительными клапанами, которые отвечают требованиям, применяемым до 31 декабря 2018 года, но не отвечают требованиям последнего абзаца пункта 6.8.3.2.9 в отношении их конструкции или защиты, применяемым с 1 января 2019 года, могут по-прежнему эксплуатироваться до следующей промежуточной или периодической проверки после 1 января 2021 года».*

### **Пункт 3: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/17 (Нидерланды) – Давление разрыва разрывных мембран согласно пункту 6.8.2.2.10**

8. В этом документе содержатся ответы на вопросы, поднятые в ходе осенней сессии 2016 по этому вопросу, и предложения о внесении поправок, в которых были учтены эти ответы. Было подтверждено, что предусматриваются герметически закрытые цистерны для перевозки газов, оборудованные предохранительным клапаном с установленной перед ним разрывной мембраной, и что, когда определение «герметически закрытая» было изменено в прошлом, его применение к цистернам, предназначенным для перевозки газов, было упущено из виду. Было также установлено, что в случае сжатых, сжиженных или растворенных газов разрывное давление, на 10 % превышающее давление срабатывания предохранительных клапанов, может привести к давлению, превышающему испытательное давление.

9. Был обсужден вопрос о том, как это влияет на транспортные средства-батареи и МЭГК, перевозящие токсичные газы. Был сделан вывод о том, что, как предписано в пункте 6.8.3.2.26, если установлен предохранительный клапан, перед ним должна устанавливаться разрывная мембрана. Пример, приведенный для нетоксичных газов, в случае которых установлена только разрывная мембрана, обуславливает простановку литеры «N» в четвертой позиции кода (цистерны). ЕАПГ выразила намерение прояснить ситуацию отдельных транспортных средств-батарей, оборудованных только разрывными мембранами.

10. Другая дискуссия развернулась вокруг вопроса о снижении разрывного давления по отношению к температуре. Разрывное давление, на 10% превышающее давление срабатывания предохранительного клапана при 15 °С, может привести к разрывному давлению, которое ниже давления срабатывания предохранительного клапана при более высоких температурах. Было пояснено, что, хотя в разделе 6.7.2 используется величина, равная 10%, это связано с более высоким давлением срабатывания предохранительного клапана по сравнению с МДРД, что частично компенсирует уменьшение разрывного давления при более высоких температурах. Для цистерн, предусмотренных в главе 6.8, было сочтено более

подходящим разрывное давление, составляющее 0,9–1,0 испытательного давления при 15 °С. Было решено оставить новое значение в квадратных скобках для последующего подтверждения.

11. Что касается использования слова «вещества» в сочетании со словами «жидкие» и «твердые» в определении термина «герметически закрытая цистерна», то было решено оставить его в силе, так как этот термин используется в принятом в настоящее время определении.

**Предложение 4.** Изменить определение «герметически закрытая цистерна» в разделе 1.2.1 следующим образом:

«*Герметически закрытая цистерна*» означает цистерну, которая:

- не оборудована предохранительными клапанами, разрывными мембранами, другими аналогичными предохранительными устройствами или вакуумными клапанами ((только МПОГ) или автоматическими дыхательными клапанами); или
- оборудована предохранительными клапанами, перед которыми установлена разрывная мембрана в соответствии с пунктом 6.8.2.2.10, но не оборудована вакуумными клапанами ((только МПОГ) или автоматическими дыхательными клапанами).

Цистерна, предназначенная для перевозки жидких веществ и имеющая расчетное давление не менее 4 бар, или цистерна, предназначенная для перевозки твердых (порошкообразных или гранулированных) веществ независимо от ее расчетного давления, также считается герметически закрытой, если она:

- оборудована предохранительными клапанами, перед которыми установлена разрывная мембрана в соответствии с пунктом 6.8.2.2.10, и вакуумными клапанами ((только МПОГ) или автоматическими дыхательными клапанами) в соответствии с требованиями пункта 6.8.2.2.3; или
- не оборудована предохранительными клапанами, разрывными мембранами или другими аналогичными предохранительными устройствами, но оборудована вакуумными клапанами ((только МПОГ) или автоматическими дыхательными клапанами) в соответствии с требованиями пункта 6.8.2.2.3».

**Предложение 5.** Изменить второй абзац пункта 6.8.2.2.10 следующим образом (новый текст *выделен курсивом*, исключенный текст ~~зачеркнут~~):

*«Разрывная мембрана должна разрываться при номинальном давлении, составляющем [от 0,9 до 1,0 испытательного давления], за исключением цистерн, предназначенных для перевозки сжатых, сжиженных или растворенных газов, когда компоновка разрывной мембраны и предохранительного клапана должна удовлетворять требованиям компетентного органа. Между разрывной мембраной и предохранительным клапаном должен быть установлен манометр или другой подходящий измерительный прибор, с тем чтобы можно было обнаружить разрыв или перфорацию мембраны или утечку через нее, в результате которых предохранительный клапан может не сработать».*

**Предложение 6.** Включить новую переходную меру следующего содержания:

*«1.6.3.уу/1.6.4.хх*

*Встроенные цистерны (автоцистерны) и съемные цистерны/вагоны-цистерны/контейнеры-цистерны, изготовленные до 1 июля 2019 года в соответствии с требованиями, действующими до 31 декабря 2018 года, но не отвечающие требованиям пункта 6.8.2.2.10 в отношении номинального давления разрывных мембран, применяемым с 1 января 2019 года, могут по-прежнему эксплуатироваться [до следующей периодической проверки]».*

**Пункт 4: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/18 (Нидерланды) – Включение положений о пламегасителях, устанавливаемых на дыхательные устройства**

12. С учетом документа ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2016/20, представленного ЕКС на осенней сессии 2016 года, было решено не отсылать к стандарту EN 16522, а вместо этого включить ссылки на соответствующие разделы стандарта EN ISO 16852 непосредственно в требования, изложенные в пункте 6.8.2.2.3. Хотя на осенней сессии были уже подготовлены таблица и формулировка, участники предпочли оформить их в виде официального предложения для рассмотрения на одной из будущих сессий.

13. Поскольку некоторые эксперты не присутствовали на осенней сессии 2016 года, то участникам напомнили о предпосылках и соображениях, легших в основу решения о том, чтобы не ссылаться на стандарт EN 16522. Было указано, что, хотя EN 16522 по-прежнему существует, ссылка на него может привести к путанице в отношении того, что применять. Было также отмечено, что, хотя ссылка на стандарт EN ISO 16852 была «скопирована и вставлена» с использованием EN 16522, этот стандарт был пересмотрен в 2016 году и что это следует принимать во внимание. Так как сначала необходимо проверить содержание, первоначальная дата остается в квадратных скобках.

14. Была упомянута работа в области пламегасителей, проделанная Комитетом по вопросам безопасности ВОПОГ. Однако было установлено, что, так как это применение касается только пламегасителей на дыхательных устройствах, используемых главным образом на цистернах, перевозящих жидкие виды топлива, ссылки на применимые разделы стандарта EN ISO 16852 не приведут к проблемам.

15. Хотя пламеуловители и пламегасители могут подпадать под определение пламегасителя, содержащееся в стандарте EN ISO 16852, не препятствуя потоку и защищая от переноса пламени, было решено сохранить формулировку «пламеуловитель», так как она соответствует широко используемой терминологии.

**Предложение 7.** Добавить в пункт 6.8.2.2.3 новый последний абзац (МПОГ: предпоследний абзац) следующего содержания:

«Пламегасители для дыхательных устройств должны быть адаптированы к парам, выделяемым перевозимым веществом (с безопасным экспериментальным максимальным зазором – БЭМЗ), температурному интервалу и предусмотренному применению. Они должны отвечать требованиям и испытаниям, предусмотренным стандартом EN ISO 16852:[2010] для ситуаций, указанных в приведенной ниже таблице:

Применение/Установка	Требования, касающиеся испытаний
Прямой контакт с атмосферой	EN ISO 16852:[2010], 7.3.2.1
Подключение к системе трубопроводов	EN ISO 16852:[2010], 7.3.3.2 (применяется к клапанам в сборе с пламегасителем при их совместном испытании)
	EN ISO 16852:[2010], 7.3.3.3 (применяется к пламегасителям, испытываемым отдельно от клапанов)

»

**Предложение 8.** Включить в пункты 1.6.3.xx/1.6.4.xx новую переходную меру следующего содержания:

«1.6.3.xx/1.6.4.xx

*Встроенные цистерны (автоцистерны) и съемные цистерны/вагоны-цистерны/контейнеры-цистерны, изготовленные до 1 июля 2019 года в соответствии с требованиями пункта 6.8.2.2.3, действующими до 31 декабря 2018 года, но не отвечающие, однако, требованиям последнего абзаца пункта 6.8.2.2.3 в отношении пламегасителей для дыхательных устройств, применяемым с 1 января 2019 года, могут по-прежнему эксплуатироваться».*

**Пункт 5: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/19 (Нидерланды) – Поправка к пункту 6.8.2.1.23**

16. В этом документе содержатся два независимых предложения о внесении поправок в пункт 6.8.2.1.23 и переходная мера, разрешающая продолжение эксплуатации существующих цистерн.

17. Первое предложение касается изменения пункта 6.8.2.1.23 с целью разрешить проверку нахлесточных сварных соединений с помощью НПК, за исключением радиографии или ультразвука. Причиной этого является сложность толкования результатов. Учитывая опыт, касающийся существующих видов конструкции цистерн, было сочтено, что это должно быть ограничено присоединением днищ к корпусу. Поскольку речь идет о типичной конструкции цистерн, опорожняемых самотеком, наиболее подходящим способом справиться с этим исключением было сочтено включение подстрочного примечания.

**Предложение 9.** Включить в последнее предложение первого абзаца пункта 6.8.2.1.23 новое подстрочное примечание следующего содержания:

«Неразрушающие испытания должны проводиться с помощью радиографии или ультразвука<sup>x</sup> и должны подтверждать, что качество сварки соответствует нагрузкам.

<sup>x</sup> *Нахлесточные сварные соединения, используемые для присоединения днища к корпусу, могут испытываться с использованием методов, альтернативных радиографии или ультразвуку».*

18. Во втором предложении указаны дополнительные участки, подлежащие испытанию в случаях, когда днища состоят из двух или нескольких пластин, свариваемых вместе до формирования днища. На участке изменения профиля днища могут образоваться трещины при формировании днища. Тестирование цилиндрической части днища в этих случаях было отменено, так как эта часть уже проверяется при проверке сварных Т-образных соединений днища со стенками корпуса. В ходе обсуждения были внесены некоторые незначительные редакционные поправки, чтобы привести абзацы, начинающиеся с « $\lambda = 0,8$ :» и « $\lambda = 0,9$ :», в соответствие друг с другом.

**Предложение 10.** Изменить абзац пункта 6.8.1.23, начинающийся с « $\lambda = 0,8$ :», следующим образом (исключенная формулировка ~~зачеркнута~~, а новая набрана курсивом):

«Все сварные швы должны, насколько это возможно, проверяться визуально с обеих сторон и подвергаться неразрушающему контролю. Неразрушающему контролю должны подвергаться все сварные Т-образные соединения ~~и~~, все вставки, используемые во избежание пересечения швов, *и все сварные швы на участке изменения профиля днищ цистерны*. Общая длина проверяемых сварных швов должна быть не менее:» (далее без изменений).

**Предложение 11.** Изменить абзац пункта 6.8.2.1.23, начинающийся с « $\lambda = 0,9$ :», следующим образом (исключенная формулировка ~~зачеркнута~~, а новая набрана курсивом):

«Все сварные швы должны, насколько это возможно, проверяться визуально с обеих сторон и подвергаться неразрушающему контролю. Неразрушающему контролю должны подвергаться все соединения, *все* вставки, используемые во избежание пересечения швов, *все сварные швы на участке изменения профиля днищ цистерны* и *все* сварные швы, выполняемые при сборке оборудования большого диаметра. Общая длина проверяемых сварных швов должна быть не менее:» (далее без изменений).

**Предложение 12.** Включить новую переходную меру 1.6.3.z.z и 1.6.4.z.z следующего содержания:

«1.6.3.z.z/1.6.4.z.z

*Вагоны-цистерны/встроенные цистерны (автоцистерны) и съемные цистерны/контейнеры-цистерны, изготовленные до 1 июля 2019 года в соответствии с требованиями, действующими до 31 декабря 2018 года, но не отвечающие, однако, требованиям пункта 6.8.2.1.23 в отношении проверки сварных швов на участке изменения профиля днищ цистерн, применяемым с 1 января 2019 года, могут по-прежнему эксплуатироваться».*

**Пункт 6: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/20 (Франция) – Цистерна, имеющая поперечное сечение с вогнутой частью, – толкование пункта 6.8.2.1.18, и неофициальный документ INF.8 (ЕКПТ)**

19. В документе, подготовленном Францией, ставится вопрос о том, соответствует ли правилам цистерна, имеющая круглое поперечное сечение с вырезом. В неофициальном документе INF.8, представленном ЕКПТ, комментируются вопросы, поднятые Францией.

20. После обмена мнениями между экспертами было признано, что возможны различные толкования. В соответствии с одним из них поперечное сечение цистерны круглое, когда с нее снята одна деталь, а согласно другому поперечное сечение приобрело в результате выреза другую форму, к которой применимо подстрочное примечание 2 к пункту 6.8.2.1.18, включая требование о том, что стенки корпусов должны иметь выпуклые радиусы. Несмотря на различные толкования, Группа сочла, что такие цистерны безопасны и что их следует допускать к эксплуатации в соответствии с ДОПОГ.

21. Было также отмечено, что круглые, прямоугольные и эллиптические поперечные сечения следует рассматривать как примеры и что правила не должны препятствовать техническим разработкам. Данная конкретная конструкция была разработана еще в 1989 году, и с тех пор около 2 000 единиц были введены в эксплуатацию и не возникало никаких проблем с корпусом.

22. Было решено, что в правила необходимо внести изменения, допускающие другие конструкции и предотвращающие различные толкования. Представитель Соединенного Королевства вызвался подготовить предложение для предварительного обмена мнениями. Этот обмен мнениями могла бы проанализировать неофициальная рабочая группа по проверке и утверждению цистерн, которая провела бы свое совещание в июне 2017 года, а его результаты могли бы быть переданы Рабочей группе по цистернам на сессии Совместного совещания осенью 2017 года. Тем временем рабочей группе ЕКС, отвечающей за стандарт EN 13094, было рекомендовано завершить работу над проектом пересмотра этого стандарта.

**Пункт 7: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/21 (Франция) – Съемные цистерны и контейнеры-цистерны – толкование определений**

23. Франция задала вопрос о том, следует ли рассматривать цистерну, установленную на автотранспортном средстве, показанном на рисунке, содержащемся в этом документе, как контейнер-цистерну или как съемную цистерну. Одни эксперты предположили, что эта цистерна может быть только контейнером-цистерной, так как она снабжена угловыми фитингами; по мнению других, это,

безусловно, съемная цистерна, поскольку у нее имеются складные опоры и кожух, размещенный ниже угловых фитингов; третьи эксперты сочли, что на этот вопрос нельзя ответить, потому что отсутствует информация о конструкции.

24. Был также задан вопрос о том, может ли контейнер-цистерна утверждаться только для автомобильных перевозок. Поскольку определение контейнера в разделе 1.2.1 указывает на одно или несколько перевозочных средств, было высказано предположение, что это возможно.

25. Различные мнения, высказанные экспертами, служат, как представляется, достаточным основанием для пересмотра определений съемной цистерны и контейнера-цистерны в будущем, учитывая, что некоторые из этих определений касаются мультимодальных перевозок.

**Пункт 8: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/22 (Соединенное Королевство) – Доклад неофициальной рабочей группы по проверке и утверждению цистерн и неофициальные документы INF.13 и INF.12 (Соединенное Королевство)**

26. От имени неофициальной рабочей группы по проверке и утверждению цистерн Соединенное Королевство обратилось к участникам Совместного совещания с просьбой одобрить основные принципы, разработанные и согласованные этой группой, и дать согласие на продолжение ею своей работы.

27. основополагающие принципы приводятся ниже. Когда одной Договаривающейся стороной выдается официальное утверждение типа, остальные Договаривающиеся стороны должны принять это официальное утверждение типа. Цистерны, изготовленные в соответствии с этим официальным утверждением типа, должны проходить первоначальную проверку, выполняемую страной, в которой цистерна должна быть зарегистрирована, или, как вариант, страной изготовления, если на это даст согласие компетентный орган страны регистрации цистерны. Страной, в которой цистерна должна быть зарегистрирована, проводится «предэксплуатационная проверка», если первоначальная проверка не осуществляется страной регистрации. Хотя цистерны, соответствующие официальному утверждению типа, будут зарегистрированы в разных Договаривающихся сторонах, ожидается, что благодаря перекрестному контролю гармонизация улучшится и что будет осуществляться постоянный надзор за рынком. Проверяющие органы должны назначаться Договаривающимися сторонами согласно общим требованиям, и предполагается, что об их назначении будут уведомляться секретариаты ЕЭК ООН/ОТИФ, которые опубликуют на своих веб-сайтах перечень проверяющих органов.

28. Эксперты Рабочей группы по цистернам признали, что основополагающие принципы могут быть выполнены. Однако был задан вопрос о том, будет ли создана параллельная системе, применимой к переносному оборудованию под давлением, отдельная система для цистерн, предназначенных для перевозки веществ классов 3–9. Был высказан ряд замечаний по формулировке, касающейся компетентного органа в пункте 5а, регистрации контейнеров-цистерн и привлечения одного проверяющего органа. Было разъяснено, что пока в неофициальном документе INF.12 был воспроизведен только новый раздел главы 6.8 и что соответствующие требования разделов 1.8.6 и 1.8.7 еще находятся на стадии разработки.

29. Рабочая группа поддержала продолжение этой работы, и всем заинтересованным сторонам было предложено представить свои замечания и принять участие в совещании неофициальной рабочей группы, которое планируется повторно созвать 6–8 июня 2017 года в Лондоне.

**Пункт 9: Неофициальный документ INF.6 (МСАГВ) – Сварочные работы согласно пункту 6.8.2.1.23**

30. В принципе предложение МСАГВ о том, чтобы уточнить, что требования пункта 6.8.2.1.23 применимы также к ремонтным мастерским, осуществляющим



сварку, получило общую поддержку. Было также подтверждено, что в стандарте EN 12972 указано, как проверять цистерны, но не уточнено, кто должен это делать.

31. Группа обсудила, какое место в правилах лучше подойдет для предлагаемых текстов. Так как подраздел 6.8.2.1 озаглавлен «Изготовление», а не «Ремонтные работы или модификация», была высказана мысль о том, что пункт 6.8.2.4.4 будет именно таким подходящим местом, так как предполагается, что субъекты, связанные с проведением ремонтных работ, заглянут сначала именно туда. Другим возможным вариантом было бы внесение поправки в пункт 6.8.2.1.23, как это предлагалось в неофициальном документе INF.6. И наконец, было сочтено, что подстрочное примечание к пункту 6.8.2.1.23, гласящее, что *«в случае ремонта, модификации или изменения цистерны требования, применимые к изготовителю, будут аналогичным образом применяться к мастерской по техническому обслуживанию или ремонту, осуществляющей сварку»*, также является перспективным вариантом.

32. МСАГВ было рекомендовано разработать соответствующее предложение и представить его в виде официального документа для одной из будущих сессий.

**Пункт 10: Неофициальный документ INF.7 (Соединенное Королевство) – Идентификация государства, на территории которого было предоставлено официальное утверждение типа встроенной цистерны (автоцистерны), съемной цистерны или транспортного средства-батареи**

33. Ряд экспертов заявили, что идентификатор страны уже используется в номере, присвоенном официальному утверждению типа цистерн в их стране. Другие эксперты отметили, что введение соответствующего положения не будет представлять проблемы и что необходима, однако, переходная мера для уже выданных официальных утверждений типа. Хотя переходной меры предложено не было, было решено согласиться с формулировкой при том условии, что ее следует сохранить в квадратных скобках, пока не будет принята переходная мера. Соединенное Королевство согласилось подготовить для следующей сессии рабочий документ с переходной мерой.

**Предложение 13.** Удалить разделительную линию во втором пункте маркированного списка в пункте 6.8.2.3.1 и изменить формулировку следующим образом:

- «[номер официального утверждения типа, состоящий из отличительного знака, используемого на транспортных средствах, находящихся в международном дорожном движении (МПОГ<sup>9</sup>)/(ДОПОГ<sup>8</sup>), государства, на территории которого было предоставлено официальное утверждение, и регистрационного номера;]».

**Пункт 11: Неофициальный документ INF.11 (Бельгия) – Время удержания – Информация, указываемая в транспортном документе**

34. Цель этого предложения состоит в том, чтобы распространить требование об указании фактического времени удержания в транспортном документе на переносные цистерны, предназначенные для перевозки охлажденных сжиженных газов.

35. Был задан вопрос о том, будет ли это иметь дополнительную ценность, так как пункт 4.2.3.7.2 уже требует указания фактического времени удержания на самой переносной цистерне. Бельгии было предложено пересмотреть это предложение и представить его в виде официального документа, если это будет сочтено необходимым.

**Пункт 12: Неофициальный документ INF.25 (Соединенное Королевство) – Испытание под давлением с использованием другой жидкости или другого газа**

36. После краткого обсуждения Рабочая группа решила отложить рассмотрение этого предложения до разработки рабочей группой ЕКС отдельного стандарта для испытания с использованием газа. Тем временем Соединенное Королевство подготовит рабочий документ об основных принципах проведения испытания под давлением с использованием газа.

**Пункт 13: Неофициальный документ INF.27 (Германия) – Процедура официального утверждения типа цистерн**

37. В этом документе содержатся три вопроса, касающиеся официального утверждения типа цистерн.

38. Вопрос 1 касается официального утверждения типа для модельного ряда цистерн, в частности того, какая цистерна данного модельного ряда должна проходить испытания типа конструкции. В качестве ответа было заявлено, что ситуация наихудшего сценария должна проверяться путем расчета, тогда как испытание прототипа может проводиться на типичном примере.

39. Вопрос 2 касается применения стандарта EN 12972 для официального утверждения типа. В качестве ответа было заявлено, что этот стандарт может использоваться в случае цистерн, предназначенных для перевозки газов, с учетом ссылки, содержащейся в подразделе 1.8.7.8, но не в случае других цистерн, так как таблица пункта 6.8.2.6.2 применяется только к проверкам и испытаниям. Следует также принимать во внимание ссылку на обновленную версию стандарта EN 12972. Она может использоваться для официального утверждения типа на добровольной основе.

40. Вопрос 3 касается официального утверждения эксплуатационного оборудования в рамках официального утверждения цистерны. Было отмечено, что для официального утверждения цистерны могут приниматься протоколы испытаний, проведенных другими проверочными органами. Ожидается, что неофициальная рабочая группа по проверке и утверждению цистерн решит эту проблему в ближайшем будущем.

**Пункт 14: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/144, приложение II – Предложения о внесении поправок в МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ**

41. В отношении поправок, заключенных в квадратные скобки, в приложении II к документу ECE/TRANS/WP.15/AC.1/144:

- переходные меры 1.6.3.47 (стр. 19) и 1.6.4.49 (стр. 20) были изменены в соответствии с предложением 3 настоящего доклада;
- что касается переходных мер 1.6.3.48 и 1.6.4.50, то было решено использовать предложенные секретариатом формулировки, приведенные в подстрочных примечаниях 2 и 3 на стр. 20;
- что касается подраздела 6.8.2.2 (стр. 26), то было решено включить это требование в виде нового пункта под номером 6.8.2.2.11 и удалить квадратные скобки;
- пункт 6.8.3.2.9 был изменен в соответствии с предложением 2 выше;
- пункты 6.8.3.2.6 и 6.10.3.8f (стр. 26): квадратные скобки могут быть удалены.

42. Вследствие снятия квадратных скобок с требований, касающихся указателей уровня, требуется предусмотреть переходную меру для того, чтобы существующее оборудование могло по-прежнему эксплуатироваться.

**Предложение 14.** Включить в разделы 1.6.3 и 1.6.4 новую переходную меру следующего содержания:

«1.6.3.x.x/1.6.4.x.x

Встроенные цистерны (автоцистерны) и съемные цистерны/контейнеры-цистерны, изготовленные до 1 июля 2019 года в соответствии с требованиями, действующими до 31 декабря 2018 года, но не отвечающие, однако, требованиям пункта 6.8.2.2.11, применяемым с 1 января 2019 года, могут по-прежнему эксплуатироваться».

---