



---

**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 2015 года<sup>1</sup>,**

состоявшегося в Женеве 15–25 сентября 2015 года

Добавление<sup>2</sup>**Приложение II****Доклад Рабочей группы по цистернам**

1. Рабочая группа по цистернам провела свое совещание 21–23 сентября 2015 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 Кес де Путтер (Нидерланды). Соответствующие документы были представлены пленарной сессии и переданы для рассмотрения Рабочей группе.
2. Рабочая группа по цистернам, состоящая из 24 экспертов от 12 стран и 5 неправительственных организаций, рассмотрела следующие официальные и неофициальные документы:

---

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



<i>Документы:</i>	ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2015/15 (Соединенное Королевство) ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2015/23/Add.1 (Секретариат) ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2015/27 (МСЖД) ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2015/30 (ОТИФ) ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2015/31 (Латвия) ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2015/39 (Норвегия) ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2015/51 (Нидерланды) ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2015/54 (Нидерланды)
<i>Неофициальные документы:</i>	INF.4 (ЕКС) INF.10 (Соединенное Королевство) INF.17 (Германия) INF.22 (Швейцария) INF.23 (Франция) INF.24 (ЕКС) INF.28 (Бельгия) INF.29 (Соединенное Королевство)

**Пункт 1**

**ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2015/15 (Соединенное Королевство) – Цистерны и стандарты – EN 12972:2014 – «Цистерны для перевозки опасных грузов – Испытания, проверка и маркировка металлических цистерн» + INF.36 (мартовская сессия 2015 года)**

3. Было напомнено о том, что на следующей сессии Совместного совещания будет присутствовать консультант от ЕКС и что этот документ должен быть рассмотрен Рабочей группой по стандартам в ходе сессии Совместного совещания весной 2016 года. Было отмечено, что примечания в этих документах находятся в стадии обсуждения соответствующей рабочей группой ЕКС.

**Пункт 2**

**ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2015/23/Add.1 (Секретариат) – Доклад Специальной рабочей группы по согласованию МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ с Рекомендациями Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов**

4. Рабочей группе было поручено проверить коды цистерн и специальные положения, предусмотренные для четырех новых позиций в таблице А главы 3.2. Для новых позиций под № ООН 3531, 3532, 3533 и 3534 была подтверждена правильность кодов цистерн и специального положения TU30, касающегося степени наполнения. Вместе с тем было сочтено, что для этих позиций недостает специального положения, аналогичного специальному положению TP6 для переносных цистерн. Было сочтено, что применимым является положение TE11, которое было помещено в квадратные скобки для проверки в ходе подготовки к следующей сессии.

**Предложение 1**

Включить в колонку 13 таблицы А главы 3.2 специальное положение TE11 в квадратных скобках для № ООН 3531, 3532, 3533 и 3534.

5. В качестве дополнительной поправки следует включить новые позиции в пункт 4.3.4.1.3 b), поскольку после кода цистерны был поставлен знак (+).

## Предложение 2

Изменить пункт 4.3.4.1.3 b) следующим образом (новая формулировка выделена жирным шрифтом):

b) *класс 4.1:*

*№ ООН 2448 сера расплавленная: код LGBV;*

*№ ООН 3531 полимеризующееся вещество твердое стабилизированное, н.у.к., № ООН 3533 полимеризующееся вещество твердое стабилизированное с регулируемой температурой, н.у.к.: код SGAN;*

*№ ООН 3532 полимеризующееся вещество жидкое стабилизированное, н.у.к., № ООН 3534 полимеризующееся вещество жидкое стабилизированное с регулируемой температурой, н.у.к.: код L4BN.*

## Пункт 3

**ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2015/27 (МСЖД) – Перевозка цистерн, вагонов-батарей/транспортных средств-батарей и МЭГК после истечения срока действия периодической и промежуточной проверок**

6. Этот вопрос уже обсуждался на сессии Рабочей группы в марте 2015 года. В ходе этого рассмотрения было сочтено, что в случае переносных цистерн перевозки в соответствии с МПОГ/ДОПОГ, как правило, короче, чем морские перевозки, и продление срока действительности проверок лишь слегка отсрочит проблему. И хотя некоторые эксперты Группы высказались в поддержку этого предложения, большинство экспертов не поддержали данное предложение в его нынешнем виде. МСЖД было предложено принять во внимание результаты этих обсуждений, изучить соответствующие процедуры, предусмотренные в других нормативных документах, и подготовить дополнительные аргументы в пользу этого предложения.

7. Рабочая группа обсудила новый документ, содержащий два основных предложения. Одно из них касается возможности перевозки цистерны до ее места назначения в случае, если после ее заполнения истек срок действительности проверки. Второе предложение касается возможности возвращения цистерны с грузом после истечения срока действительности проверки для надлежащего удаления или переработки ее содержимого.

8. В отношении первого предложения было отмечено, что этот вопрос не является прежде всего техническим. Было указано, что в течение ограниченного периода после истечения срока действительности проверки отсутствует непосредственная угроза в плане безопасности цистерн. Кроме того, перевозка после истечения срока действительности разрешена в главе 6.5 для КСГМГ, а в главе 6.7 – для переносных цистерн, и в главе 6.8 содержится положение о промежуточных проверках, которые должны проводиться в последующие три месяца.

9. В ходе обсуждения был высказан ряд мнений. Некоторые эксперты заявили о том, что различия в процедурах, предусмотренных в главах 6.7 и 6.8, могут запутать пользователей и контрольные органы, особенно в тех случаях, когда речь идет о контейнерах-цистернах/переносных цистернах с двойной маркировкой и более продолжительных перевозках с учетом задержек, которые могут возникать на линиях железнодорожного сообщения между Азией и Европой. Было также отмечено, что производитель может наполнять контейнеры-цистерны для целей промежуточного хранения груза, не обладая при этом информацией ни о конечном пункте назначения, ни о точной дате отправки.

10. Было сочтено, что если и принимать какое-либо предложение, то оно должно касаться конкретного вида транспорта; для железнодорожного транспорта обсуждался период в один месяц. Кроме того, было отмечено, что при обсуждении подобного предложения следует учитывать содержащуюся в пункте 6.8.2.4.3 формулировку, которая касается вариаций в периодичности проведения промежуточных проверок.

11. Хотя «открытый» подход (основанный на отсутствии ограничений по срокам) не получил какой-либо существенной поддержки, по итогам круглого стола 15 экспертов проголосовали за принятие самого принципа при двух воздержавшихся и двух голосах «против». В этой связи МСЖД было предложено представить пересмотренное предложение.

12. В том, что касается второго аспекта, было признано, что возврат цистерны для надлежащего удаления или переработки ее содержимого после истечения срока действительности проверки представляет собой проблему. В то же время Рабочая группа сочла, что для дальнейшего рассмотрения этого вопроса МСЖД следует представить надлежащую аргументацию.

13. В том, что касается последнего вопроса, связанного с изменением пунктов 6.7.2.19.6, 6.7.3.15.6 и 6.7.4.14.6 путем включения в них формулировки *«и предъявленные для перевозки и принятые к перевозке перевозчиком»*, никаких конкретных позиций выражено не было с учетом понимания, что этот вопрос отнесется к ведению ООН.

#### **Пункт 4**

##### **ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2015/30 (ОТИФ) – Переходные положения**

14. Рабочая группа одобрила переходные меры, касающиеся цистерн, которые были предложены секретариатом.

#### **Пункт 5**

##### **ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2015/31 (Латвия) – Предложение по изменению специального положения TU21 главы 4.3 МПОГ/ДОПОГ**

15. Рабочая группа приветствовала представление Латвией этого документа, содержащего предложение об уточнении и дальнейшей модификации положений TU21 на основе итогов обсуждения, состоявшегося на сессии в марте 2015 года. Был сделан выбор в пользу второго варианта предложения.

16. Были подняты и обсуждены несколько вопросов. В частности, один из вопросов был о том, учитывается ли при определении степени наполнения вода. В результате обращения к отраслевому эксперту, который выступил с презентацией на предыдущем совещании, выяснилось, что при определении степени наполнения вода учитывается.

17. Предложение было доработано и упрощено. По итогам было решено внести также изменения в формулировку положения TU16, которое уже было принято в ходе мартовской сессии.

### Предложение 3

Заменить текст действующего положения TU21 в разделе 4.3.5 следующим текстом:

**TU21** *Вещество должно покрываться одним из следующих защитных агентов:*

- a) *слоем воды толщиной не менее 12 см во время наполнения. Степень наполнения веществом и водой при температуре 60 °C не должна превышать 98%; или*
- b) *азотом, при этом степень наполнения при температуре 60 °C не должна превышать 96%; или*
- c) *сочетанием воды и азота, при этом вещество должно покрываться слоем воды, а остающееся пространство заполняться азотом. Степень наполнения веществом и водой при температуре 60 °C не должна превышать 98%.*

*Когда в соответствии с пунктами a) или c) в качестве защитного агента используется вода и во время рейса следует ожидать низких температур окружающей среды, в воду должно добавляться достаточное количество антифриза для предотвращения ее замерзания. Антифриз должен быть лишен коррозионной активности и способности вступить в реакцию с веществом.*

*Когда в соответствии с пунктами b) или c) в качестве защитного агента используется азот, остающееся пространство должно заполняться азотом таким образом, чтобы давление никогда, даже после охлаждения, не опускалось ниже атмосферного. Цистерна должна герметически закрываться, чтобы не происходило утечки газа.*

### Предложение 4

Изменить положение TU16 следующим образом:

**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, когда во время рейса следует ожидать низких температур окружающей среды, в воду должно добавляться достаточное количество антифриза для предотвращения ее замерзания. Антифриз должен быть лишен коррозионной активности и способности вступить в реакцию с веществом.*

#### Пункт 6

**ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2015/39 (Норвегия) – Перевозка опасных грузов в МЭГК, погруженных на транспортное средство, оснащенное крюковым захватом с гидравлическим приводом**

18. В примере Норвегии МЭГК погружались на транспортное средство с помощью крюкового подъемника стрелы, которой оборудовано это автотранспортное средство. В Норвегии произошло несколько аварий при использовании системы крюкового подъемника этого типа для погрузки неопасных грузов.

19. Норвегия в своем документе подняла два вопроса:
- При погрузке МЭГК на транспортное средство, применяются ли только требования к креплению грузов, предусмотренные в подразделе 7.5.7.1, или же применяются требования к креплениям, изложенные в разделе 9.7.3 ДОПОГ?
  - Должен ли МЭГК (многоэлементный газовый контейнер) соответствовать определению контейнера?
20. Норвегия поставила вопрос о том, почему в главе 6.8 отсутствуют требования к креплениям для МЭГК, тогда как в главе 6.7 предусмотрены требования к креплениям для МЭГК ООН, а в подразделе 6.8.2.1 предусмотрены требования к креплениям для контейнеров-цистерн.
21. Этот вопрос может быть разбит на следующие составляющие: требования к средствам крепления элементов МЭГК (6.8.3.1.5); требования к креплениям для МЭГК (6.8); требования к креплениям на транспортных средствах (9.7.3); крепление МЭГК на транспортных средствах (7.5.7.4). Некоторые делегаты предложили изменить пункт 6.8.3.1.5 так, чтобы он распространялся также на МЭГК и их крепления. Другие предложили изменить пункт 6.8.2.1.2.
22. Делегаты по-разному толковали пункт 9.7.3. Некоторые сочли, что его первая часть имеет отношение ко всем изделиям, о которых говорится в разделе 6.8, а оставшаяся часть – к автоцистернам, транспортным средствам-батарейкам и транспортным средствам, перевозящим съемные цистерны. По мнению же других делегатов, к автоцистернам, транспортным средствам-батарейкам и транспортным средствам, перевозящим съемные цистерны, имеет отношение только пункт 6.8.2.1.16.
23. Соединенное Королевство обнаружило ошибку в тексте на английском языке, исправление которой позволило прояснить толкование. Кроме того, Норвегия займется изучением вопроса о дальнейшем улучшении этой формулировки.
24. Было отмечено, что в определении МЭГК, содержащемся в разделе 1.2.1, отсутствует формулировка «соответствующий определению термина "контейнер"».
25. Норвегия вызвалась подготовить, при содействии ЕАППГ, и представить предложение по устранению этого недочета.

## Предложение 5

Внести исправления в нумерацию пунктов, указанных в разделе 9.7.3, следующим образом (только на английском языке):

### 9.7.3 Крепления

*Крепления должны быть рассчитаны таким образом, чтобы выдерживать статические и динамические нагрузки в нормальных условиях перевозки, а также минимальные нагрузки, определенные в пунктах 6.8.2.1.2, 6.8.2.1.11–~~6.8.2.1.15~~ 6.8.2.1.13, 6.8.2.1.15 и 6.8.2.1.16 в случае автоцистерн, транспортных средств-батарей и транспортных средств, перевозящих съемные цистерны.*

**Пункт 7****ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2015/51 (Нидерланды) – Корпуса цистерн с защитной облицовкой + INF.28 (Бельгия)**

26. Представитель Нидерландов высказал мнение о недопустимости аварий, подобных той, которая произошла летом 2013 года из-за того, что в облицовке цистерны, заполненной соляной кислотой, возник дефект, который привел к тому, что за считанные часы корпус цистерны, изготовленный из алюминиевого сплава, был растворен на значительных участках и произошла серьезная утечка. Данное предложение нацелено на согласование положений пунктов 4.3.2.1.5 и 6.8.2.1.9; на основании пункта 4.3.2.1.5 соляная кислота в принципе не должна была перевозиться в цистерне, корпус которой изготовлен из алюминиевого сплава с облицовкой.

27. Бельгия, представив документ INF.28, отметила, что в обращении находится значительное количество цистерн с корпусом из алюминиевого сплава с облицовкой. Вопрос о дефекте облицовки, который стал основной причиной аварии, в документе Нидерландов не решен. Следует усовершенствовать положения главы 6.8, касающиеся использования облицовки и проведения ее проверок, в соответствии с положениями главы 6.7.

28. Несколько экспертов сочли, что предложение, содержащееся в документе 2015/51, ограничивает использование корпусов из стали с облицовкой и, как следствие, является неприемлемым. Подход Бельгии получил поддержку, однако были высказаны оговорки в отношении проведения дополнительных проверок. Как было отмечено, каждая проверка повышает риск повреждения облицовки. Некоторые эксперты предложили просто ввести запрет на использование цистерн из алюминиевого сплава в сочетании с облицовкой в случае определенных критически опасных изделий, как это уже предлагалось в одном из предыдущих документов.

29. В заключение Рабочая группа согласилась с предложением Бельгии о проведении совместной работы с Нидерландами и другими заинтересованными сторонами в целях поиска приемлемого решения этого вопроса, которое включало бы подробные требования в отношении использования, контроля и проверок облицовки.

**Пункт 8****ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2015/54 (Нидерланды) – Ограничения, налагаемые на утверждение цистерн с вакуумной изоляцией для перевозки СПГ стандартом, на который сделана опосредованная ссылка**

30. Для изготовления средств удержания с вакуумной изоляцией в МПОГ/ДОПОГ даются ссылки на стандарты EN 1251-2:2000 и EN 13530-2. В обоих упомянутых стандартах делается ссылка на стандарт EN 1252-1:1998, специально предусмотренный для прочности материала корпуса при температурах ниже  $-80^{\circ}\text{C}$ . Однако в сферу применения этого стандарта на прочность материала не включен СПГ.

31. Было сочтено, что наиболее подходящим способом размещения этой информации будет включение примечания в таблицу, где приводится ссылка на стандарт на изготовление соответствующего изделия. Для включения в ссылку в разделе 6.2 предложенное примечание следует сделать более конкретным.

32. Было предложено поручить секретариату обратиться к ТК 268 ЕКС с просьбой пересмотреть этот стандарт.

### Предложение 6

Добавить примечание в таблицу 6.2.4.1 для EN 1251-2:2000 (новая формулировка выделена жирным шрифтом и курсивом):

EN 1251-2:2000	Криогенные сосуды – Переносные сосуды с вакуумной изоляцией объемом не более 1 000 литров – Часть 2: Конструкция, изготовление, проверка и испытания  <i>Примечание: Стандарт EN 1252-1:1998, на который делается ссылка в данном стандарте, применяется также к закрытым криогенным сосудам для перевозки вещества под № ООН 1972 (СПГ).</i>	6.2.3.1 и 6.2.3.4	До дальнейшего указания	
----------------	---	-------------------	-------------------------	--

### Предложение 7

Добавить примечание в таблицу 6.8.2.6.1 для EN 13530-2:2002 + A1:2004 (новая формулировка выделена жирным шрифтом и курсивом):

EN 13530-2:2002	Криогенные сосуды – Крупные переносные сосуды с вакуумной изоляцией – Часть 2: Конструкция, изготовление, проверка и испытания	6.8.2.1 (за исключением пункта 6.8.2.1.17), 6.8.2.4, 6.8.3.1 и 6.8.3.4	С 1 января 2005 года до 30 июня 2007 года	
EN 13530-2:2002 + A1:2004	Криогенные сосуды – Крупные переносные сосуды с вакуумной изоляцией – Часть 2: Конструкция, изготовление, проверка и испытания  <i>Примечание: Стандарт EN 1252-1:1998, на который делается ссылка в данном стандарте, применяется также к цистернам для перевозки вещества под № ООН 1972 (СПГ).</i>	6.8.2.1 (за исключением пункта 6.8.2.1.17), 6.8.2.4, 6.8.3.1 и 6.8.3.4	До дальнейшего указания	

### Пункт 9

#### INF.4 (ЕКС) – Запрос о предоставлении заключения Рабочей группой по цистернам EN 16522:2014

33. Ввиду того что эти стандарты еще не были получены членами Рабочей группы, обсуждение этого документа было отложено до следующей сессии.

### Пункт 10

#### INF.10 (Соединенное Королевство) – Цистерны: неофициальная рабочая группа по проверке и утверждению цистерн

34. Представитель Соединенного Королевства проинформировал Рабочую группу об итогах первой сессии, которая состоялась в Лондоне 15 и 16 июня 2015 года. Следующее совещание планируется провести с 12 по 14 октября 2015 года в Лондоне.



**Пункт 11****INF.17 (Германия) – Требования, предъявляемые к МЭГК, имеющим в своем составе сосуды под давлением, кроме сосудов ООН**

35. В главе 6.8 не предусмотрена ссылка на стандарты, касающиеся изготовления МЭГК. Поскольку дополнительные коды отсутствуют, предложено для этой цели применять соответствующие части стандарта EN 13807. В настоящее время сфера охвата данного стандарта ограничена транспортными средствами-батареями.

36. По документу состоялось обсуждение, и было подтверждено, что стандарт EN 13807 находится в стадии пересмотра и что в его сферу охвата будут включены МЭГК. Примечание было изменено таким образом, который позволяет использовать также сосуды ООН под давлением, как это предусмотрено в пункте 6.8.3.1.4.

**Предложение 8**

Для МПОГ: заменить существующую формулировку в подразделе 6.8.3.6 МПОГ «(зарезервирован)» следующим текстом:

**ПРИМЕЧАНИЕ:** Лица или организации, несущие на основании стандартов ответственность в рамках МПОГ, должны отвечать требованиям МПОГ.

Свидетельства об официальном утверждении типа выдаются в соответствии с разделом 1.8.7. Стандарт, на который сделана ссылка в приведенной ниже таблице, должен применяться для выдачи официальных утверждений типа в соответствии с указаниями, содержащимися в колонке 4, для выполнения требований главы 6.8, указанных в колонке 3. Стандарты применяются в соответствии с разделом 1.1.5. В колонке 5 указана крайняя дата, до которой существующие официальные утверждения типа должны быть отозваны в соответствии с пунктом 1.8.7.2.4; если никакой даты не указано, официальное утверждение типа остается действительным до истечения его срока действия.

С 1 января 2009 года использование стандартов, на которые сделаны ссылки, является обязательным. Исключения рассматриваются в подразделе 6.8.3.7.

Если ссылки сделаны на несколько стандартов для применения одних и тех же требований, должен применяться только один из этих стандартов, но в полном объеме, если в приведенной ниже таблице не указано иное.

Сфера применения каждого стандарта определена в положении о сфере применения данного стандарта, если в приведенной ниже таблице не указано иное.

Ссылка	Название документа	Применимые подразделы и пункты	Применяется в отношении новых официальных утверждений типа или продлений	Крайняя дата отзыва существующих официальных утверждений типа
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
EN 13807:2003	Переносные газовые баллоны – Транспортные средства-батареи – Конструкция, изготовление, идентификация и испытания	6.8.3.1.4 и 6.8.3.1.5, 6.8.3.2.18–6.8.3.2.26, 6.8.3.4.10–6.8.3.4.12 и 6.8.3.5.10–6.8.3.5.13	До дальнейшего указания	

	<i>Примечание: Где это целесообразно, данный стандарт может применяться к МЭГК, имеющим в своем составе сосуды под давлением.</i>			
--	---	--	--	--

## Предложение 9

В случае ДОПОГ включить в колонку 2 таблицы в подразделе 6.8.3.6 примечание следующего содержания (новая формулировка выделена жирным шрифтом и курсивом):

Ссылка	Название документа	Применимые подразделы и пункты	Применяется в отношении новых официальных утверждений типа или продлений	Крайняя дата отзыва существующих официальных утверждений типа
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
EN 13807:2003	Переносные газовые баллоны – Транспортные средства-батареи – Конструкция, изготовление, идентификация и испытания  <i>Примечание: Где это целесообразно, данный стандарт может также применяться к МЭГК, имеющим в своем составе сосуды под давлением.</i>	6.8.3.1.4 и 6.8.3.1.5, 6.8.3.2.18–6.8.3.2.26, 6.8.3.4.10–6.8.3.4.12 и 6.8.3.5.10–6.8.3.5.13	До дальнейшего указания	

## Пункт 12

### INF.22 (Швейцария) – Пояснение определения «максимальное рабочее давление» цистерны

37. Цель этого документа состоит в том, чтобы повысить уровень осведомленности о том, что определение максимального рабочего давления в разделе 1.2.1 может толковаться по-разному. Это, в частности, затрудняет разработку стандартов в ТК 296 ЕКС.

38. Вопрос заключается в том, в каком месте цистерны необходимо измерять максимальное рабочее давление. В частности, особую важность этот момент приобретает в случае цистерн, о которых идет речь в пункте 6.8.2.1.14 а) и которые рассчитаны на давление, равное удвоенному статическому давлению подлежащего перевозке вещества, но не менее удвоенного статического давления воды, поскольку давление в самой низшей точке цистерны ввиду наличия перевозимого вещества является значительным по сравнению с давлением срабатывания дыхательного устройства.

39. Несколько экспертов приветствовали предложение Швейцарии измерять рабочее давление в верхней части цистерны, в пространстве над уровнем вещества, но при этом сочли, что при изменении формулировки определения следует проявлять чрезвычайную осторожность ввиду возможных непредвиденных последствий.

40. В ходе этой сессии не удалось прийти к какому-либо заключению на основе данного неофициального документа. Швейцарии предложено разработать соответствующее предложение, принимая во внимание результаты обсуждений, при этом Германия и Соединенное Королевство согласились представить за время до следующего совещания письменные соображения по этому вопросу.

### **Пункт 13**

#### **INF.23 (Франция) – Применение пункта 6.8.3.2.17: смотровые отверстия для проверки корпусов, предназначенных для перевозки охлажденных сжиженных газов**

41. Франция обратилась к другим странам с вопросом о том, как они толкуют пункт 6.8.3.2.17 применительно к цистернам для перевозки охлажденного природного газа, изолированным без использования вакуума.

42. Несколько экспертов подтвердили, что пункт 6.8.3.2.17 следует рассматривать в совокупности с пунктами 6.8.3.4.7 и 6.8.3.4.8. Пункт 6.8.3.2.17 предусматривает, что наличие смотрового отверстия не требуется в случае предназначенных для охлажденных газов цистерн, независимо от того, имеют ли они вакуумную изоляцию или нет. В этой связи пункт 6.8.3.4.8 содержит требования в отношении закрытия цистерны после того, как было вырезано отверстие для проверки внутреннего состояния. Пункт 6.8.3.4.7 предусматривает возможность замены проверки внутреннего состояния другими видами испытаний, которые не требуют вырезать отверстия в корпусе цистерн с вакуумной изоляцией.

43. Участники обсуждения пришли к заключению, что к конструкции цистерн без вакуумной изоляции не предъявляется требования о наличии смотрового отверстия, однако такое отверстие вырезается в случае наступления срока проведения проверки. Это отверстие должно быть снова закрыто, например путем сваривания пластины.

44. Вместе с тем в настоящее время на практике цистерны без вакуумной изоляции, которые в основном являются цистернами для перевозки диоксида углерода, имеют смотровое отверстие, сделанное для того, чтобы избежать дорогих и сложных процедур.

45. Было сочтено, что здесь не требуется вносить никаких изменений, поскольку вопрос о том, следует ли предусматривать конструктивное смотровое отверстие в цистерне для охлажденных газов или нет, решается по усмотрению пользователя или изготовителя с учетом того, что в случае необходимости проведения проверки внутреннего состояния цистерны такое отверстие будет сделано.

46. В результате обсуждений было сочтено, что было бы целесообразным пересмотреть формулировки положений пунктов 6.8.3.2.17, 6.8.3.4.7 и 6.8.3.4.8.

### **Пункт 14**

#### **INF.24 (ЕКС) – Информация по пересмотру стандарта EN 14025, касающегося конструкции и изготовления металлических цистерн под давлением**

47. Согласно информации, поступившей от ЕКС, стандарт EN 14025 в настоящее время находится на этапе пересмотра в целях включения в него требований в отношении конструкции цистерн, «устойчивой к ударному давлению взрыва». Проект пересмотренного стандарта будет вскоре распространен и вынесен на официальное голосование.

48. МСАГВ выразил обеспокоенность в связи с расчетом, сделанным в В3, который отличается от данных, содержащихся в докладе о расследовании, представленном TRT6 и ВАМ, что должно быть доведено до сведения соответствующей рабочей группы ЕКС, а также Рабочей группы по стандартам.

**Пункт 15**

**INF.29 (Соединенное Королевство) – Цистерны: испытание под давлением с использованием газа**

49. В данном неофициальном документе Соединенное Королевство заявило о своей готовности представить к мартовской сессии 2016 года официальное предложение, касающееся испытания цистерн под давлением с использованием газа. Оно является итогом обсуждений, имевших место в ходе совещания Рабочей группы 5 ТК 296 ЕКС, которое состоялось в июне 2015 года в Берлине.