



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по перевозкам опасных грузов

Совместное совещание экспертов по Правилам, прилагаемым к Европейскому соглашению о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ) (Комитет по вопросам безопасности ВОПОГ)

Двадцать седьмая сессия

Женева, 24–28 августа 2015 года

Пункт 3 с) предварительной повестки дня

Применение ВОПОГ:

Толкование Правил, прилагаемых к ВОПОГ

Национальные толкования

Представлено правительством Нидерландов¹

Введение

1. На своей двадцать шестой сессии Комитет по вопросам безопасности обсудил неофициальный документ INF.17 (Нидерланды) о публикации национальных толкований положений ВОПОГ.
2. В результате обсуждения по документу INF.17 Комитет по вопросам безопасности ВОПОГ просил делегацию Нидерландов представить национальные толкования Инспекции Нидерландов для обсуждения на следующем совещании Комитета (ECE/TRANS/WP.15/AC.2/54, пункты 17–20). Три национальных толкования включены в приложение.

Соображения

3. ВОПОГ призвано служить источником правил для безопасной перевозки опасных грузов с целью обеспечить экологическую устойчивость и облегчить перевозку опасных грузов по внутренним водным путям и торговлю ими.

¹ Распространено на немецком языке Центральной комиссией судоходства по Рейну в документе CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2015/18.



4. Для достижения этих целей необходим общий набор положений. По мнению делегации Нидерландов цели ВОПОГ означают не только наличие общих положений, но и унифицированное толкование таких положений. Если толкования не унифицированы, то могут иметь место различия в применении положений ВОПОГ разными государствами – членами ВОПОГ. Такие различия будут препятствовать достижению целей ВОПОГ, нарушая общие исходные условия и приводя к неравенству с точки зрения законодательства.

5. В силу этого делегация Нидерландов выступает за выработку единых толкований.

Предложения

6. Предлагается обсудить следующие три представленные Нидерландами толкования: 1) – по пункту 7.2.4.25.5, 2) – по пункту 8.6.3, вопрос 10, 3) – по пунктам 1.2.1/7.2.3.22/7.2.4.16.9, согласно приложению, и решить, могут ли эти толкования быть приняты Комитетом по вопросам безопасности или же он должен их отклонить. В последнем случае делегация Нидерландов хотела бы получить толкование, которое поддерживает Комитет по вопросам безопасности. Второе толкование касается положения, содержащего "открытую норму". Первое и третье толкования такую норму не предусматривают.

7. Кроме того, предлагается обсудить и согласовать процедуры гармонизации (национальных) толкований в будущем. Делегация Нидерландов хотела бы предложить процедуру, согласно которой до применения национальных толкований государства-члены будут представлять такие толкования в качестве предложений в Комитет по вопросам безопасности. Затем эти предложения могут быть обсуждены в ходе следующего совещания Комитета по вопросам безопасности, и они могут быть либо приняты, либо отклонены. Из этой процедуры могут быть исключены национальные толкования положений с "открытой нормой", но даже в этих случаях (значительные) расхождения между национальными толкованиями способны создавать проблемы, поскольку в результате их применения суда могут быть оборудованы по-разному.

8. Такие унифицированные толкования в случае их принятия будут публиковаться на веб-сайте ЕЭК ООН и применяться во всех государствах – членах ВОПОГ.

Приложение

1. Газовозвратный трубопровод		
Положение	Текст ВОПОГ	Толкование
7.2.4.25.5	Газовоздушные смеси, образующиеся во время погрузки, должны отводиться на берег через газовозвратный трубопровод в тех случаях, когда в колонке 7 таблицы С главы 3.2 предписано судно закрытого типа.	<p>Вопрос о необходимости использования <i>во время погрузки газовозвратного трубопровода</i> решается в зависимости от свойств газовоздушной смеси, которая освобождается во время погрузки.</p> <p>Как следствие, во время погрузки груза открытого типа газовозвратный трубопровод должен быть использован в этот момент в том случае, если предыдущий груз судна был закрытого типа и ему было предписано судно закрытого типа.</p> <p>(...)</p> <p>Это не относится к бензину, как это предусмотрено в “Regeling benzinevervoer in mobiele tanks 2006” (Правила перевозки бензина в переносных цистернах, 2006 год).</p>
<p>Пояснение</p> <p>Оператор береговой установки принимает во внимание только свойства груза, предназначенного для погрузки. Ответственный за наполнение не учитывает свойства паров, образовавшихся от груза, находившегося до этого в грузовом танке. Такие пары могут быть легковоспламеняющимися, токсичными и/или канцерогенными.</p> <p>При погрузке груза, в отношении которого использование газовозвратного трубопровода не является обязательным, пары, образовавшиеся от находившегося до этого в танке груза, выделяются в атмосферу. В данном случае экипаж будет подвергаться воздействию таких паров.</p> <p>Использование изложенного выше толкования позволит избежать такой ситуации.</p>		
<p>Последствия</p> <p>Такое толкование означает, что в ходе загрузки танкера должны быть приняты во внимание свойства предыдущего груза. Некоторые береговые установки (прежде всего те, которые предназначены для "открытых веществ") не оснащены газовозвратным трубопроводом.</p> <p>В таком случае на этих береговых установках не разрешается выполнять какие-либо операции по погрузке в суда с порожними неочищенными танками, в которых до этого перевозился "закрытый" груз.</p>		

2. *Надзор*

Положение	Текст ВОПОГ	Толкование
Пункт 8.6.3, вопрос 10, также касается следующих пунктов: 1.4.3.3 и 1.4.3.7.1.1	Обеспечено ли надлежащее постоянное наблюдение в течение всего периода загрузки или разгрузки?	Во время погрузки/разгрузки эффективное наблюдение должно вестись без перерыва, то есть постоянно.
Пояснение		
Наблюдение за погрузкой/разгрузкой должно осуществляться с судна и с берега таким образом, чтобы можно было незамедлительно обнаружить возникновение опасности вблизи погрузочно-разгрузочных трубопроводов, соединяющих судно с берегом.		
Когда наблюдение осуществляется с использованием вспомогательных технических средств, между береговым сооружением и судном должна быть достигнута договоренность относительно способа обеспечения наблюдения.		
Должно быть обеспечено эффективное наблюдение. Это означает, что наблюдение с судна и с берега организовано таким образом, чтобы опасность, которая может возникнуть, была замечена немедленно и при любых обстоятельствах.		
Наблюдение с берега должно осуществляться ответственным за наполнение/разгрузчиком грузовых танков в местах подключения газоотводного трубопровода (на борту) к газозвратному трубопроводу (на берегу) и подключения газоотводного трубопровода (на борту) к используемому коллектору, в том числе в радиусе не менее 3 метров вокруг коллектора.		
Обоснование		
Наблюдение за всем процессом погрузки и разгрузки жидких грузов имеет важное значение. Возникновение любой непосредственной угрозы потери груза должно быть немедленно обнаружено и привести к принятию соответствующих мер.		
За такое наблюдение совместную ответственность несут как члены экипажа на борту судна, так и операторы береговой установки, с помощью которой осуществляется погрузка или разгрузка.		
В силу этого, наблюдение должно осуществляться непрерывно во время процедур погрузки и/или разгрузки.		

3. *Предохранительный клапан, разряжение и избыточное давление*

Положение	Текст ВОПОГ	Толкование
Пункт 1.2.1	<p>"Вакуумный клапан" означает подпружиненное устройство, автоматически срабатывающее под действием давления и служащее для защиты грузового танка от недопустимого внутреннего разрежения.</p> <p>"Клапан повышенного давления" означает подпружиненное устройство, автоматически срабатывающее под действием давления и служащее для защиты грузового танка от недопустимого избыточного внутреннего давления.</p>	<p>Вакуумные клапаны и устройства для сброса давления являются устройствами безопасности для защиты грузового танка от недопустимого чрезмерного разрежения или внутреннего давления, которые активируются автоматически.</p>
<p>Пункт 7.2.3.22</p> <p>Также касается следующих пунктов: 7.2.4.16.9, 9.3.2.22.4 а); 9.3.3.22.4 а)</p>	<p>Входы в трюмные помещения, подпалубные отделения грузовых насосов и коффердамы; отверстия грузовых танков и цистерн для остатков груза; запорные устройства.</p> <p>Отверстия грузовых танков и цистерн для остатков груза и входы в подпалубные отделения грузовых насосов, коффердамы и трюмные помещения должны быть закрыты. Это предписание не применяется к насосным отделениям на судах-сборщиках маслосодержащих отходов и судах снабжения и в случае других изъятий, предусмотренных в настоящей части.</p> <p>Во время погрузки в танкер закрытого типа или выгрузки из него веществ, для которых согласно указаниям в колонках 6 и 7 таблицы С главы 3.2 достаточен танкер открытого типа N с пламегасителями, грузовые танки могут открываться с помощью предусмотренного в пункте 9.3.2.22.4 а) или 9.3.3.22.4 а) устройства для безопасного сброса давления.</p>	<p>Грузовые танки должны всегда оставаться закрытыми, за исключением изъятий, указанных в части 7.</p> <p>Во время погрузки в танкер закрытого типа С или N "открытых" веществ или выгрузки из него таких веществ разрешается открывать грузовые танки только с помощью устройства для безопасного сброса давления в танках ("устройства для сброса давления/Entspanvorrichtung").</p>

3. *Предохранительный клапан, разряжение и избыточное давление*

Пояснения

Устройства, обеспечивающие безопасную компенсацию избыточного давления и разряжения, защищают грузовые танки и общие газопроводы от неприемлемого внутреннего избыточного давления и разряжения.

Манипуляции с вакуумным клапаном или устройством для сброса давления не допускаются. Эти защитные устройства не могут быть активированы во время перевозки, включая погрузку и разгрузку. Давление срабатывания этих защитных устройств не должно быть превышено.

При перевозке груза, для которого использование танкера открытого типа N или танкера открытого типа N с пламегасителем является обязательным, грузовые танки могут быть открыты только с помощью стандартного устройства для сброса давления малого диаметра, предназначенного для сброса давления в грузовых танках ("устройство для сброса давления/Entspanvorrichtung").

Просьба обратить внимание на следующее (не является частью официального толкования): в ходе двадцать первой сессии Комитета по вопросам безопасности ВОПОГ была обсуждена и принята документ INF.26 (ЕСРС) (ECE/TRANS/WP.15/AC.2/44).

Этот документ касался безопасного сброса давления во время погрузки в том случае, если "открытые" вещества загружаются в танкер открытого типа и перевозятся в нем. В документе INF.26 (ЕСРС) прямо говорится о том, что "устройство для сброса давления/Entspanvorrichtung" не подходит для безопасного сброса давления из-за малого диаметра.

В документе Комитета по вопросам безопасности было решено разрешить – для безопасного сброса давления во время погрузки и разгрузки – использование отвода, оснащенного пламегасителем, который присоединяется к неиспользуемому коллектору. Отверстие такого отвода должно быть обращено вниз, с тем чтобы избежать проникновения воды. Пункты 7.2.4.16.9/9.3.x.22.4 ВОПОГ было разрешено толковать соответствующим образом.
