

**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 2020 года*,**

состоявшейся в Берне, 10–11 сентября, и Женеве, 14–18 сентября 2020 года

Добавление**

Приложение I**Доклад Рабочей группы по цистернам**

1. Рабочая группа по цистернам провела дистанционное совещание с 10 по 11 и с 14 по 16 сентября 2020 года 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 на рассмотрение Рабочей группы.
2. Для участия в совещании Рабочей группы по цистернам зарегистрировались 47 экспертов от 16 стран и 5 неправительственных организаций. Они рассмотрели следующие официальные и неофициальные документы:

Документы:

- ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2020/1 (ЕАПГ)
- ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2020/6 (ОТИФ)
- ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2020/7 (Франция)
- ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2020/12 (МСАГВ/МСЖД)
- ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2020/16 (Франция)

* Распространено Межправительственной организацией по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) под условным обозначением OTIF/RID/RC/2020-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/2020-A/Add.1.



ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2020/17 (Франция)
 ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2020/18 (Франция)
 ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2020/19 (Соединенное Королевство)
 ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2020/20 (Соединенное Королевство)
 ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2020/26 (Польша)
 ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2020/31 (Российская Федерация)
 ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2020/32 (Российская Федерация)
 ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2020/33 (Российская Федерация)
 ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2020/34 (Российская Федерация)
 ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2020/35 (Российская Федерация)
 ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2020/45 (МСАГВ)
 ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2020/47 (Ирландия)
 ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2020/48 (Соединенное Королевство)
 ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2020/49 (Соединенное Королевство)

Неофициальные документы:

INF.6/Rev.1 (Соединенное Королевство)
 INF.9 (секретариат ОТИФ)
 INF.13 (Нидерланды)
 INF.15 (Бельгия)
 INF.17 (ЕАПГ)
 INF.31 (Германия)
 INF.32 (Германия)
 INF.33 (МСАГВ)
 INF.43 (Бельгия)
 INF.44 (Бельгия)
 INF.45 (МОКЦ)
 INF.46 (Германия)
 INF.54 (Соединенное Королевство)
 INF.56 (Польша)
 INF.57 (Соединенное Королевство)
 INF.63 (Соединенное Королевство)

I. Раздел I: Итоги обсуждений, требующие одобрения Совместным совещанием

Пункт 1: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2020/6 (ОТИФ) — Сверхбольшие контейнеро-цистерны и INF.45 (МОКЦ)

3. В документе рассматривались два вопроса. По вопросу о креплении сварных элементов к корпусу эксперты пришли к консенсусу о том, что положения должны отражать цель и не должны ограничивать конструкцию. Была представлена более общая новая формулировка, которая будет подходящей для контейнеров-цистерн, а также для автоцистерн. Было отмечено, что текст для вагонов-цистерн в варианте на французском языке можно было бы улучшить, приведя его в соответствие с текстом на английском языке.

Предложение 1: в пункт 6.8.2.2.1 МПОГ после первого предложения включить в правую колонку новый текст следующего содержания (новый текст выделен курсивом):

Сварные соединения эксплуатационного оборудования, которое приварено к корпусу, должны выполняться так, чтобы корпус был защищен от разгерметизации при нагрузках в случае возникновения аварии. Это может осуществляться следующими способами:

Сварные элементы должны крепиться к корпусу так, чтобы корпус был защищен от разгерметизации.

– подрамные соединения: крепление с помощью подкладки, которая распределяет динамические нагрузки;

– опоры верхних дорожек, лестниц для доступа, дренажных трубопроводов, механизмов для управления клапанами и другие кронштейны под нагрузкой: крепление с помощью приваренной усиливающей пластины;

– соответствующие размеры или другие защитные меры (например, предполагаемое место для излома).

Предложение 2: после первого предложения пункта 6.8.2.2.1 ДОПОГ включить новый текст следующего содержания (новая формулировка выделена курсивом):

«Сварные элементы должны крепиться к корпусу так, чтобы корпус был защищен от разгерметизации.»

4. В отношении пункта 6.8.2.2.4 не удалось достичь консенсуса по вопросу об обязательном оснащении контейнеров-цистерн крышками люков, рассчитанными на испытательное давление 4 бар. В частности, в случае контейнеров-цистерн для порошкообразных веществ, имеющих букву «G» в коде цистерны, это было бы неоправданным ввиду волнения жидкости. Предложение ограничить предлагаемое требование, распространив его только на контейнеры-цистерны вместимостью более 40 000 литров, не было принято. Было рекомендовано вновь рассмотреть это предложение на следующем совещании постоянной рабочей группы МПОГ в ноябре 2020 года вместе с возможной переходной мерой.

Пункт 2: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2020/1 (ЕАПГ) — Периодические и промежуточные проверки цистерн, предназначенных для перевозки охлажденных сжиженных газов, и ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2020/7 (Франция)

5. Хотя, по мнению нескольких экспертов, пункт 6.8.3.4.6 предусматривает отступление в отношении периодичности проведения промежуточной проверки только между периодическими проверками, а не между первоначальной проверкой и первой периодической проверкой, на практике данное положение, как было отмечено, не истолковывается подобным образом. Охлажденные сжиженные газы являются некоррозионными и нетоксичными, и это оправдывает более длительные интервалы между проверками. Экспертам неизвестно о каких-либо нежелательных последствиях или опасных ситуациях, вызванных тем, что промежуточная проверка не проводилась после первоначальной проверки. Был достигнут консенсус в отношении того, что требования к контейнерам-цистернам следует изменить и что к контейнерам-цистернам следует применять такой же подход, как к вагонам-цистернам и автоцистернам.

Предложение 3: изменить пункт 6.8.3.4.6 (МПОГ и ДОПОГ) следующим образом:

«6.8.3.4.6 В случае цистерн, предназначенных для перевозки охлажденных сжиженных газов:

а) В отступление от требований пункта 6.8.2.4.2 периодические проверки должны проводиться:

| | | |
|---|--|----------------------------------|
| (МПОГ) по крайней мере после восьми лет | | по крайней мере после восьми лет |
| (ДОПОГ) по крайней мере после шести лет | | |

эксплуатации, а затем по крайней мере каждые 12 лет.

b) В отступление от требований пункта 6.8.2.4.3 промежуточные проверки должны проводиться по крайней мере через шесть лет после каждой периодической проверки.».

Предложение 4: включить в пункт 1.6.4.ху новую переходную меру следующего содержания:

«1.6.4.ху Контейнеры-цистерны, не соответствующие требованиям пункта 6.8.3.4.6, применяемым с 1 января 2023 года, могут по-прежнему эксплуатироваться, если промежуточная проверка проводится по крайней мере через шесть лет после каждой периодической проверки, проведенной после 1 июля 2023 года.».

Пункт 3: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2020/26 (Польша) — Предложение о поправке к пункту 4.3.3.3.2 МПОГ/ДОПОГ

6. Поскольку соответствующая информация уже содержится в транспортных документах и на табличках оранжевого цвета, был достигнут консенсус в отношении исключения пункта 4.3.3.3.2 для автоцистерн и контейнеров-цистерн. Вместе с тем были высказаны оговорки в отношении так называемых складывающихся табличек (щитов) на вагонах-цистернах, охватываемых стандартом EN 15877-1:2012 и описанных в пунктах 4.3.3.4.1 а) и 6.8.3.5.7. Было предложено, чтобы данное исключение также распространялось на вагоны-цистерны, но на данном этапе его следует оставить в квадратных скобках до тех пор, пока постоянная рабочая группа МПОГ не подтвердит это исключение.

Предложение 5: в пункте 4.3.3.3.2 МПОГ поместить существующий текст в квадратных скобках в левую колонку, с тем чтобы сделать его применимым только к вагонам-цистернам и вагонам-батареям (новые слова выделены курсивом, а исключенные — зачеркнуты):

[При передаче вагонов-цистерн *или* вагонов-батарей ~~или МЭГК~~ для перевозки должны быть видны лишь те указанные в пункте 6.8.3.5.6 надписи, которые касаются загруженного или только что выгруженного газа; все надписи, касающиеся других газов, должны быть закрыты (см. стандарт EN 15877-1:2012 Использование железных дорог. Маркировка железнодорожных транспортных средств — Часть 1: Грузовые вагоны).]

Предложение 6: в пункте 4.3.3.3.2 ДОПОГ исключить существующий текст и изменить его следующим образом:

4.3.3.3.2 *(Исключен)*

Пункт 4: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2020/31 (Российская Федерация) — Теплоизоляция цистерн (специальное положение TE14 раздела 6.8.4) и INF.9 (ОТИФ)

7. Было разъяснено, что в некоторых случаях система разогрева крепится к внешней стороне котла/корпуса и что в таких местах крайняя наружная поверхность нагревательного элемента должна быть изолирована подходящим изоляционным материалом.

8. Рабочая группа согласилась с принципом этого предложения, однако в него были внесены дополнительные редакционные изменения. В частности, предметом обсуждения стало использование слов «and/or» («и/или»), поскольку на английском и французском языках было бы предпочтительнее использовать слово «or»/«ou»

(«или»), в то время как на немецком языке слово «or» означало бы по смыслу «один или другой». В итоге было решено оставить слова «and/or» («и/или»), так как они фигурируют в нескольких местах в правилах.

Предложение 7: изменить формулировку специального положения TE14 раздела 6.8.4 следующим образом:

«TE14 Цистерны должны быть оборудованы теплоизоляцией. Температура воспламенения теплоизоляции, находящейся в непосредственном контакте с котлом/корпусом и/или элементами системы разогрева, должна превышать не менее чем на 50 °С максимальную расчетную температуру цистерны.»

Пункт 5: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2020/32 (Российская Федерация) — Способ термической обработки материала для изготовления сварных корпусов (пункты 6.8.2.1.10, 6.8.2.1.11 и 6.8.2.6.1) и INF.9 (ОТИФ)

9. Был задан вопрос о том, следует ли для изготовления сварных стальных корпусов использовать сталь, закаленную в воде. Рассматриваемое положение включено только во второй абзац пункта 6.8.2.1.10 МПОГ, который применим как к вагонам-цистернам, так и к контейнерам-цистернам.

10. Было выражено согласие с тем, что стали, закаленные в воде, в принципе можно использовать, если они демонстрируют достаточную пластичность и хорошую свариваемость. Для того чтобы гарантировать это, необходимо соотношение Re/Rm 0,85, указанное в первом предложении пункта 6.8.2.1.11. На вопрос о том, откуда появилось соотношение Re/Rm 0,85, ответить не удалось. Вместе с тем было отмечено, что это соотношение присутствует во всех технических правилах по транспортным цистернам и в главе 6.7. Было предложено передать данный вопрос на рассмотрение Подкомитета экспертов ООН по перевозке опасных грузов.

Предложение 8: только в МПОГ исключить первое предложение второго абзаца пункта 6.8.2.1.10 (исключенные слова зачеркнуты):

«~~Для изготовления сварных стальных корпусов нельзя использовать сталь, закаленную в воде.~~»

Пункт 6: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2020/34 (Российская Федерация) — Материал емкости для концентрированной азотной кислоты № ООН 2031 (с содержанием азотной кислоты более 70 %) (специальное положение ТС6 раздела 6.8.4) и INF.9 (ОТИФ)

11. Предложение состояло в том, чтобы включить алюминиевые сплавы в сферу применения специального положения ТС6. Частичным обоснованием этого было приведение в соответствие с использованием указанных материалов для изготовления тары, упомянутой в пункте 6.1.4.2.1. Было отмечено, что в результате технических разработок и испытаний появились, помимо алюминия чистотой 99,5 %, и другие альтернативы, которые позволили бы снизить вес цистерны.

12. Поскольку совместимость материала корпуса в целом регулируется пунктами 4.3.2.1.5 и 6.8.2.1.9, было подтверждено, что специальное положение ТС6 по существу содержит освобождение, предусматривающее ограничение толщины стенки значением 15 мм, независимо от того, дают ли давление и свойства материала при расчетах более высокое значение толщины. Поскольку было сочтено, что подходящие алюминиевые сплавы обладают лучшими механическими свойствами, чем чистый алюминий, что позволяет получить более прочную цистерну, то нет причин не предоставить такое же освобождение.

Предложение 9: изменить формулировку ТС6 раздела 6.8.4 следующим образом:

«ТС6 Толщина стенки цистерн, изготовленных из алюминия по меньшей мере 99-процентной чистоты или из сплава на основе алюминия, необязательно

должна превышать 15 мм, даже если расчеты в соответствии с пунктом 6.8.2.1.17 дают более высокое значение.».

II. Раздел 2: Неофициальная рабочая группа по проверке и утверждению цистерн (Лондонская рабочая группа)

Пункт 7: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2020/19 (Соединенное Королевство) — Доклад о работе тринадцатого совещания неофициальной рабочей группы по проверке и утверждению цистерн, ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2020/20 (Соединенное Королевство), ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2020/47 (Ирландия), ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2020/49 (Соединенное Королевство), INF.6/Rev.1 (Соединенное Королевство), INF.15 (Бельгия), INF.17 (ЕАПГ), INF.31 (Германия), INF.32 (Германия), INF.33 (МСАГВ), INF.43 (Бельгия), INF.44 (Бельгия), INF.46 (Германия), INF.57 (Соединенное Королевство) и INF.63 (Соединенное Королевство)

13. Пленарное заседание поручило Рабочей группе по цистернам решить следующие три задачи в свете заключительных замечаний Председателя Совместного совещания.

а) Разработать опрос для договаривающихся сторон с целью уточнения направления работы, касающейся применения национальных систем официального утверждения проверяющих органов. В этой связи Председатель Лондонской группы предложил подготовить для Рабочей группы по цистернам неофициальный документ с изложением вопросов для опроса, который будет рассмотрен Совместным совещанием. После некоторого обсуждения группа согласовала набор из пяти различных сценариев, включая сценарий, предложенный в документе INF.6/Rev.1, при этом каждый последующий сценарий больше ограничивает деятельность проверяющих органов, официально утвержденных в соответствии с национальной системой. На этой основе договаривающимся сторонам МПОГ/ДОПОГ предлагается в ходе опроса указать предпочтительный для них сценарий для МПОГ/ДОПОГ 2023 года. Поскольку у Совместного совещания могут возникнуть вопросы и могут потребоваться разъяснения, прежде чем оно отреагирует на этот опрос, ожидается, что опрос будет обсуждаться на весенней сессии Совместного совещания в марте 2021 года.

б) Сформулировать рекомендации Совместному совещанию о том, как следует действовать в отношении предэксплуатационной проверки (EISV). По этому вопросу в группе был достигнут консенсус в отношении того, что цель состоит в том, чтобы предэксплуатационная проверка (EISV) представляла собой деятельность по мониторингу или изучению рынка, которая осуществлялась бы не на систематической, а на эпизодической основе. В этой связи был сделан вывод о том, что неофициальной рабочей группе по проверке и утверждению цистерн в ходе сессии, запланированной на 16 и 17 декабря 2020 года, следует разработать более подходящую формулировку с учетом обсуждений в рамках постоянной рабочей группы МПОГ.

в) Сформулировать рекомендации по вопросам использования аккредитованных проверяющих органов типа С. По мнению многих членов Рабочей группы, независимо от аккредитации согласно стандарту ISO/IEC 17020 независимость проверяющих органов типа С является, тем не менее, сомнительной. Было предложено, чтобы Ирландия и Соединенное Королевство подготовили совместное предложение, которое отражало бы направление, уже заданное Председателем Совместного совещания. В этом предложении необходимо отразить комментарии и замечания Совместного совещания и Рабочей группы по цистернам, учитывая ограничения и меры контроля, которые потребуются в связи с тем, что проверяющие органы типа С не являются независимыми.

III. Раздел 3: Итоги обсуждения документов, не требующие одобрения

Пункт 8: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2020/12 (МСАГВ/МСЖД) — Разъяснения в отношении использования цистерн после истечения срока, установленного для следующего испытания или проверки, и INF.56 (Польша)

14. Пункт 4.3.2.3.7, который был включен в МПОГ/ДОПОГ 2017 года, регулирует использование цистерн после истечения предельного срока проведения следующего испытания или проверки. Однако пункт 4.3.2.3.7 не применяется к промежуточным проверкам вследствие того гибкого подхода, который уже использован в пункте 6.8.2.4.3. Согласно пункту 6.8.2.4.3, промежуточная проверка должна проводиться в течение трех месяцев до или после указанной даты. В ходе предыдущих обсуждений этот трехмесячный льготный период привел к различным толкованиям того, может ли цистерна наполняться и перевозиться в течение этого периода. Предложение состояло в том, чтобы прояснить ситуацию, ограничив использование цистерны в течение этих трех месяцев завершением транспортной операции или возвращением опасных грузов для утилизации или переработки, в духе того, что уже предусмотрено в пункте 4.3.2.3.7 для периодических проверок.

15. По мнению большинства выступивших экспертов, пункт 6.8.2.4.3 был составлен таким образом, что цистерна может использоваться без ограничений, в том числе в отношении наполнения, в течение трех месяцев после истечения срока, установленного для промежуточной проверки. Было заявлено, что пропуск срока, установленного для промежуточной проверки, не будет означать, что цистерны внезапно станут небезопасными. Вместе с тем было отмечено, что такое неограниченное использование ставится под вопрос в связи с обязанностями ответственного за наполнение, содержащимися в пункте 1.4.3.3 b). Поскольку использование цистерны в течение трехмесячного периода не может быть неограниченным, было предложено исключить трехмесячный период после истечения срока, указанного в пункте 6.8.2.4.3, и применять те же правила, что и правила в отношении периодических проверок, уже изложенные в пункте 4.3.2.3.7, или же применять их в сочетании с предлагаемым новым подпунктом с).

16. Участники согласились в том, что необходимо общее понимание и толкование текста пункта 6.8.2.4.3, однако в результате обсуждения не удалось достичь консенсуса. Тем не менее МСАГВ было предложено представить новый документ.

Пункт 9: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2020/16 (Франция) — Цистерны с двойными стенками и вакуумной прослойкой

17. В этом документе Франции содержалась просьба дать толкование требованиям, касающимся защиты автоцистерны с задней стороны. В разделе 9.7.6 ДОПОГ описывается расстояние от задней части бампера до цистерны. Однако в некоторых случаях используется расстояние до корпуса, так как именно эта часть должна быть защищена. В частности, у цистерн с вакуумной изоляцией наружная изолирующая оболочка выполнена из достаточно тонкого материала, и при ее повреждении в случае аварии это может привести к потере вакуума и последующему нагреву цистерны, а также к возможной потере перевозимого продукта.

18. Несколько экспертов подтвердили толкование, согласно которому при описании «цистерны» следует учитывать расстояние от задней части бампера до крайних задних частей системы изоляции. Вместе с тем было отмечено, что это положение восходит к первоначальному варианту ДОПОГ и что в то время понятия «корпус» и «цистерна» были определены не столь строго, что допускало в то время некоторую свободу толкования. Было указано, что неясно, что имеется в виду под «задней частью бампера», и это следует уточнить. Было отмечено, что документ по этой теме был также представлен Рабочей группе по перевозкам опасных грузов (WP.15).

Пункт 10: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2020/17 (Франция) — Использование приведенной в пункте 6.8.2.6.1 таблицы с перечислением стандартов для конструкции и изготовления цистерн и для оборудования

19. В указанном документе запрашивается мнение экспертов относительно необходимости обновления или возобновления официальных утверждений типа цистерн при введении новых стандартов на оборудование. Например, надлежит ли после введения стандартов на клапаны обновить все еще действующее официальное утверждение типа цистерны, выданное до того, как ссылки на некоторые стандарты на клапаны были включены в МПОГ/ДОПОГ?

20. Общие официальные утверждения типа должны проверяться каждый раз при публикации нового варианта МПОГ/ДОПОГ, как это указано во втором абзаце пункта 6.8.2.3.3. Если включена ссылка на новый обязательный стандарт, это также должно быть принято во внимание. Вместе с тем было подчеркнuto, что если опубликован новый вариант такого стандарта на оборудование и в колонке 5 не указана крайняя дата, то в обновлении официального утверждения типа цистерны нет необходимости. Было также высказано мнение о том, что текст пункта 6.8.2.3.3 не допускает обновления официального утверждения типа, поскольку официальное утверждение типа должно быть отозвано компетентным органом или органом, назначенным этим органом, в результате чего должно быть выдано новое официальное утверждение типа. Было высказано мнение о том, что держателю следует предоставить право выбора в отношении обновления или отзыва официального утверждения типа. Обсуждение этого вопроса следует продолжить с учетом пункта 6.8.2.3.3 и эквивалентного положения раздела 1.8.7.

Пункт 11: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2020/18 (Франция) — Проверка цистерн, у которых истек срок действия промежуточной проверки, ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2020/45 (МСАГВ) и ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2020/48 (Соединенное Королевство)

21. Если промежуточная проверка просрочена более чем на три месяца – период, разрешенный пунктом 6.8.2.4.3, — какая проверка в таком случае будет надлежащей? В соответствии с недавними поправками к главе 6.7 в указанном документе было предложено проводить в таком случае периодическую проверку. В документе ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2020/48 это предложение было распространено также на просроченные периодические проверки и на цистерны, которые не эксплуатировались в течение длительного периода времени.

22. Большинство выступивших экспертов высказали мнение о том, что следует проводить обычную надлежащую проверку, и, исходя из многолетнего опыта, не увидели никаких дополнительных преимуществ с точки зрения безопасности в проведении более строгих проверок. В документе ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2020/45 отмечалось, что очистка, необходимая для проведения периодической проверки, приведет к высоким расходам и нагрузке на окружающую среду. В результате проведения большего числа гидравлических испытаний под давлением в цистерну может проникнуть влага, что вызовет коррозию. Обязанность ответственного за наполнение, предусмотренная в пункте 1.4.3.3 b), проверять, не просрочена ли дата проверки, может остановить использование этих цистерн еще до их наполнения.

23. Было отмечено, что в настоящее время в правилах не содержится достаточных указаний для проверяющих органов относительно того, как следует действовать в случае просроченных проверок.

24. В связи с этим было решено принять высказанные замечания к сведению, и эксперт от МСАГВ вызвался представить новое предложение на одной из будущих сессий.

Пункт 12: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2020/33 (Российская Федерация) — Расчет минимальной толщины стенок корпуса (6.8.2.1.13, 6.8.2.1.16, 6.8.2.1.17, 6.8.2.4.1)

25. В этом документе ставилась под сомнение согласованность между упомянутыми пунктами правил, в частности пунктами 6.8.2.1.16 и 6.8.2.1.13.

26. В связи с пунктом 6.8.2.1.16 в документе разъяснялось, что существует некоторая неопределенность в отношении того, связаны ли ограничения, касающиеся допустимого напряжения (сигма), с расчетом толщины стенки только при действии испытательного давления или же они также связаны с расчетным давлением. Исходя из пояснений к формулам в пункте 6.8.2.1.17, очевидно, что ограничения для значения сигмы применимы как к расчету, так и к определению минимальной толщины стенки при испытательном давлении. Однако не удалось достичь консенсуса по вопросу о том, следует ли исключить слова «При испытательном давлении» в первом предложении пункта 6.8.2.1.16, с тем чтобы оно применялось к обеим ситуациям, или же для достижения того же эффекта следует добавить слова «расчетном давлении». Было решено, что этот вопрос требует дальнейшего тщательного рассмотрения, поскольку он касается основ требований к цистернам.

27. Что касается пункта 6.8.2.1.13, то проблема, как представляется, заключалась в следующей формулировке: «Давление, на основе которого определяется толщина стенок корпуса, не должно быть меньше расчетного давления». Смысл заключается в том, что толщина стенки, определенная на основе расчетного давления, является минимальной; другие ситуации могут приводить к более высоким значениям толщины стенки в соответствии с положениями пунктов 6.8.2.1.4 или 6.8.2.1.17–6.8.2.1.21, причем более высокие значения превышают значение толщины стенки при действии расчетного давления. Было сочтено, что это не требует дополнительных поправок.

28. Было предложено сохранить этот документ в повестке дня для рассмотрения на одной из будущих сессий.

Пункт 13: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2020/35 (Российская Федерация) — Величина внешних нагрузок для внутреннего запорного клапана и его седла (п. 6.8.2.2.2)

29. Было указано, что из существующей формулировки неясно, какие нагрузки будут действовать на запорный клапан и его седло. В связи с этим было предложено изменить формулировку, с тем чтобы уточнить, что речь идет, в частности, о нагрузках, которые возникают в аварийных ситуациях.

30. Однако это предложение не было принято большинством членов Рабочей группы. Было высказано мнение о том, что нынешняя формулировка носит более общий характер и охватывает все возможные инциденты, начиная от крутящего момента, возникающего при чрезмерной затяжке крышки на конце трубы, напряжений, связанных с весом смежного оборудования, или неотсоединения шланга по недосмотру и заканчивая столкновением с посторонним объектом, таким как дорожное транспортное средство.

31. Была сделана ссылка на стандарт EN 14433:2014, в котором изложены технические условия проведения испытания на отрыв (в пункте 7.6) для внешнего корпуса нижнего клапана (внутреннего запорного клапана), которое должно быть пройдено для целей официального утверждения конструкции. После испытания герметичность клапана не должна быть нарушена.

32. Предложенная поправка не была принята, поскольку было сочтено, что нынешняя формулировка является достаточной и зарекомендовала себя на протяжении многих десятилетий.

Пункт 14: INF.13 (Нидерланды) — Толкование пункта 6.8.3.2.3 ДОПОГ

33. Нидерланды просили Рабочую группу подтвердить, должен ли паросборный трубопровод в цистернах, предназначенных для воспламеняющихся охлажденных сжиженных газов (например, СПГ/ H_2), быть оборудован тремя последовательно расположенными затворами, из которых наиболее близкий к корпусу цистерны должен быть оснащен функцией автоматического закрытия, предусмотренной в пункте 6.8.3.2.3. Формулировки пунктов 6.8.3.2.3 и 6.8.3.2.7 были сочтены открытыми для толкования. Был упомянут стандарт EN 14564:2019, в котором в приложение F включен пояснительный чертеж, на котором показаны три затвора.

34. Было высказано общее мнение, что позицию Нидерландов можно подтвердить, хотя нельзя гарантировать, что все находящиеся в эксплуатации цистерны оснащены функцией автоматического закрытия. Было указано, что текст подраздела 6.8.3.2 и стандарты на цистерны для охлажденных сжиженных газов не являются легкими для понимания и что текст подраздела 6.8.3.2, возможно, выиграет от пересмотра. Нидерландам было предложено представить официальный документ для одной из будущих сессий.

Пункт 15: INF.54 (Соединенное Королевство) — Цистерны: нанесение серийного номера на корпуса цистерн

35. Было предложено ввести требование о том, чтобы серийный номер, присвоенный изготовителем, был проштампован на корпусе для обеспечения идентификации в случае утери или снятия таблички, прикрепленной к цистерне.

36. Было отмечено, что нанесение серийного номера на корпус методом штамповки уже включено в требования стандарта EN 12972:2018 в отношении официального утверждения типа и станет обязательным требованием с 1 января 2022 года (пункт 6.8.2.6.1). Рабочая группа не сочла необходимым включать данное требование в сами правила.

37. Что касается применения этого требования в отношении существующих цистерн, то группа также сочла, что для этого нет основания. Поэтому данное предложение не было принято.

Пункт 16: Прочие вопросы

38. Члены Рабочей группы по цистернам поблагодарили г-на Эрнста Винклера за его вклад и сотрудничество в ходе многолетней активной работы в составе группы и пожелали ему успехов в его будущей деятельности.
