



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)**

Тридцатая сессия

Женева, 23–27 января 2017 года

Пункт 6 предварительной повестки дня

Доклады неофициальных рабочих групп

Доклад неофициальной рабочей группы по СПГ

Передано правительствами Нидерландов и Швейцарии* **

Введение

1. Второе совещание неофициальной рабочей группы по СПГ было проведено 21 и 22 сентября 2016 года в Министерстве инфраструктуры и окружающей среды в Гааге, Нидерланды. На совещании присутствовали делегаты от Германии, Нидерландов и Швейцарии, представители Центральной комиссии судоходства по Рейну (ЦКСР) и Регистра Ллойда.

2. Неофициальная рабочая группа была создана в ходе сессии Комитета по вопросам безопасности ВОПОГ в январе 2016 года. На этой сессии Комитет по вопросам безопасности отметил, что представитель Нидерландов желает организовать совещание с целью включения в Правила, прилагаемые к ВОПОГ, положений, касающихся использования СПГ в качестве топлива для двигательных

* Распространено на немецком языке Центральной комиссией судоходства по Рейну под условным обозначением CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2017/10.

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

GE.16-19275 (R) 151116 151116



* 1 6 1 9 2 7 5 *

Просьба отправить на вторичную переработку



установок судов внутреннего плавания, перевозящих опасные грузы (ECE/TRANS/WP.15/AC.2/58, пункты 63–64).

3. В мае 2016 года неофициальная рабочая группа провела свое первое совещание. В докладе об этом совещании (ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2016/46) содержалась просьба к Комитету по вопросам безопасности ВОПОГ обсудить изложенные варианты (пункты 9–12) корректировки Правил, прилагаемых к ВОПОГ, в целях использования СПГ и выбрать предпочтительный вариант. Комитет по вопросам безопасности обсудил указанный доклад на своем совещании в августе 2016 года и выбрал вариант С для дальнейшей проработки неофициальной рабочей группой при том понимании, что глава 30 и приложение 8 ЕС-ТТСВП должны иметься на рабочих языках (ECE/TRANS/WP.15/AC.2/60, пункт 51).

Анализ обсуждения в Комитете по вопросам безопасности ВОПОГ

4. Неофициальная рабочая группа обсудила итоги обсуждения доклада о первом совещании в Комитете по вопросам безопасности ВОПОГ. Группа приветствовала результаты проведенного в Женеве обсуждения, поскольку вариант С полностью обеспечивает прерогативы всех государств – участников ВОПОГ принимать хорошо продуманные решения по данному вопросу.

5. Хотя об этом не упоминается в докладе Комитета по вопросам безопасности ВОПОГ, неофициальная рабочая группа обсудила аварию, которая произошла в апреле 2016 года на Мозеле с судном внутреннего плавания, на котором в качестве топлива для двигательной установки используется СПГ. Представитель Регистра Ллойда выступил с обширной презентацией о данной аварии (причина, последствия и извлеченные уроки в отношении конструкции судна и процедур разгрузки). Неофициальная рабочая группа пришла к выводу, что данная авария стала следствием навигационного сбоя и никак не связана с используемым на судне СПГ.

6. Представитель ЦКСР проинформировал группу о принятии и ожидаемом вступлении в силу европейского законодательства о технических требованиях к судам внутреннего плавания (имеется в виду ЕС-ТТСВП), с одной стороны, и о требованиях к внедорожной подвижной технике (ВПТ) в отношении выбросов, с другой стороны. Неофициальная рабочая группа обсудила эти изменения, а также взаимосвязь и взаимодействие между нормативными актами Организации Объединенных Наций, Европейского союза и ЦКСР.

Взаимодействие между СПГ в качестве топлива для двигательных установок и опасными грузами, перевозимыми на борту судов внутреннего плавания

7. Как говорится в докладе о первом совещании, неофициальная рабочая группа желала провести дискуссию относительно возможного взаимодействия между СПГ (используемым в качестве топлива) и другими опасными грузами, перевозимыми на борту судов внутреннего плавания. В преддверии совещания представитель Регистра Ллойда подготовил краткую записку, в которой сделана ссылка на исследование «Chemical Data Guide for Bulk Shipment over Water» (Руководство по транспортировке химических наливных грузов по водным пу-

тям), подготовленное и опубликованное Службой береговой охраны США. Неофициальная рабочая группа приняла к сведению сделанный в данном исследовании вывод о том, что между СПГ и другими опасными веществами не может происходить какого-либо взаимодействия.

8. Помимо этого, неофициальная рабочая группа рассмотрела вопрос о том, какой будет реакция топливной цистерны для СПГ на борту судов внутреннего плавания в случае возгорания на судне. Представители ЦКСР и Регистра Ллойда проинформировали группу об особых технических требованиях к топливным цистернам для СПГ на борту судов внутреннего плавания. Эти требования в отношении конструкции и безопасности содержатся в главе 2.1 приложения 8 ЕС-ТТСВП. В статье 2.1.4 указаны конкретные стандарты, которым должны отвечать топливные цистерны. Представитель ЦКСР проинформировал группу об эквивалентном уровне безопасности топливных цистерн для СПГ и обычных топливных цистерн, имеющихся на борту судов внутреннего плавания. Этот представитель добавил, что в рамках «Генерального плана по использованию СПГ» опубликован ряд руководств и кодексов практики, посвященных способам предупреждения и ликвидации возгорания на борту судна внутреннего плавания, использующего СПГ в качестве топлива для своей двигательной установки.

9. Участники также внимательно рассмотрели некоторые отдельные статьи приложения 8 ЕС-ТТСВП, в частности статьи 1.3.1, 1.3.2 и 2.1.1. Был сделан вывод, что грузовое пространство не следует идентифицировать как пространство, характеризующееся высокой степенью опасности возгорания, как это указано в статье 2.1.1 приложения 8 ЕС-ТТСВП. Группа также с удовлетворением отметила, что статьи 1.3.1 и 1.3.2 предписывают, что каждая новая концепция использования СПГ на судах внутреннего плавания должна подкрепляться всесторонней оценкой рисков, учитывающей как минимум выход из строя, повреждение деталей, возгорание, взрыв, затопление трюма с цистернами, потопление судна и электрическое перенапряжение.

10. Учитывая выбранный в ЕС-ТТСВП уровень безопасности, исследование, проведенное Службой береговой охраны США, и желание рабочей группы согласовать международное законодательство в области внутреннего судоходства, группа вновь поддержала вариант, выбранный Комитетом по вопросам безопасности ВОПОГ, а именно добавить к положениям Правил, прилагаемых к ВОПОГ, динамическую ссылку на ЕС-ТТСВП, касающуюся использования СПГ в качестве топлива для двигательных установок. Рабочая группа будет продолжать с большим интересом следить за изменениями в ЕС-ТТСВП и призывает КЕСНИ и впредь устанавливать четкие и недвусмысленные стандарты.

Предлагаемые поправки к Правилам, прилагаемым к ВОПОГ

11. Неофициальная рабочая группа продолжила свою работу по подготовке проектов поправок к части 7 и части 9 Правил, прилагаемых к ВОПОГ. Было решено воспользоваться представившейся возможностью также для того, чтобы согласовать нормативные положения частей 7 и 9 (касающиеся топлива с температурой вспышки, которая ниже, выше или равна 55 °C). Неофициальная рабочая группа предлагает Комитету по вопросам безопасности ВОПОГ рассмотреть нижеследующие поправки (~~исключенный текст зачеркнут~~, **дополнительный текст выделен жирным шрифтом и подчеркнут**):

7.1.3.31

Запрещается использовать двигатели, работающие на топливе с температурой вспышки ~~ниже~~ **не выше** 55 °С (например, бензиновые двигатели). Это ~~предни-~~
~~ение~~ **положение** не применяется к:

- подвесным моторам спасательных шлюпок, работающим на бензине;
- **пропульсивным и вспомогательным системам, которые отвечают требованиям главы 30 и приложения 8 Европейского стандарта, устанавливающего технические требования для судов внутреннего плавания (ЕС-ТТСВП), с поправками.**

7.2.3.31.1

Запрещается использовать двигатели, работающие на топливе с температурой вспышки ~~ниже~~ **не выше** 55 °С (например, бензиновые двигатели). Это ~~предни-~~
~~ение~~ **положение** не применяется к:

- подвесным моторам спасательных шлюпок, **работающим на бензине;**
- **пропульсивным и вспомогательным системам, которые отвечают требованиям главы 30 и приложения 8 Европейского стандарта, устанавливающего технические требования для судов внутреннего плавания (ЕС-ТТСВП), с поправками.**

9.1.0.31.1

Разрешается устанавливать только двигатели внутреннего сгорания, работающие на топливе с температурой вспышки выше 55 °С. **Это положение не применяется к двигателям внутреннего сгорания, являющимся частью пропульсивных и вспомогательных систем, которые отвечают требованиям главы 30 и приложения 8 Европейского стандарта, устанавливающего технические требования для судов внутреннего плавания (ЕС-ТТСВП), с поправками.**

9.3.1.31.1

Разрешается устанавливать только двигатели внутреннего сгорания, работающие на топливе с температурой вспышки выше 55 °С. **Это положение не применяется к двигателям внутреннего сгорания, являющимся частью пропульсивных и вспомогательных систем, которые отвечают требованиям главы 30 и приложения 8 Европейского стандарта, устанавливающего технические требования для судов внутреннего плавания (ЕС-ТТСВП), с поправками.**

9.3.2.31.1

Разрешается устанавливать только двигатели внутреннего сгорания, работающие на топливе с температурой вспышки выше 55 °С. **Это положение не применяется к двигателям внутреннего сгорания, являющимся частью пропульсивных и вспомогательных систем, которые отвечают требованиям главы 30 и приложения 8 Европейского стандарта, устанавливающего технические требования для судов внутреннего плавания (ЕС-ТТСВП), с поправками.**

9.3.3.31.1

Разрешается устанавливать только двигатели внутреннего сгорания, работающие на топливе с температурой вспышки выше 55 °С. **Это положение не применяется к двигателям внутреннего сгорания, являющимся частью про-**

пульсивных и вспомогательных систем, которые отвечают требованиям главы 30 и приложения 8 Европейского стандарта, устанавливающего технические требования для судов внутреннего плавания (ЕС-ТТСВП), с поправками.

Перевод главы 30 и приложения 8 ЕС-ТТСВП на рабочие языки

12. Неофициальная рабочая группа всецело поддержала просьбу Комитета по вопросам безопасности ВОПОГ обеспечить наличие главы 30 и приложения 8 ЕС-ТТСВП на рабочих языках Комитета по вопросам безопасности ВОПОГ. После обмена мнениями с секретариатом Комитета по вопросам безопасности ВОПОГ группа была проинформирована о том, что перевод соответствующих частей ЕС-ТТСВП будет осуществлен в рамках Рабочей группы ЕЭК ООН по внутреннему водному транспорту (SC.3) как часть ее текущей работы над Резолюцией № 61, касающейся технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания.

Выводы

13. К Комитету по вопросам безопасности ВОПОГ обращается просьба рассмотреть поправки, предлагаемые в пункте 11, и принять меры, которые он сочтет надлежащими. По мнению участников, неофициальная рабочая группа выполнила свои задачи и завершила свою работу в соответствии с изначальной целью и сферой охвата. Рабочая группа решительно рекомендует государствам – участникам ВОПОГ принять предлагаемые поправки и в дальнейшем выработать и подписать многостороннее соглашение по данному вопросу. Это обеспечило бы скорейшее применение новых нормативных положений ВОПОГ. Это также обеспечило бы законность перевозки опасных грузов судами внутреннего плавания, которые в настоящее время используют СПГ в качестве топлива для своих двигательных установок, учитывая тот факт, что в большинстве случаев срок действия предоставленного им отступления истекает 30 июня 2017 года.