

**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)**

Сорок третья сессия

Женева, 22–26 января 2024 года

Пункт 5 b) предварительной повестки дня

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

**Подраздел 7.2.4.22 — Открытие отверстий и дозирование
дополнительных добавок****Передано «Фьюэлз-Юроп»* *****Резюме*

Справочные документы: Неофициальный документ INF.19 сорок первой сессии ECE/TRANS/WP.15/AC.2/84, п. 37 (Доклад о работе сорок первой сессии)
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/47
Неофициальный документ INF. 32 сорок второй сессии ECE/TRANS/WP.15/AC.2/86, п. 24 (Доклад о работе сорок второй сессии)

Существо предложения: Данный документ содержит ряд предложений, направленных на удовлетворение потребности отрасли в разрешении дозирования дополнительных добавок на борту танкеров внутреннего плавания при определенных условиях. Это может потребоваться в том случае, если концентрация добавки в продукте на борту окажется слишком низкой. В предложениях по полному пересмотру подраздела 7.2.4.22 такая возможность

* Распространено на немецком языке Центральной комиссией судоходства по Рейну под условным обозначением CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2024/20.

** A/78/6 (разд. 20), таблица 20.5



предусмотрена только для стабилизаторов, в то время как требования, вытекающие из других нормативных документов, вынуждают отрасль в достаточной степени осуществлять дозирование грузов другими предписанными добавками. Наличие такой возможности означает адекватное ограничение рисков, возникающих при дополнительных разгрузочно-погрузочных работах, а также при дополнительной перевозке, так как груз необходимо будет вернуть на погрузочное сооружение для корректировки количества добавки на берегу.

Предлагаемое решение: Предусмотреть возможность добавления дополнительной добавки на борту судна при строго описанных обстоятельствах в соответствии с текущими предложениями и иметь возможность продолжать безопасно использовать переносные дозирующие установки на борту судов.

Введение

1. На сессии Комитета по вопросам безопасности ВОПОГ в августе 2023 года представитель Германии предложил рассмотреть дополнительно полученные замечания по теме открытия отверстий для обсуждения на сессии в январе 2024 года. Конкретные позиции для рассмотрения были отражены в докладе ECE/TRANS/WP.15/AC.2/86.

2. «Фьюэлз-Юроп» приветствует предложения, содержащиеся в документе ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/47. Однако, по признанию представителей отрасли, они не в полной мере учитывают текущие потребности лиц, ответственных за наполнение, в оперативном процессе перевозки жидких опасных грузов.

3. Эта необходимость касается дополнительного дозирования добавок на борту танкеров внутреннего плавания, и «Фьюэлз-Юроп» представляет предложения в формате документа ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/47, чтобы облегчить обсуждение и сравнение положений.

4. Идентично дозированию дополнительных стабилизаторов, описанному в предложениях Германии, дополнительное дозирование других добавок на борту также может быть выполнено безопасным образом.

5. Предложения полностью соответствуют приведенным ниже принципам ВОПОГ, согласованным между Договаривающимися сторонами:

«ЕВРОПЕЙСКОЕ СОГЛАШЕНИЕ О МЕЖДУНАРОДНОЙ ПЕРЕВОЗКЕ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ ПО ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЯМ (ВОПОГ)

ДОГОВАРИВАЮЩИЕСЯ СТОРОНЫ,

СТРЕМЯСЬ установить на основе общего согласия единообразные принципы и правила в целях:

а) повышения безопасности международных перевозок опасных грузов по внутренним водным путям;

б) эффективного содействия охране окружающей среды посредством предотвращения загрязнения вследствие аварий и происшествий в ходе таких перевозок; и

в) облегчения транспортных операций и содействия развитию международной торговли».

I. Наши предложения по разрешению дополнительного дозирования добавок

6. «Фьюэлз-Юроп» предлагает поправку к пункту 7.2.4.22.1. Поскольку данная поправка затрагивает и другие положения, мы должны учитывать и их. Таким образом, мы предлагаем внести следующие изменения в подраздел 7.2.4.22 (~~удаленный текст~~ зачеркнут, **новый текст** выделен жирным шрифтом и подчеркнут).

7. 7.2.4.22, Открытие отверстий в грузовых танках (общие положения):

- Изменить пункт 7.2.4.22.1, включив следующей новый абзац:

Для последующего добавления других добавок, в исключительных случаях, после загрузки, но до начала рейса, или после окончания рейса, но до выгрузки.

- 7.2.4.22.6 Если газоотводный трубопровод оборудован пламегасителем в месте его соединения с грузовым танком в соответствии с пунктом 9.3.2.22.4 b)/9.3.3.22.4 d), кожух пламегасителя может быть открыт для целей взятия проб, визуального осмотра грузовых танков, определения количества груза, загруженного в грузовой танк, или последующего добавления стабилизатора **или других добавок.**
- 7.2.4.22.11 В случае визуального осмотра, определения количества загруженного груза, измерений газа или добавления стабилизатора **или других добавок** применяется соответственно пункт 7.2.4.16.8.

8. Подраздел 7.2.4.23:

- 7.2.4.23.1.1 Разгруженные грузовые танки должны открываться для визуального осмотра с целью убедиться, что грузовые танки пусты и/или чисты, только тогда, когда судно не соединено с береговым сооружением **или если запорные устройства судна и берегового сооружения закрыты.**
- **7.2.4.23.2** Взятие проб, определение количества загруженного груза, добавление стабилизатора **или других добавок** и измерения газа.
- 7.2.4.23.2.4 Открытие грузовых танков для открытого отбора проб должно производиться только тогда, когда судно не соединено с береговым сооружением **или если запорные устройства на судне и береговом сооружении закрыты.** Донные пробы могут также отбираться во время погрузки, когда судно соединено с береговым сооружением, при условии, что запорные устройства на судне и на береговом сооружении закрыты.
- Включить новый подраздел 7.2.4.23.2.6 и новый пункт 7.2.4.23.2.6.2, а также перенумеровать пункт 7.2.4.23.2.6 в пункт 7.2.4.23.2.6.1:

7.2.4.23.2.6 Добавление стабилизатора или других добавок в исключительных случаях

7.2.4.23.2.6.1 Если непредвиденное продление времени плавания требует добавления дополнительного стабилизатора в один или несколько грузовых танков во время перевозки, это разрешается делать только через отверстие для взятия проб. Необходимо не допускать образования электростатического заряда.

7.2.4.23.2.6.2 Если данные измерения показывают меньшую, чем предписано в нормативных положениях, норму дозирования в грузе и если это требует добавления дополнительной добавки в один или несколько грузовых танков во время перевозки, то это разрешается делать только через отверстие для взятия проб. Необходимо не допускать образования электростатического заряда.

9. В связи с предлагаемой поправкой к пункту 7.2.4.22.11 мы также предлагаем внести поправку во второй абзац пункта 7.2.4.16.8:

7.2.4.16.8 ...

Лица, осуществляющие соединение или отсоединение погрузочно-разгрузочных трубопроводов или газоотводных трубопроводов, а также сброс давления в грузовых танках, взятие проб, **добавление добавок (см. подраздел 7.2.4.22)**, измерения, очистку или замену пластинчатого блока пламегасителя (см. подраздел 7.2.4.22) ...

10. Учитывая, что дополнительное добавление на борту требует кратковременного перемещения упаковок в грузовую зону, мы также предлагаем включить новый пункт 7.2.4.1.5, подробно описывающий условия, которые должны быть выполнены:

7.2.4.1.5 На борту судов исключительно с целью добавления добавок (см. подраздел 7.2.4.22) разрешается перемещать упаковки с добавками в грузовую зону только на время проведения такой операции. Эта операция должна выполняться после прекращения погрузки и до начала рейса судна, либо после окончания рейса судна и до начала разгрузки. При этом должны учитываться особые положения подраздела 7.2.4.22. Общее количество упаковок не должно превышать ..., а общий вес полных упаковок не должен превышать ...кг. Вес одной упаковки не должен превышать ... кг.

II. Обоснование

11. Добавки обычно очень дороги и должны дозироваться в количествах, соответствующих различным другим нормативным документам, включая налоговое законодательство, стандарты в области обороны и т. д. Часто применяется минимальная и максимальная норма дозирования, причем применяемая норма дозирования зависит от продукта.

12. В некоторых случаях количество добавки в грузе может оказаться слишком низким. Настоящие предложения направлены на устранение этого недостатка, причем всегда безопасным способом.

13. Примерами требований к дозированию, обусловленных безопасностью перевозки или другими правилами и нормами, являются:

- Налоговое законодательство:
 - в соответствии с требованиями налогового законодательства предусмотрена определенная маркировка, освобождающая продукцию, на которую она нанесена, от уплаты акцизов и пошлин.
- Безопасное использование продуктов:
 - добавки для улучшения электропроводности продукта в соответствии с требованиями нормативных документов (турбинное топливо для реактивных двигателей накапливает статическое электричество, что может создавать опасность в приемном танке);
 - добавки для улучшения эксплуатационных свойств топлива, как это требуется в военной области, стабилизаторы (турбинное топливо для истребителей).
- Безопасная перевозка продукции:
 - добавки, препятствующие переходу сероводорода (H₂S), находящегося в жидкой фазе продуктов, в паровую фазу, что может представлять опасность для здоровья работников.

14. В настоящее время на рынке имеются и используются переносные системы, позволяющие обеспечить безопасную работу на борту танкеров внутреннего плавания.

Опытные сотрудники поставщиков услуг, такие как контролеры или поставщики добавок, работает с ними безопасным образом.

15. Отсутствие смешивания на борту. Добавление добавок не следует путать со смешиванием на борту или погрузкой сверху из-за относительно небольших объемов по сравнению с размерами груза. Аналогично этому допускается погрузка продукта с номером ООН X в порожний грузовой танк, не очищенный от груза с номером ООН Y, при условии, что они не вступают в опасную реакцию друг с другом. Добавки всегда совместимы с грузом и не изменяют классификацию продукта, в который они добавлены.

16. Если встроенная система смешивания/дозирования отсутствует, следует разрешить добавлять добавки в груз безопасным способом, т. е. с помощью переносной системы дозирования, подключенной к судовому трубопроводу. Открытие таких дозирующих систем считается более безопасным вариантом, чем открытие отверстий грузовых танков. То же самое относится и к добавлению стабилизатора.

III. Вывод

17. Данные предложения позволят в безопасном режиме корректировать дозировку груза на борту судна. «Фьюэлз-Юроп» дает разъяснения по аспектам смешивания на борту (п. 15), наличию упаковок в грузовой зоне (п. 10) и безопасному использованию переносных систем (пп. 14 и 16).

18. Описанные решения позволят исключить необходимость проведения полноценной дополнительной судходной операции (возвращение к соответствующему сооружению, выгрузка всего груза, новое дозирование, загрузка полного груза и повторное отбытие к разгрузочному сооружению). Мы утверждаем, что меньшее количество операций всегда является более безопасным.

IV. Взаимосвязь с Целями в области устойчивого развития

19. Получение новых сведений в области обращения с (опасными) материалами и их учет для непрерывного безопасного обращения с этими опасными материалами, их хранения и перевозки можно увязать с Целью в области устойчивого развития 3 (хорошее здоровье и благополучие — снижение рисков для здоровья, связанных с опасными материалами).

20. Поскольку в этом контексте существует взаимосвязь с устойчивыми перевозками, актуальной представляется также Цель устойчивого развития 11.

V. Предлагаемое решение

21. Таким образом, «Фьюэлз-Юроп» предлагает Комитету вопросам по безопасности ВОПОГ рассмотреть предложения, представленные в пунктах 7, 8, 9 и 10, с учетом их обоснования и принять решение, которое он сочтет целесообразным, для вступления в силу 1 января 2025 года.

22. Комитету по вопросам безопасности также предлагается составить мнение и принять решение по заявлениям, приведенным в пунктах 14, 15 и 16.