



## 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 четвертая сессия

Женева, 21–25 января 2019 года

Пункт 5 b) предварительной повестки дня

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

### Бункеровка СПГ

**Передано правительством Нидерландов\* \*\***

#### *Резюме*

**Существо предложения:** В свете все более широкого использования сжиженного природного газа (СПГ) в качестве топлива для морских судов и судов внутреннего плавания делегация Нидерландов сочла желательным изучить вопрос о том, какие требования ВОПОГ должны применяться к бункеровке этим топливом. В настоящем документе приводятся четыре поправки к Правилам, прилагаемым к ВОПОГ, касающиеся бункеровки СПГ.

**Предлагаемое решение:** В пункте 8 сформулирована просьба к Комитету по вопросам безопасности ВОПОГ принять четыре предлагаемые поправки.

**Справочные документы:** Отсутствуют.

\* Распространено на немецком языке Центральной комиссией судоходства по Рейну под условным обозначением CCNR/ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2019/15.

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



## Введение

1. В Правилах, прилагаемых к ВОПОГ, содержится ряд конкретных требования, касающихся бункеровки. В разделе 1.2.1 содержится отдельное определение судов снабжения, а в главе 7.2 приведены определенные исключения для судов снабжения и в ряде случаев для других судов, доставляющих продукты, необходимые для эксплуатации судов. «Судно снабжения» определяется как танкер открытого типа N грузоподъемностью до 300 тонн. Под другими судами, доставляющими продукты, необходимые для эксплуатации судов, до недавнего времени понимались только суда, снабжающие другие суда внутреннего плавания и морские суда газойлем или тяжелым печным топливом.
2. Как в секторе внутреннего судоходства, так и в секторе морских перевозок ввиду долгосрочных планов операторов и нормативных положений, направленных, например, на сокращение выбросов в атмосферу вредных веществ (в частности серы), СПГ становится одним из реальных альтернативных видов топлива. Это, естественно, ведет к росту спроса на бункерную инфраструктуру для СПГ, а также на бункерные суда. Суды внутреннего плавания, эксплуатируемые как суда для бункеровки СПГ, могут рассматриваться в качестве «других судов, доставляющих продукты, необходимые для эксплуатации судов», в соответствии с Правилами, прилагаемыми к ВОПОГ.
3. Ввиду этих изменений, произошедших на рынке СПГ, делегация Нидерландов сочла целесообразным проверить, какие положения уже применяются, должны применяться или более не должны применяться к судам для бункеровки СПГ в качестве «других судов, доставляющих продукты, необходимые для эксплуатации судов». Цель этой работы заключалась в том, чтобы сохранить нынешний уровень безопасности при бункеровке СПГ на европейских внутренних водных путях и в портах. Результаты проделанной работы приведены в нижеследующих пунктах.

## Другие суда, доставляющие продукты, необходимые для эксплуатации судов: требования ВОПОГ к судам для бункеровки СПГ (поправки)

4. Подраздел 7.2.4.7.2 гласит, что «передача продуктов, необходимых для эксплуатации судов, в бункера других судов не рассматрива[е]тся как операци[я] по погрузке или разгрузке по смыслу пункта 7.2.4.7.1», из чего можно сделать вывод, что бункеровка СПГ не должна в обязательном порядке происходить в местах, назначенных или утвержденных для этой цели компетентным органом. Ввиду опасных свойств СПГ делегация Нидерландов считает целесообразным ограничить зону проведения этих мероприятий местами, назначенными или утвержденными компетентным органом. В этой связи предлагается следующая поправка к Правилам, прилагаемым к ВОПОГ (новый текст выделен жирным шрифтом и подчеркиванием, а исключенный текст зачеркнут):

«7.2.4.7.2 Прием неупакованных маслосодержащих жидких отходов, образующихся при эксплуатации судов, которые поступили с других судов, и передача продуктов, необходимых для эксплуатации судов, **за исключением сжиженного природного газа (СПГ)**, в бункера других судов не **считаются рассматриваются как операциями** по погрузке или разгрузке по смыслу пункта 7.2.4.7.1 выше или **операциями** по погрузке груза по смыслу подраздела 7.2.4.9».
5. Подраздел 7.2.4.17 регламентирует условия, при которых входы или отверстия некоторых помещений должны оставаться закрытыми. В то же время пунктом 7.2.4.17.3 предусматривается изъятие, касающееся передачи продуктов, необходимых для эксплуатации судов. По мнению делегации Нидерландов, это также нежелательно ввиду опасных свойств СПГ и делает необходимым внесение поправок в Правила, прилагаемые к ВОПОГ (новый текст выделен жирным шрифтом и подчеркиванием):

«7.2.4.17.3 Положения пунктов 7.2.4.17.1 и 7.2.4.17.2 выше не применяются во время приема маслосодержащих отходов, образующихся при эксплуатации судов, и приема на борт продуктов, необходимых для эксплуатации судов, **за исключением сжиженного природного газа (СПГ)**».

6. В соответствии с подразделом 7.2.4.29 при перевозке охлажденных сжиженных газов во время погрузки и разгрузки под соединение с берегом устанавливается поддон. Поскольку при бункеровке с судна на судно соединения с берегом не происходит, делегация Нидерландов предлагает исключить в подразделе 7.2.4.29 упоминание берега, чтобы, таким образом, установка поддона была обязательной при любом соединении погрузочно-разгрузочных трубопроводов (исключенный текст зачеркнут).

«7.2.4.29 Во время погрузки или разгрузки поддон, указанный в пункте 9.3.1.21.11, устанавливается под соединением ~~с берегом~~ используемых погрузочно-разгрузочных трубопроводов, и обеспечивается водяная пленка, как указано в пункте 9.3.1.21.11».

7. В ходе подготовки этого документа делегация Франции обратила внимание делегации Нидерландов на стандарт ISO 20519:2017, которым установлены технические требования к заправке топливом судов, работающих на сжиженном природном газе. Посредством (пересматриваемой в настоящий момент) статьи 3 Регламента (ЕУ) 2018/674 настоящий стандарт был инкорпорирован в законодательство ЕС. В целях приведения к единообразию законодательства, применимого к бункеровке СПГ (международные стандарты, Правила, прилагаемые к ВОПОГ, законодательство ЕС) в Европе, делегация Нидерландов предлагает включить ссылку на данный стандарт в подраздел 8.1.6.2 Правил, прилагаемых к ВОПОГ (новый текст выделен жирным шрифтом и подчеркиванием).

«8.1.6.2 Шланги в сборе, используемые для погрузки, разгрузки или передачи продуктов, необходимых для эксплуатации судна, и остаточного груза, должны соответствовать европейскому стандарту EN 12115:2011-04 (Резиновые и термопластические шланги и шланги в сборе), или EN 13765:2010-08 (Термопластические многослойные (невулканизированные) шланги и шланги в сборе), или EN ISO 10380:2003-10 (Гофрированные металлические шланги и шланги в сборе). Они должны проверяться и осматриваться в соответствии с таблицей А.1 стандарта EN 12115:2011-04, или таблицей К.1 стандарта EN 13765:2010-08, или пунктом 7 стандарта EN ISO 10380:2003-10 не реже одного раза в год в соответствии с инструкциями изготовителя лицами, уполномоченными для этой цели компетентным органом. Свидетельство о такой проверке должно находиться на борту судна. **Шланги в сборе, используемые для загрузки, разгрузки или передачи сжиженного природного газа для эксплуатации судна, должны соответствовать частям 5.3–5.7 стандарта EN ISO 20519:2017 (Суда и морские технологии – Спецификация на бункеровку судов, использующих сжиженный природный газ в качестве топлива) и должны проверяться в соответствии с положениями части 5.8 стандарта EN ISO 20519:2017**».

## Последующие действия

8. Делегация Нидерландов просит Комитет по вопросам безопасности ВОПОГ рассмотреть поправки, предлагаемые в пунктах 4–7, и принять меры, которые он сочтет целесообразными.