



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 2016 года¹,

состоявшейся в Берне 14–18 марта 2016 года

Добавление²

Приложение I

Доклад Рабочей группы по цистернам

1. Рабочая группа по цистернам провела свое совещание 14–16 марта 2016 года в Берне 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 на пленарной сессии и переданы для рассмотрения Рабочей группе.

¹ Распространен Межправительственной организацией по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) в качестве документа OTIF/RID/RC/2016-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.

² Распространено Межправительственной организацией по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) под условным обозначением OTIF/RID/RC/2016-A/Add.1.



2. Рабочая группа по цистернам, состоящая из 28 экспертов от 12 стран и 7 неправительственных организаций, рассмотрела следующие официальные и неофициальные документы:

Документы: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2016/10 (Румыния)
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2016/11 (Норвегия)
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2016/12(Соединенное Королевство)
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2016/13 (Соединенное Королевство)
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2016/17 (Швейцария)

Неофициальные документы: INF.5 (ОТИФ)
INF.16 (Российская Федерация)
INF.17 (Соединенное Королевство)
INF.21 (МСЖД/ЕСФХП)
INF.36 (ОТИФ)
INF.45 (Франция)
INF.48 (Соединенное Королевство)
INF.49 (Франция)

Ввиду ограниченности времени не удалось обсудить нижеследующие неофициальные документы, рассмотрение которых было отложено до следующей сессии:

INF.10 (ЕКС)
INF.12 (Нидерланды)
INF.13 (Нидерланды)
INF.18 (ЕАПГ)
INF.34 (Российская Федерация)
INF.38 (ЕАСНГ)
INF.39 (ЕАСНГ)

Пункт 1: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2016/10 (Румыния) – Определения стандартной стали и мягкой стали

3. Цель указанного документа заключалась в том, чтобы проанализировать последствия исключения определений стандартной стали и мягкой стали из главы 6.7 и сохранения определений этих терминов, уже содержащихся в разделе 1.2.1 МПОГ/ДОПОГ. В ответ на просьбу Румынии Рабочая группа обсудила значение данных определений в контексте раздела 2.2.7 в сочетании с главами 6.4, 6.5, 6.7 и в контексте раздела 1.2.1 в сочетании с главой 6.8.

4. Группа смогла согласиться с тем, что значение и величины определений мягкой стали и стандартной стали, содержащихся в разделе 1.2.1 в сочетании с главой 6.8, и соответствующих определений, содержащихся в главе 6.7, являются одинаковыми, несмотря на наличие дополнительного текста в определении мягкой стали в главе 6.7. С технической точки зрения не следует ожидать каких-либо серьезных последствий в результате замены определений, содержащихся в главе 6.7, определениями, содержащимися в разделе 1.2.1.

Вместе с тем были высказаны сомнения по поводу целесообразности исключения данных определений из числа примерно 15 других определений, приведенных в разделах 6.7.2, 6.7.3 и 6.7.4.

5. Что касается использования термина «стандартная сталь» в главе 6.5 применительно к КСГМГ, то был поднят вопрос о том, не будет ли более уместным использовать здесь термин «мягкая сталь». Определение стандартной стали содержит теоретические значения, предназначенные только для целей

расчета, в то время как в определении мягкой стали предусмотрен диапазон низкоуглеродистых сталей, для которых не нужно производить расчет эквивалентной толщины стенок.

Группа сочла, что она не в состоянии подтвердить, соответствует ли определение мягкой стали в разделе 1.2.1 требованиям, изложенным в разделе 2.2.7

и главе 6.4, или нет.

Румынии было предложено проверить вместе с экспертами Организации Объединенных Наций, подходит ли определение стандартной стали, содержащееся в настоящее время в разделе 1.2.1, для главы 6.5, а определение мягкой стали – для раздела 2.2.7/главы 6.4. В зависимости от результатов этой проверки следует рассмотреть вопрос о том, должны ли данные определения в будущем распространяться только на цистерны.

Пункт 2: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2016/11 (Норвегия) – Предложение о поправках к главе 6.8 в отношении МЭГК и контейнеров цистерн

6. На основе документа 2015/39, который касается МЭГК/контейнера-цистерны, погруженного на транспортное средство с помощью подъемной системы с так называемым крюковым захватом (в данном конкретном случае – МЭГК), Норвегия предлагает внести поправки в требования главы 6.8 в отношении средств крепления МЭГК, включая элементы и раму, а для тех МЭГК, которые отвечают определению, содержащемуся в КБК, предусмотреть, что они должны соответствовать требованиям данной конвенции. Помимо этого, в указанном документе содержатся предложения по усовершенствованию требований, касающихся средств крепления МЭГК и контейнеров-цистерн на транспортном средстве. Указанный документ основан на обсуждениях, состоявшихся в ходе осенней сессии 2015 года, и подготовлен в сотрудничестве с ЕАПП.

7. Было отмечено, что МЭГК, предусмотренные в главе 6.8, по определению не нуждаются в угловых фитингах/твистлоках и могут закрепляться на транспортном средстве с помощью других средств. Было также высказано мнение о том, что в случае подъемных систем с крюковым захватом следует, когда это необходимо, учитывать в конструкции изгибающий момент в раме МЭГК.

8. Предложение 1, содержащееся в данном документе, было рассмотрено и в целом принято Группой. Однако было сочтено, что его формулировку можно было бы улучшить в соответствии с редакцией пункта 6.8.2.1.2 для автоцистерн и контейнеров-цистерн.

Предложение 1:

Для МПОГ/ДОПОГ Изменить пункт 6.8.3.1.5 следующим образом (новый текст выделен **жирным шрифтом** и *курсивом*):

«6.8.3.1.5	Элементы <i>вагонов батарей/транспортных средств-батарей</i> и средства их крепления		Элементы <i>и рама МЭГК</i> и средства их крепления
	должны быть способны при максимально допустимой загрузке выдерживать нагрузки, определенные в пункте 6.8.2.1.2. Для каждой нагрузки напряжение в наиболее напряженной точке элемента и средства его крепления не должно превышать		

величины, определенной в подразделе 6.2.5.3 для баллонов, трубок, барабанов под давлением и связок баллонов, и величины σ , определенной в пункте 6.8.2.1.16 для цистерн.».

9. В предложении 2 предлагается распространить силы ускорения, упомянутые в пункте 6.8.2.1.2 и соответствующих разделах главы 6.7, на все транспортные средства, перевозящие цистерну, согласно разделу 9.7.3 ДОПОГ. Некоторые эксперты сочли, что в результате этого к транспортным средствам, перевозящим контейнеры-цистерны, переносные цистерны и МЭГК, будут предъявляться более жесткие требования, чем требования, на которые они рассчитаны в настоящее время. В нормальных условиях перевозки, упомянутых в разделе 9.7.3, автоцистерны будут испытывать ускорение 0,8 G, а в отношении прочности транспортных средств, перевозящих контейнеры, о каких-либо проблемах неизвестно. Дополнительные осложнения можно будет ожидать, если установить максимальный вес для контейнеров в свидетельстве ДОПОГ о допущении транспортного средства. Было признано, что данный вопрос касается только ДОПОГ.

10. Было решено не изменять формулировку раздела 9.7.3 на нынешнем этапе, поскольку Группа не смогла ответить на вопрос о том, почему в ДОПОГ не перенесены требования раздела 7.2.2 Типовых правил ООН, и смысл пункта 7.5.7.4 в связи с пунктом 7.5.7.1 неясен. Было сочтено, что, поскольку данный вопрос касается только ДОПОГ и на совещании не присутствуют эксперты в области транспортных средств и представители соответствующих ассоциаций автоперевозчиков, на этот вопрос невозможно ответить. К секретариату обратились с просьбой довести эти соображения до сведения WP.15.

11. Предложение 3, касающееся включения МЭГК в раздел 7.1.3, было принято большинством экспертов.

Предложение 2:

Для МПОГ/ДОПОГ Изменить формулировку раздела 7.1.3 следующим образом (новый текст выделен **жирным шрифтом** и *курсивом*):

«7.1.3 Большие контейнеры, переносные цистерны, *МЭГК* и контейнеры-цистерны, соответствующие определению термина «контейнер», содержащемуся в КБК (1972 года) с внесенными в нее поправками или в памятках МСЖД 591 (по состоянию на 1 октября 2007 года, третье издание), 592-2 (по состоянию на 1 октября 2004 года, шестое издание), 592-3 (по состоянию на 1 января 1998 года, второе издание) и 592-4 (по состоянию на 1 мая 2007 года, третье издание), не разрешается использовать для перевозки опасных грузов, если большой контейнер или рама переносной цистерны, *МЭГК* или контейнера-цистерны не удовлетворяет положениям КБК или памяток МСЖД 591 и 592-2–592-4.».

Пункт 3: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2016/12 (Соединенное Королевство) – Испытание под давлением с использованием газа

12. В соответствии с МПОГ/ДОПОГ гидравлическое испытание под давлением, предусмотренное в главах 6.2, 6.7 и 6.8, может проводиться с использованием газа вместо жидкости с согласия компетентного органа. Однако в главе 6.8 это допускается только в «особых случаях». Определения особых

случаев не имеется, и поэтому предлагается исключить данное ограничение, с тем чтобы привести главу 6.8 в соответствие с главами 6.2 и 6.7.

13. Соединенное Королевство выступило с презентацией, которая показала, что испытание с использованием газа не будет сопряжено с неприемлемым риском по сравнению с испытанием, в ходе которого используется жидкость, на основании накопленного в Соединенном Королевстве опыта испытания опорожняемых самотеком цистерн, указанных в пункте 6.8.2.1.14 а), во время проведения периодических проверок.

Некоторые эксперты высказали оговорки и не согласились с унификацией, предложенной Соединенным Королевством. Было также заявлено, что предлагаемые поправки позволят использовать газ также при проведении испытаний цистерн более высокого давления. Хотя некоторые делегации сообщили об имевших место авариях, другие делегации сообщили о многолетнем положительном опыте испытаний под давлением цистерн, опорожняемых самотеком, с использованием газа в качестве среды. Было выражено мнение, что, возможно, следует разработать стандартизированные процедуры для безопасных условий труда.

14. Группа сочла, что не следует принимать каких-либо поправок и что Рабочей группе 5 ТК 296 ЕКС (CEN/TC 296/WG 5) следует пока что отложить рассмотрение вопроса об испытаниях с использованием газа и особых случаях, с тем чтобы завершить следующий пересмотр стандарта EN 12972 своевременно для включения на него ссылки в издание МПОГ/ДОПОГ 2019 года. Была высказана идея о том, что затем следует разработать специальный стандарт, касающийся испытаний с использованием газа.

Пункт 4: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2016/13, INF 17 и INF 48 (Соединенное Королевство) – Цистерны: неофициальная рабочая группа по проверке и утверждению цистерн

15. Неофициальная рабочая группа провела вторую сессию 12–14 октября 2015 года и третью сессию 11–13 января 2016 года в Лондоне с целью обсуждения вопросов контроля и мониторинга проверяющих органов, вариантов взаимного признания испытаний, а также требований в отношении проверки и изготовления цистерн. Соединенное Королевство проинформировало Рабочую группу по цистернам о ходе работы, в том числе о накопленном в Соединенном Королевстве опыте в связи с автоцистернами, не удовлетворяющими требованиям, и об основных результатах проведенных Соединенным Королевством исследований, и отметило следующие темы, которые необходимо обсудить: вопросник по деятельности назначенных проверяющих органов, поправки к требованиям в отношении сварки и проверки сварных швов (6.8.2.1.23), неразрушающий контроль сварных швов в тех местах цистерны, которые особенно уязвимы к повреждениям во время аварии, и возможности для дистанционного внутреннего осмотра.

16. Участники обсудили вопросник, приведенный в приложении А к INF.17, и был высказан и согласован с Соединенным Королевством ряд предложений по улучшению вопросника. Предложенные улучшения предусматривали включение незаполненных клеток для ответов на вопросы, с тем чтобы можно было вносить пояснительные замечания, и более удобный для пользователя формат.

С учетом этих улучшений Группа утвердила данный вопросник для направления договаривающимся государствам МПОГ и договаривающимся сторонам ДОПОГ.

17. Поправки к пункту 6.8.2.1.23, согласованные неофициальной рабочей группой на третьей сессии, были в принципе приняты экспертами. Вместе с тем большинство экспертов высказали мнение о том, что текст требует дополнительного улучшения. В свете результатов работы неофициальной рабочей группы и просьб о дальнейшем улучшении некоторые эксперты предложили поправки, которые необходимо будет утвердить в докладе Совместного совещания. Первоначально некоторые эксперты высказали пожелание включить данные поправки в издание МПОГ/ДОПОГ 2019 года, однако после продолжительной дискуссии большинство членов Группы приняли нижеследующие поправки и сопутствующие переходные меры, касающиеся существующих цистерн, для включения в издание МПОГ/ДОПОГ 2017 года.

Предложение 3:

МПОГ/ДОПОГ Заменить существующий текст пункта 6.8.2.1.23 следующим текстом:

«6.8.2.1.23 Способность изготовителя выполнять сварочные работы должна быть проверена и подтверждена компетентным органом или назначенным им органом, который выдает официальное утверждение типа. Изготовитель должен использовать систему обеспечения качества сварки. Сварочные работы должны выполняться квалифицированными сварщиками в соответствии с аттестованной технологией сварки, эффективность которой (включая требуемую термическую обработку) была подтверждена испытаниями. Неразрушающие испытания должны проводиться с помощью радиографии или ультразвука и должны подтверждать, что качество сварки соответствует нагрузкам.

Необходимо проводить следующие проверки сварных швов, выполненных в соответствии с каждой технологией сварки, используемой изготовителем, в зависимости от величины коэффициента λ , используемого для определения толщины стенок корпуса в пункте 6.8.2.1.17:

$\lambda = 0,8$: 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 для избежания пересечения швов. Общая длина проверяемых сварных швов должна быть не менее:

10% длины всех продольных сварных швов,

10% длины всех кольцевых сварных швов,

10% длины всех кольцевых сварных швов в днищах цистерны, и

10% длины всех радиальных сварных швов в днищах цистерны.

$\lambda = 0,9$: Все сварные швы должны, насколько это возможно, проверяться визуально с обеих сторон и подвергаться неразрушающему контролю. Неразрушающему контролю должны подвергаться все стыки, вставки, используемые для избежания пересечения швов, и сварные швы, выполняемые при сборке оборудования большого диаметра. Общая длина проверяемых сварных швов должна быть не менее:

- 100% длины всех продольных сварных швов,
- 25% длины всех кольцевых сварных швов,
- 25% длины всех кольцевых сварных швов в днищах цистерны, и
- 25% длины всех радиальных сварных швов в днищах цистерны.

$\lambda = 1$: Все сварные швы по всей их длине должны подвергаться неразрушающему контролю и должны, насколько это возможно, проверяться визуально с обеих сторон. Для проверки качества сварных работ необходимо отобрать испытательный образец.

В случаях $\lambda = 0,8$ или $\lambda = 0,9$, когда на том или ином участке сварного шва обнаружено наличие неприемлемого дефекта, неразрушающий контроль распространяется на равный по длине участок сварного шва по обе стороны того участка, на котором имеется дефект. Если в процессе неразрушающего контроля обнаружен дополнительный неприемлемый дефект, неразрушающий контроль распространяется на все остальные сварные швы, выполненные по технологии сварки того же типа.

Если у компетентного органа или назначенного им органа, имеются сомнения в отношении качества сварных швов, включая сварные швы, выполненные для устранения дефектов, обнаруженных методами неразрушающего контроля, то он может потребовать проведения дополнительных проверок.».

Предложение 4

МПОГ/ДОПОГ Включить в подразделы 1.6.4 и 1.6.5 новые переходные меры следующего содержания:

«1.6.3.X Вагоны-цистерны/Встроенные цистерны (автоцистерны) и съемные цистерны, изготовленные до 1 июля 2017 года в соответствии с требованиями, действующими до 31 декабря 2016 года, но не отвечающие, однако, требованиям пункта 6.8.2.1.23, применяемым с 1 января 2017 года, могут по-прежнему эксплуатироваться.».

«1.6.4.Y Контейнеры-цистерны, изготовленные до 1 июля 2017 года в соответствии с требованиями, действующими до 31 декабря 2016 года, но не отвечающие, однако, требованиям пункта 6.8.2.1.23, применяемым с 1 января 2017 года, могут по-прежнему эксплуатироваться.».

18. Группа обсудила дополнительный текст для пункта 6.8.2.1.23, предложенный Соединенным Королевством с целью проверки качества сварных швов в местах на цистерне, которые особенно уязвимы к повреждениям при аварии в случае бокового удара и опрокидывания. Было отмечено, что по данному вопросу неофициальная рабочая группа не достигла консенсуса и что рассматриваемый текст ранее не передавался Рабочей группе по цистернам. Некоторые эксперты высказали мнение, что предлагаемый текст не даст ожидаемых Соединенным Королевством результатов. Было предложено дополнительно обсудить этот вопрос в ходе одной из последующих сессий неофициальной рабочей группы.

19. Был обсужден вопрос, поставленный в пункте 7 документа 2016/13, относительно того, могут ли методы дистанционного осмотра заменять собой непосредственный осмотр лицом, входящим в цистерну. Несколько делегаций высказали свои оговорки на основании ранее проведенных экспериментов в области дистанционного осмотра. Было также отмечено, что с точки зрения согласования между испытаниями и органами, проводящими испытание, не следует допускать использования альтернативных методов, если они не разработаны в достаточной мере и не задокументированы, с тем чтобы эти методы могли единообразно использоваться всеми проверяющими органами. Было также заявлено, что не следует препятствовать научно-техническому прогрессу. Было высказано предложение, что неофициальной рабочей группе следует изучить вопрос о том, привел ли технический прогресс к созданию подходящих систем дистанционного осмотра.

**Пункт 5: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2016/17 (Швейцария)
и INF.49 (Франция) – Пояснение определения «максимальное
рабочее давление» для цистерн**

20. Данный вопрос обсуждался в ходе осенней сессии 2015 года на основе неофициального документа INF.22. В определении максимального рабочего давления приводятся примеры случаев, когда это давление достигается. Однако во всех примерах допускается толкование того, учитывается ли давление, создаваемое весом вещества в цистерне, что особенно важно в случае цистерн, опорожняемых самотеком, в соответствии с пунктом 6.8.2.1.14 а). За период, прошедший после последней сессии, данное предложение было доработано с целью уточнения значения.

21. Ключевым аспектом данного предложения является то, что определение максимального рабочего давления не относится к цистернам, опорожняемым самотеком, в соответствии с пунктом 6.8.2.1.14 а).

Было заявлено, что после последней сессии Рабочей группы появилась новая информация и теперь принцип, лежащий в основе предложения, является приемлемым. Было также сочтено, что формулировка нуждается в дальнейшем уточнении, чтобы ее можно было принять. Было подтверждено, что цистерна, опорожняемая самотеком, в которой иногда будет возникать внутреннее давление вследствие загрузки снизу и которая оснащена дыхательным устройством, может по-прежнему рассматриваться в качестве цистерны в соответствии с пунктом 6.8.2.1.14 а), не имеющей максимального рабочего давления.

Была признана необходимость внесения дополнительных сопутствующих поправок с целью определения испытательного давления для секций цистерн, опорожняемых самотеком, в соответствии с пунктом 6.8.2.1.14 а), которые были включены в неофициальный документ INF.49, представленный Францией.

22. После обсуждения и изменения этих предложений были предложены следующие поправки:

Предложение 5:

МПОГ/ДОПОГ Изменить первое предложение определения максимального рабочего давления в разделе 1.2.1, в конце определения добавить новое примечание 1 и перенумеровать существующие примечания 1 и 2 в примечания 2 и 3 (новый текст выделен **жирным шрифтом** и *курсивом*):

«Максимальное рабочее давление (манометрическое давление)» означает наибольшее из следующих трех давлений, **которое, вероятно, достигается в верхней части цистерны в рабочем положении:**

Примечание 1: Максимальное рабочее давление не применяется к цистернам, опорожняемым самотеком, в соответствии с пунктом 6.8.2.1.14 а).».

Только в тексте на французском языке добавить «сжатых, сжиженных или растворенных» в последнем абзаце определения и внести исправления редакционного характера в подпункт с).

Предложение 6:

Изменить формулировку четвертого снизу абзаца пункта 6.8.2.4.1, слева от разделительной линии, следующим образом (новый текст выделен **жирным шрифтом** и *курсивом*):

«Испытание должно проводиться на каждой секции с применением давления, величина которого, по меньшей мере, равна:

– 1,3 максимального рабочего давления; ***или***

– 1,3 статического давления подлежащего перевозке вещества, но не менее 1,3 статического давления воды при минимальном значении 20 кПа (0,2 бар) в случае цистерн, опорожняемых самотеком, в соответствии с пунктом 6.8.2.1.14 а).».

Предложение 7:

Изменить предпоследний абзац пункта 6.8.2.4.3 следующим образом (исключенный текст зачеркнут, а новый текст выделен **жирным шрифтом** и *курсивом*):

«В случае цистерн, оборудованных дыхательными устройствами и предохранительным устройством для предотвращения утечки содержимого цистерны при опрокидывании, ~~непытательное~~ давление должно быть равным статическому ~~давлению~~ ~~наполняющего~~ вещества **испытание на герметичность должно проводиться под давлением, равным, по меньшей мере, статическому давлению наиболее плотного вещества, подлежащего перевозке, статическому давлению воды или 20 кПа (0,2 бар) в зависимости от того, какая из этих величин больше.».**

Пункт 6: INF.36 (ОТИФ) – Специальное положение 640

23. Рабочая группа подтвердила правильность предложения ОТИФ об исключении специального положения 640Е из каждой первой позиции для группы упаковки III в случае следующих номеров ООН: 1133, 1139, 1169, 1197, 1210, 1263, 1266, 1286, 1287, 1306, 1866, 1993 и 1999.

Пункт 7: INF.45 (Франция) – Изменение выражения «паровое пространство» в варианте МПОГ/ДОПОГ на французском языке

24. Предложение о замене различных терминов, используемых для обозначения «парового пространства» в варианте МПОГ/ДОПОГ на французском языке, было подтверждено в качестве правильного франкоговорящими экспертами Рабочей группы.

Пункт 8: INF.21 (МСЖД/ЕСФХП) – Перевозка цистерн, вагонов батарей транспортных средств-батарей и МЭГК после истечения срока действительности периодической и промежуточной проверок

25. Данный вопрос ранее дважды обсуждался Рабочей группой. Предложение заключалось в том, чтобы разрешить перевозку цистерн, наполненных до истечения срока действительности проверки, до их места назначения в течение одного месяца. Дополнительное предложение касалось возможности возвращения груза для удаления в течении трехмесячного периода.

26. Большинство экспертов поддержали предложения, изложенные в INF.21, однако один эксперт высказал оговорки в целом в отношении данных предложений, а другой – в отношении соответствующих типов цистерн. Было отмечено, что гибкий период в три месяца до или после крайнего срока для проведения промежуточной проверки в соответствии с пунктом 6.8.2.4.3 позволяет осуществлять перевозку в течение до трех месяцев после соответствующего крайнего срока. В итоге было решено, что требуется только один месяц после крайнего срока для проведения периодической проверки, и формулировка была соответствующим образом изменена. Был задан вопрос о том, какой компетентный орган должен утверждать перевозку с целью удаления или возвращения груза по истечении трех месяцев, однако предложенная формулировка соответствует существующему тексту, касающемуся КСГМГ и переносных цистерн.

Предложение 8:

МПОГ/ДОПОГ Включить новый пункт 4.3.2.3.7 следующего содержания:

«**4.3.2.3.7** Вагоны-цистерны, съемные цистерны, вагоны-батарей (МПОГ)/встроенные цистерны (автоцистерны), съемные цистерны, транспортные средства-батарей (ДОПОГ), контейнеры-цистерны, съемные кузова-цистерны и МЭГК не могут перевозиться или предъявляться к перевозке после истечения сроков действительности испытания или проверки, предписанных в пунктах 6.8.2.4.2, 6.8.3.4.6 и 6.8.3.4.10.

Однако вагоны-цистерны, съемные цистерны, вагоны-батарей (МПОГ)/встроенные цистерны (автоцистерны), съемные цистерны, транспортные средства-батарей (ДОПОГ), контейнеры-цистерны, съемные кузова-цистерны и МЭГК, наполненные до

истечения сроков действительности последней периодической проверки, могут перевозиться:

- а) в течение периода, не превышающего одного месяца, после истечения этих сроков;

если компетентным органом не предписано иное, в течение периода, не превышающего трех месяцев, после истечения этого срока с целью возвращения опасных грузов для их надлежащего удаления или переработки. Информация об освобождении от действия соответствующего требования заносится в транспортный документ.».

Предложение 9:

МПОГ/ДОПОГ Изменить пункт 5.4.1.1.11 следующим образом (новый текст выделен **жирным шрифтом** и *курсивом*):

«5.4.1.1.11 Специальные положения, касающиеся перевозки КСГМГ, ***цистерн, вагонов-батарей (МПОГ)/транспортных средств-батарей (ДОПОГ)***, переносных цистерн ***и МЭГК*** после истечения срока действительности последнего периодического испытания или проверки

При перевозке, осуществляемой в соответствии с пунктами 4.1.2.2 b), 4.3.2.3.7 b), 6.7.2.19.6 b), 6.7.3.15.6 b) или 6.7.4.14.6 b), в транспортном документе должна быть сделана следующая запись:

"ПЕРЕВОЗКА В СООТВЕТСТВИИ С ПУНКТОМ 4.1.2.2 b)";

"ПЕРЕВОЗКА В СООТВЕТСТВИИ С ПУНКТОМ 4.3.2.3.7 b)";

"ПЕРЕВОЗКА В СООТВЕТСТВИИ С ПУНКТОМ 6.7.2.19.6 b)";

"ПЕРЕВОЗКА В СООТВЕТСТВИИ С ПУНКТОМ 6.7.3.15.6 b)";
или

"ПЕРЕВОЗКА В СООТВЕТСТВИИ С ПУНКТОМ 6.7.4.14.6 b)",
соответственно.».

Предложение 10:

В примечании к пункту 1.4.2.2.1 d) включить «4.3.2.3.7» перед «4.3.2.4.4».

Пункт 9: INF.16 (Российская Федерация) Предложение по корректировке специальных положений TU21 и TU16 главы 4.3 МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ/Приложения 2 к СМГС

27. Было заявлено, что информация, содержащаяся в текстах TU16 и TU21, была бы более удобной для пользователя, если бы она была изложена в форме таблиц, а не в формулировках, принятых для МПОГ/ДОПОГ 2017 года. Однако в указанном предложении содержались также измененные требования по сравнению с требованиями, принятыми для МПОГ/ДОПОГ 2017 года. Несмотря на то что в целях согласования с приложением 2 к СМГС для МПОГ/ДОПОГ был предложен более высокий уровень заполнения водой, было решено сохранить существующий уровень, принятый для МПОГ/ДОПОГ 2017 года. В случае перевозок между государствами – участниками МПОГ/ДОПОГ и

государствами, применяющими приложение 2 к СМГС, необходимо соблюдать требование в отношении более значительной толщины слоя воды.

Было решено изменить таблицы для TU16 и TU21 в соответствии с информацией, указанной в ранее утвержденных текстах TU16 и TU21.

Предложение 11:

Изложить специальное положение TU21 в следующем виде:

«**TU21** Вещество должно быть защищено защитным агентом одним из следующих способов:

Защитный агент	Слой воды в цистерне	Степень заполнения веществом (включая воду, если она присутствует) при температуре 60 °C не должна превышать	Дополнительные требования к перевозке при низкой температуре окружающей среды
Азот*	–	96%	–
Вода и азот*	–	98%	В воде должно содержаться достаточное количество антифриза для предотвращения ее замерзания. Антифриз должен быть лишен коррозионной активности и способности вступать в реакцию с веществом.
Вода	Не менее 12 см	98%	

** Свободное пространство цистерны должно заполняться азотом таким образом, чтобы давление никогда, даже после охлаждения, не опускалось ниже атмосферного. Цистерна должна быть закрыта герметично, чтобы не происходило утечки газа. ».*

Изложить специальное положение TU16 в следующем виде:

«**TU16** При предъявлении к перевозке неочищенные порожние цистерны должны быть заполнены защитным агентом одним из следующих способов:

Защитный агент	Степень заполнения водой	Дополнительные требования к перевозке при низкой температуре окружающей среды
Азот*	–	–
Вода и азот*	–	
Вода	Не менее 96% и не более 98%	В воде должно содержаться достаточное количество антифриза для предотвращения ее замерзания. Антифриз должен быть лишен коррозионной активности и способности вступать в реакцию с веществом.

** Свободное пространство цистерны должно заполняться азотом таким образом, чтобы давление никогда, даже после охлаждения, не опускалось ниже атмосферного. Цистерна должна закрываться герметично, чтобы не происходило утечки газа. ».*

(Только МПОГ:)

В транспортном документе должна быть сделана дополнительная запись:

"Цистерна заполнена _____* в соответствии со специальным положением TU16".

* Указывается(ются) наименование(я) защитного(ых) агента(ов). При заполнении цистерны водой указывается её масса в кг, при заполнении азотом – его давление в МПа или бар.».

Пункт 10: INF.5 (ОТИФ)

28. В пункте 33 неофициального документа INF.5 ОТИФ сообщает об изменении формулировки, утвержденной для МПОГ, которая может быть изменена также для ДОПОГ применительно к файлу цистерны в пункте 4.3.2.1.7. Группа решила включить во второй абзац данного пункта в ДОПОГ слово «безотлагательно» («without delay» (англ.), «sans délai» (фр.)).
