



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 девятая сессия

Женева, 22–26 августа 2016 года

Пункт 5 предварительной повестки дня

Доклады неофициальных рабочих групп

Доклад неофициальной рабочей группы по СПГ

Передано правительствами Нидерландов и Швейцарии^{1, 2}

I. Введение

1. Неофициальная рабочая группа по СПГ провела свое первое совещание 11 и 12 мая 2016 года в Министерстве инфраструктуры и окружающей среды в Гааге, Нидерланды. На совещании присутствовали делегаты от Германии, Нидерландов, Швейцарии, Регистра Ллойда, порта Роттердам и представители владельцев судов, работающих на СПГ.

2. Неофициальная группа было создана в связи с тем, что в декабре 2015 года Центральная комиссия судоходства по Рейну (ЦКСР) приняла нормативные положения, разрешающие использование СПГ в качестве топлива для двигательных установок судов внутреннего плавания. Как было заявлено ранее Ко-

¹ Распространено на немецком языке Центральной комиссией судоходства по Рейну в качестве документа CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2016/46.

² В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2016–2017 годы (ECE/TRANS/2016/28/Add.1 (9.3)).



митетом по вопросам безопасности ВОПОГ (см. ECE/TRANS/WP.15/AC.2/56, пункт 3, и ECE/TRANS/WP.15/AC.2/58, пункт 64), по этой причине стало желательным рассмотреть различные варианты того, как следует скорректировать Правила, прилагаемые к ВОПОГ, с тем чтобы разрешить использование СПГ в качестве топлива для двигательных установок судов внутреннего плавания, перевозящих опасные грузы.

II. Цель и задача совещания

3. Цель первого совещания неофициальной рабочей группы состояла в том, чтобы определить задачу неофициальной рабочей группы, получить информацию о процессе законотворчества в рамках ЦКСР по использованию СПГ, получить информацию о всех технических аспектах и опыте эксплуатации судов, использующих СПГ в качестве топлива и рассмотреть преимущества (недостатки) различных вариантов корректировки Правил, прилагаемых к ВОПОГ, с учетом использования СПГ, как они изложены в неофициальном документе INF.9 двадцать восьмой сессии.

4. Участники решили, что задача неофициальной рабочей группы заключается в том, чтобы «предусмотреть в ВОПОГ возможность использования судами внутреннего плавания СПГ в качестве топлива для их двигательных установок». Руководящие принципы по перевозке СПГ в качестве груза не будут рассматриваться группой на нынешнем этапе.

III. Информация об использовании СПГ

5. В начале совещания неофициальной рабочей группы участники получили информацию о происходящем в рамках ЦКСР процессе законотворчества по СПГ, который касается:

а) Полицейских правил плавания по Рейну (ПППР), в которых устанавливаются эксплуатационные требования, применимые, в том числе во время заправки, к судам, использующим СПГ в качестве топлива;

б) Правил для плавсостава на Рейне (ППР), в которых устанавливаются дополнительные требования в отношении квалификации членов экипажа (содержание курсов подготовки и экзаменов) судов внутреннего плавания, использующих СПГ в качестве топлива;

в) Правил освидетельствования судов на Рейне (ПОСР), в которых вводится новая глава 8-тер, включающая специальные положения, применимые к судам, оборудованным двигательными и вспомогательными системами, работающими на топливе с температурой вспышки не выше 55 °С, а также приложение Т, содержащее дополнительные положения по СПГ.

Кроме того, ЦКСР опубликовала стандарт на специализированный контрольный перечень при заправке судна СПГ из автоцистерны, основанный на стандарте, опубликованном Международной ассоциацией портов и гаваней (МАПГ), который уже применяется рядом речных и морских портов.

6. Участников также проинформировали о подробных технических данных, касающихся судов, оборудованных двигательной установкой, использующей СПГ в качестве топлива, и о практическом опыте эксплуатации судна внутреннего плавания, которое уже использует СПГ. Информация о процессе законотворчества в рамках ЦКСР и содержании соответствующих требований была

представлена в неофициальном документе, подготовленном г-ном Бенджамином Бойером из секретариата ЦКСР. Подробные технические данные были представлены г-ном Басом Йорманном из Регистра Ллойда, а сведения о практическом опыте – г-ном Беном Малисса, ВДЛ «Данцер Групп», который эксплуатирует судно внутреннего плавания «Eiger» на Рейне.

7. В вышеупомянутом документе и в рамках презентации г-на Йорманна рабочая группа было проинформирована о происходящем в рамках ЦКСР процессе законотворчества в сфере СПГ, взаимосвязи между законодательством ЦКСР, законодательными актами ЕС и стандартом ЕС-ТТСВП (в частности, главой 30 и приложением 8 ЕС-ТТСВП). В главе 30 излагаются общие требования в отношении топлива с низкой температурой вспышки (ниже 55 °С), а в приложении 8 ЕС-ТТСВП содержатся конкретные требования в отношении использования СПГ в качестве топлива. Кроме того, г-н Йорманн обратил внимание на тот факт, что в настоящее время в эксплуатации находятся шесть судов внутреннего плавания, оборудованных двигательной установкой, использующей СПГ. Для данных судов Административный комитет ВОПОГ предоставил отступление на основании документов, включая исследование по выявлению факторов опасности (HAZID). Проведенные исследования показали, что такие отступления не оказывают негативного влияния на уровень безопасности на борту судна. Ни в одном из этих случаев Административный комитет ВОПОГ не потребовал принятия дополнительных мер безопасности в связи с использованием СПГ в качестве топлива для двигательных установок судов внутреннего плавания, перевозящих опасные грузы, сверх мер, положенных ЦКСР в основу рекомендаций, вынесенных ЦКСР в отношении данных судов. Участники неофициальной рабочей группы также отметили, что в статье 1.3 приложения 8 ЕС-ТТСВП заявлено, что реализации каждой новой концепции конструкции, предусматривающей использование СПГ в качестве топлива для двигательной установки судна внутреннего плавания, должна предшествовать оценка последствий, демонстрирующая, что данная новая концепция не оказывает негативного влияния на уровень безопасности на борту судна.

8. Г-н Малисса проинформировал членов рабочей группы о своем опыте эксплуатации судна «Eiger». До настоящего времени судно «Eiger» не сталкивалось с серьезными инцидентами в связи с использованием СПГ в качестве топлива. «Eiger» оборудовано бортовым пультом управления СПГ, который непрерывно регистрирует характеристики системы СПГ. На случай необходимости изготовитель установки СПГ имеет беспроводной доступ с берега к данной информации, благодаря чему возможный сбой в работе системы может быть выявлен и, вероятно, незамедлительно устранен. Г-н Малисса также особо отметил дополнительные требования к подготовке, которым должен отвечать экипаж, прежде чем он может быть допущен к управлению судном на СПГ. И наконец, г-н Малисса обратил внимание членов неофициальной рабочей группы на тот факт, что использование СПГ в качестве топлива в настоящее время не является экономически выгодным ввиду низкой цены на обычный газойль. Это может замедлить рост числа судов на СПГ в предстоящие годы.

IV. Варианты корректировки ВОПОГ с целью разрешить использование СПГ в качестве топлива для двигательных установок судов внутреннего плавания, перевозящих опасные грузы

9. Неофициальная рабочая группа определила 5 вариантов корректировки ВОПОГ с целью разрешить использование СПГ в качестве топлива для двигательных установок судов внутреннего плавания, перевозящих опасные грузы:

- A Исключить из Правил, прилагаемых к ВОПОГ, положения, запрещающие использование топлива с температурой вспышки ниже 55 °С;
- B Добавить к положениям Правил, прилагаемых к ВОПОГ, которые запрещают использование топлива с температурой вспышки ниже 55 °С, общее освобождение, касающееся использования СПГ;
- C Добавить к положениям Правил, прилагаемых к ВОПОГ, которые запрещают использование топлива с температурой вспышки ниже 55 °С, освобождение, касающееся использования СПГ, с динамической ссылкой на главу 30 и приложение 8 ЕС-ТТСВП;
- D Добавить к положениям Правил, прилагаемых к ВОПОГ, которые запрещают использование топлива с температурой вспышки ниже 55 °С, освобождение, касающееся использования СПГ, со статической ссылкой на определенный вариант главы 30 и приложения 8 ЕС-ТТСВП;
- E Воспроизвести в ВОПОГ главу 30 и приложение 8 ЕС-ТТСВП.

V. Соображения

10. Прежде чем рассматривать преимущества и недостатки описанных выше вариантов, неофициальная рабочая группа определила несколько отправных моментов и/или законодательных принципов, которые необходимо учитывать при рассмотрении различных вариантов, а именно:

- a) неснижение уровня безопасности;
- b) международная гармонизация законодательства;
- c) неблокирование других инновационных продуктов (нейтральных с точки зрения вида топлива);
- d) уважение прерогатив всех государств – Договаривающихся сторон ВОПОГ, включая тех, которые не являются членами ЕС или ЦКСР.

11. Несмотря на то, что подраздел 1.1.3.3 ВОПОГ прямо гласит, что предписания ВОПОГ не применяются к веществам, которые используются для обеспечения движения судов, члены неофициальной рабочей группы признали вариант А нежелательным. Исключение этих положений могло бы открыть путь для использования всех видов топлива с температурой вспышки ниже 55 °С на борту судов внутреннего плавания, перевозящих опасные грузы. Это означает, что соблюдение принципа «неснижения уровня безопасности» не может быть гарантировано. Вариант Е был сочтен также нежелательным ввиду того, что, как только один законодательный акт по данному вопросу изменяется, необходимо

корректировать и остальное законодательство. Опыт показывает, что это быстро приводит к расхождению и международной дисгармонизации законодательства.

12. Неофициальная рабочая группа, учитывая отправные моменты/законодательные принципы, признала все три другие варианта приемлемыми (В, С и D, с предпочтением варианта В, поскольку он обеспечивает быстрое включение СПГ в ВОПОГ). Поэтому неофициальная рабочая группа просит Комитет по вопросам безопасности ВОПОГ сообщить о том, который из этих трех изложенных ниже вариантов он предпочитает:

Вариант В:

Добавить в пункты 7.1.3.31, 7.2.3.31.1, 9.1.0.31.1 и 9.3.X.31.1 слова «кроме СПГ». Например, в пункт 7.1.3.31.1:

Запрещается использовать двигатели, работающие на топливе с температурой вспышки ниже 55 °С, **кроме СПГ** (например, бензиновые двигатели).

Преимущество данного простого решения состоит в том, что оно стимулирует международную гармонизацию благодаря отказу от дублирования законодательства. Кроме того, оно обеспечивает уважение прерогатив государств – Договаривающихся сторон ВОПОГ, поскольку все Договаривающиеся стороны имеют возможность (а все государства – члены ЕС/ЦКСР – обязательство) применять стандарты ЕС-ТТСВП в своем законодательстве и вносить свой вклад в дальнейшее развитие данного стандарта в будущем.

Вариант С:

Добавить в пункты 7.1.3.31, 7.2.3.31.1, 9.1.0.31.1 и 9.3.X.31.1 динамическую ссылку на главу 30 и приложение 8 ЕС-ТТСВП. Например, в пункт 7.1.3.31:

Запрещается использовать двигатели, работающие на топливе с температурой вспышки ниже 55 °С (например, бензиновые двигатели), **если не выполнены требования главы 30 и приложения 8 Европейского стандарта, устанавливающего технические требования для судов внутреннего плавания.**

Преимущество данного варианта состоит в том, что он поощряет международную гармонизацию, так как требования в отношении использования СПГ в качестве топлива для двигательных установок судов внутреннего плавания, перевозящих опасные грузы, являются идентичными во всех государствах – Договаривающихся сторонах ВОПОГ. Недостаток состоит в том, что Правила, прилагаемые к ВОПОГ, содержат стандарт, в разработку которого формально могут вносить вклад все Договаривающиеся стороны ВОПОГ, однако не все Договаривающиеся стороны ВОПОГ могут на равной основе участвовать в принятии решений. ЕС-ТТСВП разработан в рамках Европейского комитета по разработке общих стандартов в области внутреннего судоходства (КЕСНИ). КЕСНИ состоит из государств - членов ЕС и ЦКСР. Представители государств, которые не являются членами ЕС или ЦКСР, могут участвовать в работе КЕСНИ без права голоса.

Вариант D:

Добавить в пункты 7.1.3.31, 7.2.3.31.1, 9.1.0.31.1 и 9.3.X.31.1 статическую ссылку на главу 30 и приложение 8 ЕС-ТТСВП. Например, в пункт 7.1.3.31:

Запрещается использовать двигатели, работающие на топливе с температурой вспышки ниже 55 °С (например, бензиновые двигатели), **если не выполнены требования главы 30 и приложения 8 Европейского стандарта, устанавливающего технические требования для судов внутреннего плавания (издание 2015/1).**

Преимущество данного варианта состоит в том, что он поощряет международную гармонизацию, так как требования в отношении использования СПГ в качестве топлива для двигательных установок судов внутреннего плавания, перевозящих опасные грузы, являются идентичными во всех государствах – Договаривающихся сторонах ВОПОГ. Тем не менее существует опасность расхождения международного законодательства ввиду того, что данный стандарт должен обновляться в ВОПОГ каждый раз, когда он корректируется КЕСНИ по новому варианту. Однако при этом обеспечивается уважение прерогатив всех государств – Договаривающихся сторон ВОПОГ, так как они могут голосовать по каждому изменению в законодательстве, применимом к перевозящим опасные грузы судам внутреннего плавания, которые используют СПГ в качестве топлива для своих двигательных установок.

VI. Нормы и стандарты, касающиеся процедур заправки СПГ

13. После обсуждения данного вопроса неофициальная рабочая группа пришла к заключению, что в Правила, прилагаемые к ВОПОГ, нежелательно добавлять нормы и/или стандарты, касающиеся устройств заправки СПГ, так как, согласно подразделу 1.1.3.3 ВОПОГ, предписания ВОПОГ не применяются к веществам, которые используются для обеспечения движения судов. Участники приняли к сведению статью 2.8.6 приложения 8 ЕС-ТТСВП, которая гласит, что соединения коллекторов для заправки СПГ должны соответствовать европейскому стандарту EN 1474.

VII. Заключение и следующее совещание

14. Неофициальная рабочая группа еще раз просит Комитет по вопросам безопасности ВОПОГ ответить на сформулированный в пункте 11 вопрос о том, какой из трех вариантов, которые сейчас пользуются поддержкой, является наиболее подходящим для включения в ВОПОГ.

15. Следующее совещание неофициальной рабочей группы состоится 21–22 сентября в Гааге. В ходе второго совещания г-н Йорманн сделает презентацию относительно возможного взаимодействия между СПГ в качестве топлива и перевозимым опасным грузом. Кроме того, рабочая группа продолжит работу над корректировкой ВОПОГ с целью использования СПГ в соответствии с вариантом, который Комитет по вопросам безопасности ВОПОГ сочтет наиболее подходящим.