



---

**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 2023 года\***,

проводившейся в Берне 20–24 марта 2023 года

**Добавление\*\***

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

1. Рабочая группа по цистернам провела совещание в гибридном формате 20–22 марта 2023 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). На рассмотрение Рабочей группы были представлены соответствующие документы.
2. В совещании Рабочей группы по цистернам приняли участие 26 экспертов из 11 стран и 5 неправительственных организаций. Они рассмотрели следующие официальные и неофициальные документы:

*Документы:* ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2023/3 (секретариат ОТИФ)  
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2023/16 (Польша)

*Неофициальные документы:* INF.5 (секретариат ОТИФ)  
INF.7 (секретариат ОТИФ)  
INF.12 (Председатель Рабочей группы по стандартам)  
INF.21 (Нидерланды)  
INF.26 (Франция)  
INF.33 (Франция)  
INF.38 (Соединенное Королевство)

---

\* Распространено Межправительственной организацией по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) под условным обозначением OTIF/RID/RC/2023-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/2023-A/Add.1.



# I. Раздел 1: Поправки, которые могут быть утверждены для включения в МПОГ/ДОПОГ 2025 года

## Пункт 1

### Рационализированный подход к назначению кодов цистерн группам веществ, изложенный в пункте 4.3.4.1.2

Документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2023/3 (секретариат ОТИФ)

Неофициальный документ: INF.7 (секретариат ОТИФ)

3. Предложенные в документе ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2023/3 поправки к рационализированному подходу, изложенному в пункте 4.3.4.1.2, были поддержаны консенсусом. В связи с поправками, предлагаемыми в неофициальном документе INF.7, были определены три дополнительных номера ООН (№ ООН 3405, № ООН 3406 и № ООН 3408) с классификационным кодом OT1, группы упаковки II и III, которым целесообразно назначить код цистерны L4BN и LGBV соответственно.

**Предложение 1 — Изменить таблицу в пункте 4.3.4.1.2 следующим образом (исключенный текст зачеркнут, новый текст выделен курсивом и подчеркнут):**

LGBV	4.1	F2	II, III
	5.1	O1	III
		<u>OT1</u>	<u>III</u>
	9	M6	III
		M11	III
а также группы веществ, допущенных к перевозке в цистернах под кодом LGAV			

L1.5BN	3	F1	II давление паров при 50 °C > 1,1 бар
		<del>F1</del>	<del>III</del> <del>температура кипения</del> <del>&lt; 23 °C,</del> <del>вязкие,</del> <del>давление паров при 50 °C</del> <del>&gt; 1,1 бар</del> <del>температура</del> <del>кипения</del> <del>&gt; 35 °C</del>
		D	II давление паров при 50 °C > 1,1 бар
а также группы веществ, допущенных к перевозке в цистернах под кодами LGAV, LGBV и LGBF			

L4BN	3	F1	I, <del>III</del> температура кипения <del>≤ 35 °C</del>
		FC	III
		D	I
	5.1	O1	I, II
		<del>OT1</del>	<del>I</del>
		<u>OT1</u>	<u>II</u>
<i>(Остальной текст остается без изменений.)</i>			

## Пункт 2

### Специальное положение ТЕ 16 для элементов оборудования цистерн

*Неофициальный документ:* INF.5 (секретариат ОТИФ)

4. Было сочтено, что использование древесины в строительстве вагонов-цистерн весьма маловероятно, а эквивалентное положение для автоцистерн в ДОПОГ отсутствует. Рабочая группа пришла к единому мнению о том, что это специальное положение можно исключить. К секретариату ОТИФ была обращена просьба довести этот момент до сведения постоянной рабочей группы МПОГ.

**Предложение 2 — Исключить ТЕ 16 в пункте 6.8.4 b) МПОГ и исключить ссылку из колонки 13 таблицы А главы 3.2 для №№ ООН 1745, 1746, 1873, 2015 (обе позиции) и 2495:**

«~~ТЕ 16~~ ~~Никакая часть вагона-цистерны не должна состоять из дерева без защитного покрытия.~~ (Исключено)».

## Пункт 3

### Доклад Рабочей группы по стандартам

*Неофициальный документ:* INF.12 (Председатель Рабочей группы по стандартам)

5. В связи с новой позицией для EN 14129:[2023] в колонке 3 таблицы 6.8.2.6.1 было решено, что ссылку на пункт 6.8.2.2.1 можно исключить; тем самым будет обеспечена согласованность с более ранней позицией для стандарта от 2014 года.

**Предложение 3 — В таблице пункта 6.8.2.6.1 изменить новую запись для стандарта EN 14129:[2023] следующим образом:**

EN 14129:[2023]	Оборудование для СНГ и его вспомогательные приспособления — Клапаны сброса давления сосудов высокого давления для СНГ	6.8.2.1.1; <del>6.8.2.2.1</del> и 6.8.3.2.9	До дальнейшего указания
-----------------	---	---	-------------------------

## Пункт 4

### Поправка к пункту 6.8.2.1.23 о сварочных работах

*Неофициальный документ:* INF.26 (Франция)

6. С учетом обсуждений в ходе совещания Рабочей группы 3 ТК 296 ЕКС, касающихся изменения стандарта EN 14025, было сочтено необходимым добавить к пункту 6.8.2.1.23 предлагаемое примечание. Что касается технологий сварки, то могут использоваться две разные системы, и результаты могут характеризоваться небольшими различиями. Добавление примечания позволит обеспечить надлежащее проведение испытаний на ударную вязкость. Предложенная формулировка была принята с небольшими изменениями.

**Предложение 4 — Добавить примечание после первого абзаца пункта 6.8.2.1.23 следующего содержания:**

«**ПРИМЕЧАНИЕ:** Если применяется раздел 6.8.5, испытания на ударную вязкость, проводимые для аттестации технологий сварки, должны соответствовать требованиям пункта 6.8.5.3».

## Пункт 5 Требования пункта 6.8.2.2.11 МПОГ/ДОПОГ, касающиеся уровнемеров

Неофициальный документ: INF.38 (Соединенное Королевство)

7. На основе обсуждений в ходе предыдущих сессий Рабочей группы по цистернам было подготовлено предложение по пункту 6.8.2.2.11, представленное с опозданием в виде неофициального документа. Хотя участники согласились с тем, что прозрачные части, через которые можно увидеть перевозимое в корпусе цистерны вещество, не должны быть разрешены в соответствии с главой 6.8, они провели длительную дискуссию по вопросу о предотвращении неправильного толкования. Было решено не уточнять, в каких случаях допускается использование прозрачных деталей, например, для прозрачных защитных частей шкал уровнемеров, а также прозрачных частей крышки смотровых люков цистерн для жидких нефтепродуктов и сервисного оборудования после первого запорного устройства.

8. Было решено поддержать утверждение поправки, но оставить ее в квадратных скобках для окончательного принятия на следующей сессии Совместного совещания.

### Предложение 5 — Заменить нынешний пункт 6.8.2.2.11 следующей формулировкой.

**6.8.2.2.11** [*«Уровнемеры не должны быть частью корпусов или устанавливаться на них, если они включают в себя прозрачный материал, который может в любой момент вступить в непосредственный контакт с веществом, перевозимым в корпусе»*].

### Предложение 6 — Добавить переходные меры следующего содержания:

(МПОГ):

[*«1.6.3.xx Вагоны-цистерны, изготовленные до 1 июля 2025 года в соответствии с требованиями, действующими до 31 декабря 2024 года, но не отвечающие, однако, требованиям пункта 6.8.2.2.11, применяемым с 1 января 2025 года, могут по-прежнему эксплуатироваться»*].

(ДОПОГ):

[*«1.6.3.xx Встроенные цистерны (автоцистерны) и съемные цистерны, изготовленные до 1 июля 2025 года в соответствии с требованиями, действующими до 31 декабря 2024 года, но не отвечающие, однако, требованиям пункта 6.8.2.2.11, применяемым с 1 января 2025 года, могут по-прежнему эксплуатироваться»*].

(МПОГ и ДОПОГ):

[*«1.6.4.xx Контейнеры-цистерны, изготовленные до 1 июля 2025 года в соответствии с требованиями, действующими до 31 декабря 2024 года, но не отвечающие, однако, требованиям пункта 6.8.2.2.11, применяемым с 1 января 2025 года, могут по-прежнему эксплуатироваться»*].

## II. Раздел 2: Итоги обсуждения других документов

### Пункт 6 Изменение определений терминов «Цистерна из АВП» и «Корпус из АВП» в главе 6.9 МПОГ/ДОПОГ 2023 года

Документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2023/16 (Польша)

9. Участникам напомнили, что эта тема может обсуждаться на совещании Рабочей группы по цистернам, однако поправки к главе 6.9 должны быть одобрены Подкомитетом экспертов ЭКОСОС по перевозке опасных грузов. Было достигнуто общее согласие в отношении того, что определения терминов «Корпус из АВП» и «Цистерна из АВП» нуждаются в изменениях для приведения их в соответствие с общим пониманием и существующими определениями терминов “Корпус” и “Цистерна” в разделе 1.2.1 и главах 6.7 и 6.8.

10. «Корпус» — это часть цистерны, содержащая перевозимое вещество и состоящая из цилиндрической части, днищ (закрывающих цилиндрическую часть с торцов), отверстий и затворов (например, крышки лазов). Однако было отмечено, что определение термина «Корпус из АВП» могло быть составлено таким образом, чтобы допускать также возможность использования цилиндра из АВП с металлическими торцами. Кроме того, было сочтено, что, исходя из последовательности изложения, допускаются отверстия и затворы только из АВП.

11. Польше было рекомендовано предложить Подкомитету следующие определения:

*«Корпус из АВП означает часть переносной цистерны, которая удерживает вещество, предназначенное для перевозки, состоящую из цилиндрической части, изготовленной из АВП, с торцами из АВП или металла, включая отверстия и затворы, за исключением сервисного оборудования и наружного конструкционного оборудования;».*

*«Цистерна из АВП означает переносную цистерну, сконструированную с корпусом из АВП и снабженную сервисным и конструкционным оборудованием;».*

## **Пункт 7**

### **Фактическое время удержания применительно к цистернам для охлажденных сжиженных газов**

*Неофициальный документ:* INF.21 (Нидерланды)

12. В неофициальном документе INF.21 Нидерланды подняли вопросы, касающиеся фактического и контрольного времени удержания на основе выводов, сделанных после инцидентов с преждевременным срабатыванием предохранительных клапанов, и проведенного Инспекцией обследования по аспектам, касающимся времени удержания применительно к цистернам для охлажденных сжиженных газов.

13. МСЖД отметил, что на сессии Совместного совещания в сентябре 2023 года он представит официальный документ по этой теме для порожних неочищенных цистерн. Однако это позволит решить лишь часть вопросов, поднятых в неофициальном документе INF.21.

14. Некоторые выступившие эксперты подтвердили актуальность поднятых Нидерландами вопросов и заявили о заинтересованности в дальнейшей проработке этой темы. Было отмечено также, что на практике этот вопрос является весьма сложным, поскольку относительное давление и температура продукта могут значительным образом варьироваться. Надлежит определить также, кто будет в состоянии рассчитать фактическое время удержания и на кого будет возложена эта обязанность.

15. В ответ на направленные Нидерландами вопросы было отмечено, что соответствующий опыт имеется, но является весьма ограниченным; глобальной согласованной процедуры расчета не существует; вакуум не всегда измеряется в ходе испытаний, а приемлемые уровни вакуума определяются на основе информации, представленной исходным изготовителем.

16. Нидерландам было предложено продолжить проработку путей улучшения ситуации во взаимодействии с экспертами от соответствующих отраслей и возобновить обсуждение на осенней сессии Совместного совещания в 2023 году также на основе документа, представленного МСЖД.

## Пункт 8

### Двойное официальное утверждение контейнеров-цистерн

*Неофициальный документ:* INF.33 (Франция)

17. Рабочая группа признала, что двойное утверждение, предусмотренное главами 6.7 и 6.8, создает трудности в том, что касается официального утверждения, номеров официального утверждения, проверки, эксплуатации, маркировки и идентификации типа цистерны. Было отмечено, что в некоторых случаях цистерны, отвечающие требованиям главы 6.7, не допускаются до внутренних перевозок без официального утверждения по главе 6.8. Однако, учитывая характер существующего режима, было признано, что наличие двойного официального утверждения дает эксплуатантам некоторые преимущества.

18. В ходе обсуждения были определены три варианта решения этого вопроса:

- продолжать использование режима двойного официального утверждения на определенных условиях,
- запретить двойное официальное утверждение, либо
- исключить контейнеры-цистерны из главы 6.8.

19. Первые два варианта связаны с принятием практических мер для решения конкретных проблем. Третий вариант является неприемлемым, поскольку в эксплуатации находится множество контейнеров-цистерн с ограниченными габаритами и съемных кузовов-цистерн, которые регламентируются положениями главы 6.8. В целом, большинство выступивших экспертов высказались за то, чтобы запретить двойное официальное утверждение по главам 6.7 и 6.8.

20. Франция приняла к сведению замечания, высказанные в ходе обсуждения, в порядке подготовки будущего документа.

## Пункт 9

### Прочие вопросы

#### а) Маркировочный знак «SV» в соответствии с пунктом 6.8.3.2.9.6

21. Было отмечено, что некоторые органы власти требуют, чтобы цистерны с охлажденными сжиженными газами были снабжены маркировочным знаком «SV» по пункту 6.8.3.2.9.6.

22. Использование предохранительных клапанов на цистернах для перевозки охлажденных сжиженных газов, включая легковоспламеняющиеся газы, регламентируется не пунктом 6.8.3.2.9, а пунктами 6.8.3.2.11 и 6.8.3.2.12. В пунктах 6.8.3.2.11 и 6.8.3.2.12 ссылки на маркировку по пункту 6.8.3.2.9.6 нет, поэтому маркировочный знак «SV» на эти цистерны не наносится.

23. Кроме того, было указано, что подразделение веществ и изделий класса 2 в пункте 2.2.2.1.2 позволяет совершенно четко разграничить сжиженные газы и охлажденные сжиженные газы, и поэтому никакой двусмысленности в отношении применимости пунктов 6.8.3.2.9 либо 6.8.3.2.11 не существует.

#### б) Авария с участием автоцистерны с СНГ

24. Участникам сообщили об аварии с участием автоцистерны с СНГ в Йоханнесбурге, Южная Африка, 24 декабря 2022 года. После того как автоцистерна застряла под железнодорожным мостом, произошел взрыв. Отраслевым и инспекционным органам напоминают, что для автоцистерн ДОПОГ надлежит обеспечивать максимальную степень защиты сервисного оборудования.