

**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)**

**Тридцать шестая сессия**

Женева, 27–31 января 2020 года

Пункт 5 b) предварительной повестки дня

**Предложения о внесении поправок в Правила, прилагаемые к ВОПОГ:  
другие предложения**

**№ ООН 3082 – трюмные воды****Передано правительством Германии\* \*\***

**Сопроводительный документ:** неофициальный документ INF.7  
тридцать пятой сессии  
(Доклад о работе одиннадцатого совещания  
неофициальной рабочей группы по веществам.)  
Пункт G «Нефтяные шламы и трюмные воды как  
вещества, опасные для окружающей среды,  
в соответствии с № ООН 3082»

**Введение**

1. После рассмотрения доклада о работе одиннадцатой сессии неофициальной рабочей группы по веществам Комитет по вопросам безопасности поддержал предложение о включении в таблицу С новой позиции: № ООН 3082 (ТРЮМНЫЕ ВОДЫ, СОДЕРЖАЩИЕ НЕФТЯНЫЕ ШЛАМЫ). Однако делегация Германии просила, чтобы перед тем, как добавить эту позицию, был рассмотрен поднятый рабочей группой в пункте 29 вопрос о возврате газов, что предусмотрено в пункте 7.2.4.25.5 ВОПОГ. В силу этого, Комитет по вопросам безопасности решение по данному пункту не принял.

\* Распространено на немецком языке Центральной комиссией судоходства по Рейну под условным обозначением CCNR/ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2020/7.

\*\* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2018–2019 годы (ECE/TRANS/2018/21/Add.1, направление деятельности 9.3).



## I. Предложение

2. Германия поддерживает это предложение неофициальной рабочей группы и представляет следующую просьбу:

a) В подразделе 3.2.3.2, таблица С, ВОПОГ в позиции для № ООН 3082 Вещество, опасное для окружающей среды, жидкое, н.у.к. (трюмные воды), в колонке 2 заменить обозначение и описание следующим образом: «ВЕЩЕСТВО, ОПАСНОЕ ДЛЯ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ, ЖИДКОЕ, Н.У.К. (ТРЮМНЫЕ ВОДЫ, КРОМЕ НЕФТЯНЫХ ШЛАМОВ)».

b) В колонке 20 для этой позиции вставить замечание «45»;

c) В подразделе 3.2.3.2, таблица С, ВОПОГ вставить новую строку следующего содержания:

(1)	(2)	(3a)	(3b)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	(18)	(19)	(20)
3082	ВЕЩЕСТВО, ОПАСНОЕ ДЛЯ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ, ЖИДКОЕ, Н.У.К. (ТРЮМНЫЕ ВОДЫ, СОДЕРЖАЩИЕ НЕФТЯНЫЕ ШЛАМЫ)	9	M6	III	9+CMR+N1	N	2	3		10	97		3	да			нет	PP, EP TOX, A	0	45

d) В конце подраздела 3.2.3.1 ВОПОГ добавить замечание следующего содержания:

«45. При приеме с морских судов этого вещества в качестве отходов, связанных с эксплуатацией судна, на борту судов должны быть приняты соответствующие технические и организационные меры для предотвращения или максимально возможного снижения воздействия на персонал, находящийся на борту, газоздушных смесей, образующихся в грузовых танках принимающего судна во время погрузки, и обеспечения защиты персонала на борту во время этих работ. Соответствующим сотрудникам должны предоставляться надлежащие средства индивидуальной защиты, и они должны пользоваться ими в течение всего периода повышенной опасности.».

e) В пункте 7.2.4.25.5 после слов «Газоздушные смеси» включить слова «которые образуются в грузовых танках принимающего судна во время [погрузки] [заполнения] береговой установкой».

Сводный текст:

«7.2.4.25.5 Газоздушные смеси, которые образуются в грузовых танках принимающего судна при [погрузке] [заполнении] береговой установкой, должны отводиться на берег через газозвратный трубопровод в тех случаях, когда:».

f) Пункт 7.2.4.2.1 ВОПОГ излагается в следующей редакции:

«7.2.4.2.1 Прием с судов внутреннего судоходства неупакованных маслосодержащих жидких отходов, образующихся при эксплуатации судов, должен обеспечиваться методом всасывания; прием с морских судов также может осуществляться под давлением.».

## II. Обоснование

3. Относительно добавления новой позиции в таблицу С мы ссылаемся на информацию, содержащуюся в докладе неофициальной рабочей группы по веществам, представленном тридцать пятой сессии Комитета по вопросам безопасности ВОПОГ (неофициальный документ INF.7.).

4. Отличием для этой новой позиции от новой позиции № ООН 3082 ВЕЩЕСТВО, ОПАСНОЕ ДЛЯ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ, ЖИДКОЕ, Н.У.К. (НЕФТЯНЫЕ ШЛАМЫ) может служить следующее:

**Нефтяные шламы**, как таковые, имеют пастообразную консистенцию и ближе к твердым веществам; **трюмные воды** представляют собой воды, загрязненные, например, в результате конденсации (конденсатом), моющими водами и просочившимися водами. Теоретически возможное различие в зависимости от соотношения промежуточных смесей в повседневной практике эксплуатации судов не проводится, в силу чего нет необходимости указывать процентные доли трюмной воды и нефтяного шлама.

5. Морские суда не оборудованы газовозвратными трубопроводами для хранения отходов, образующихся при эксплуатации судов, или для перегрузки веществ из их грузовых танков на танкеры внутреннего судоходства. Введение в ВОПОГ такого требования к конструкции привело бы к противоречию с правилами, применимыми к морскому судоходству.

6. Нам не известно о наличии на борту судов внутреннего судоходства систем отвода или сбора газовой смеси, образующейся в грузовых танках таких судов внутреннего судоходства. По мнению делегации Германии, разработка и обеспечение наличия таких систем займет несколько лет, при этом их экономическая целесообразность будет сомнительной.

7. Хотя прием образующихся при эксплуатации судов отходов только в прошедшие дегазацию или свободные от газов грузовые танки с технической точки зрения можно обеспечить, операторы принимающих танкеров столкнутся со значительными логистическими трудностями, при этом возникнет необходимость значительных капиталовложений в оснащение судов.

8. В силу этого представляется несоразмерным применять положения пункта 7.2.4.25.5 ВОПОГ для приема на борт танкерами внутреннего судоходства отходов, образующихся при эксплуатации морских судов.

9. Формулировка пункта 7.2.4.25.5 ВОПОГ уже допускает толкование, согласно которому она не применима к погрузке товаров с (морского) судна в цистерны судов внутреннего судоходства:

«Газовоздушные смеси, выделяющиеся во время погрузки, должны отводиться **на берег** через газовозвратный трубопровод в тех случаях, когда:»

Это требование в данном случае неприменимо, поскольку речь не идет о погрузке с берега.

10. Для целей разъяснения в пункт 7.2.4.25.5 следует внести предложенные поправки. Предложение также включает в себя разъяснение того, где образуются соответствующие газозвушнные смеси.

11. Вместе с тем это означает, что, несмотря на определение канцерогенных, мутагенных или токсичных для репродуктивной функции (КМР) характеристик отходов, образующихся при эксплуатации судов, независимо от того, представляют ли они собой «ВЕЩЕСТВО, ОПАСНОЕ ДЛЯ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ, ЖИДКОЕ, Н.У.К. (ТРЮМНЫЕ ВОДЫ, КРОМЕ НЕФТЯНЫХ ШЛАМОВ)» или «ВЕЩЕСТВО, ОПАСНОЕ ДЛЯ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ, ЖИДКОЕ, Н.У.К. (ТРЮМНЫЕ ВОДЫ, СОДЕРЖАЩИЕ НЕФТЯНЫЕ ШЛАМЫ)», газозвушнные смеси будут попадать в окружающий воздух, и находящиеся на борту люди будут подвергаться воздействию веществ со свойствами КМР.

12. № ООН 3082 не относится к грузам, дегазация которых запрещена принятой в 2017 году поправкой к Конвенции о сборе, сдаче и приеме отходов, образующихся при судоходстве на Рейне и на других внутренних водных путях (CDNI). Аналогичным образом, к № ООН 3082 не применима Европейская директива по ЛОС и предусмотренные в ней запреты на выброс. В пункте 7.2.3.7 ВОПОГ говорится не о выбросах газозвушнных смесей, возникающих в связи с загрузкой, а исключительно о действующих самостоятельных мерах по дегазации.

13. В морских портах могут применяться местные или национальные требования, запрещающие выброс газовой смеси в атмосферу, независимо от правил обращения с опасными грузами. Делегация Германии считает, что в этом случае национальные портовые власти несут ответственность за определение мест сбора и очистки в соответствии с правилами, отличными от ВОПОГ.

14. Защита персонала, участвующего в приеме отходов, образующихся при эксплуатации судна, может быть достигнута путем обеспечения того, чтобы люди находящиеся на борту судна, подвергались воздействию высвобождаемой газовой смеси в течение как можно более короткого необходимого времени, при этом соответствующий порт должен предоставлять средства индивидуальной защиты. Кроме того, газозащитная смесь, образующаяся в принимающих грузовых танках судна внутреннего судоходства, может быть отведена с использованием газоотводного трубопровода таким образом, чтобы находящиеся на борту судна лица не подвергались ее воздействию. Предлагаемый текст основан на национальном законодательстве Германии в области охраны здоровья и труда, которое в свою очередь основано на нормах Европейского союза. В силу этого содержание указанных правил должно быть одинаковым для всех Договаривающихся сторон ВОПОГ, которые являются также членами Европейского союза.

15. При приеме судами внутреннего плавания отходов, образующихся в ходе эксплуатации судов, следует принимать во внимание и пункт 7.2.4.2.1 ВОПОГ. Предусмотрено, что прием с судов внутреннего плавания неупакованных маслосодержащих жидких отходов, образующихся при эксплуатации судов, должен обеспечиваться методом всасывания. Однако, по имеющейся у делегации Германии информации, прием отходов, образующихся при эксплуатации морских судов, во всех случаях обеспечивается путем нагнетания давления в цистерне на борту морского судна и их откачки в сборное судно. С учетом большого числа операций, проводимых в морском порту, представляется нереалистичным требовать от компетентного органа отступления в каждом конкретном случае в соответствии с пунктом 7.2.4.2.4 ВОПОГ.

16. Германия предлагает Комитету по вопросам безопасности изучить вышеизложенные соображения и принять соответствующие меры.

---