

**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)**

Сороковая сессия

Женева, 22–26 августа 2022 года

Пункт 4 б) предварительной повестки дня

**Предложения о внесении поправок в Правила,
прилагаемые к ВОПОГ: другие предложения****Дегазация танкеров внутреннего плавания в приемные
сооружения — подпружиненный клапан низкого
давления****Передано правительствами Германии и Нидерландов* *****Резюме*

Справочные документы: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2020/36 (Нидерланды)
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2021/3 (Германия)
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/76, пп. 67–70
(Доклад о работе тридцать седьмой сессии)

Введение

1. На своей тридцать седьмой сессии на основе документов ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2020/36 и ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2021/3 Комитет по вопросам безопасности обсудил некоторые поправки, предложенные с целью улучшения положений о дегазации грузовых судов в приемные сооружения. В связи с предложениями о дополнительном клапане в отверстии для забора окружающего воздуха в дегазируемый грузовой танк Комитет по вопросам безопасности запросил дополнительный документ для принятия решения.

* Распространено на немецком языке Центральной комиссией судоходства по Рейну под условным обозначением CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2022/40.

** A/76/6 (разд. 20), п. 20.76.



2. Комитет по вопросам безопасности пришел к следующим выводам:
- «69. Комитет по вопросам безопасности согласился с тем, что установка клапанов низкого давления или дополнительных вакуумных клапанов не является обязательным требованием. Представитель Германии подчеркнул необходимость уточнения положений о дегазации судов в приемные сооружения.
70. Комитет по вопросам безопасности принял решение провести окончательное рассмотрение этих предложений на своей следующей сессии.»
3. В ходе двусторонних переговоров и при участии представителей Европейского союза речного судоходства (ЕСРС) и Европейской организации судоводителей (ЕОС) Германия и Нидерланды пересмотрели свои предыдущие документы и просят Комитет по вопросам безопасности обсудить следующий измененный подход. Основное обоснование, приведенное в пунктах 4 и 5 документа ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2021/3 (Германия), остается в силе.

Предложения о поправках

(новый текст выделен жирным шрифтом и подчеркнут, удаленный текст зачеркнут)

4. Изменить формулировку подпункта i) пункта 1.4.2.2.1 следующим образом:
- «удостовериться в том, что во время погрузки, перевозки, выгрузки, **дегазации** и любых других операций с опасными грузами в трюмах или в грузовых танках соблюдены особые предписания;».
5. Изменить формулировку подпункта b) пункта 1.4.3.8.1 следующим образом:
- «удостовериться в том, что, когда это предписано в пункте 7.2.3.7.2.3, ~~в трубопроводе~~ **во всех трубопроводах** приемного сооружения, ~~который соединен~~ **которые соединены** с дегазирующим судном, ~~имеется пламегаситель~~ **имеются пламегасители** для защиты судна от детонаций и проникновения пламени от приемного сооружения.».
6. Изменить формулировку пункта 7.2.3.7.2.3 следующим образом:
- «Дегазация в приемные сооружения может осуществляться путем использования погрузочно-разгрузочных трубопроводов или газоотводного трубопровода для удаления газов и паров из грузовых танков при одновременном использовании других трубопроводов для соответственно предотвращения превышения максимально допустимого избыточного давления или вакуума в грузовых танках.
- Трубопроводы должны быть частью замкнутой системы или, если они используются для предотвращения превышения максимально допустимого вакуума в грузовых танках, быть оборудованы ~~стационарным или съемным подпружиненным клапаном низкого давления~~ **дополнительным стационарным или съемным вакуумным клапаном в соответствии с подразделом 9.3.2.62 или 9.3.3.62** с пламегасителем (группа/подгруппа взрывоопасности согласно колонке 16 таблицы С главы 3.2), если требуется взрывозащита (колонка 17 таблицы С главы 3.2). ~~Этот клапан низкого давления устанавливается таким образом, чтобы при нормальных условиях работы вакуумный клапан не активировался.~~ Стационарный клапан или отверстие, к которому подсоединен съемный клапан, остаются закрытыми с помощью глухого фланца, когда судно не осуществляет дегазацию в приемное сооружение.
- Все трубопроводы между дегазирующим судном и приемным сооружением оборудуются соответствующим пламегасителем, если в колонке 17 таблицы С главы 3.2 предписывается взрывозащита. Требования к трубопроводам на борту: группа/подгруппа взрывоопасности согласно колонке 16 таблицы С главы 3.2.».

7. Изменить вопрос 6.2 в разделе 8.6.4 следующим образом и добавить сноску *** в следующей редакции:

<p>6.2 а) Является ли воздухоприемное отверстие <u>для выравнивания давления в грузовом танке</u> частью закрытой системы или оснащено ли оно <u>дополнительным вакуумным подпружиненным клапаном низкого давления на борту судна?</u></p>	<p><u>O**</u></p>	
<p>6.2 б) Является ли воздухоприемное отверстие <u>для выравнивания давления в грузовом танке частью закрытой системы или оснащено ли оно дополнительным вакуумным клапаном на берегу?</u></p>		<p>O**, ***</p>

* Неприменимо, если для создания воздушных потоков используется вакуум.

** Применимо только в том случае, если для создания воздушных потоков используется вакуум.

*** Применимо только в том случае, если воздухоприемное отверстие находится в трубопроводе берегового приемного сооружения.

8. Исключить подраздел 9.3.1.62.

9. Заменить подразделы 9.3.2.62 и 9.3.3.62 следующим новым текстом (вместо «х» читать «2» или «3»):

«9.3.x.62 Дополнительный вакуумный клапан для дегазации в приемные сооружения

Отверстие в погрузочно-разгрузочном трубопроводе или в газоотводном трубопроводе, используемое на приемных сооружениях для забора окружающего воздуха с целью предотвращения превышения максимально допустимого вакуума в грузовых танках (см. пункт 7.2.3.7.2.3), должно быть снабжено дополнительным съемным вакуумным клапаном или дополнительным стационарным вакуумным клапаном. Если забор окружающего воздуха осуществляется с помощью шланга, заканчивающегося у берега, открытый конец шланга должен быть оборудован таким клапаном аналогичным образом.

Давление срабатывания этого дополнительного вакуумного клапана должно быть отрегулировано таким образом, чтобы при нормальных условиях работы вакуумный клапан, упомянутый в пункте 9.3.x.22.4, не активировался во время дегазации.

Если в перечне веществ, допущенных к перевозке судном, предусмотренном в пункте 1.16.1.2.5, содержатся вещества, для которых в колонке 17 таблицы С главы 3.2 предписывается взрывозащита, этот клапан должен быть оснащен пламегасителем, устойчивым к дефляции. Когда судно не осуществляет дегазацию в приемное сооружение, стационарный клапан или отверстие, к которому подсоединен съемный клапан, должны быть закрыты с помощью глухого фланца.

ПРИМЕЧАНИЕ: К открытию этого отверстия применяется пункт 7.2.4.22.1.».

Обоснование

10. Предлагаемые поправки отражают необходимость воздержаться от включения требования о том, что дополнительный вакуумный клапан должен быть «подпружиненным», поскольку на практике невозможно установить подпружиненный клапан низкого давления таким образом, чтобы он препятствовал открытию вакуумного клапана при нормальных условиях работы. Кроме того, эти поправки направлены на уточнение того, что дополнительный вакуумный клапан должен использоваться в тех случаях, когда во время дегазации не обеспечивается приток

воздуха с берега через отверстие, которое используется для забора окружающего воздуха с целью предотвращения нежелательного отрицательного внутреннего давления в грузовом танке. Предлагаемые поправки, изложенные в пунктах 6, 7 и 9 выше, отражают эти цели.

11. Поправка, содержащаяся в пункте 4 выше, уточняет обязанность перевозчика, поскольку неочевидно, что «дегазация» может рассматриваться как часть «других операций» с грузом.

12. Поправка, содержащаяся в пункте 5 выше, отражает возможность того, что во время операции по дегазации к судну может быть подсоединено более одного трубопровода от приемного сооружения.

14. Первая поправка в пункте 7.2.3.7.2.3 отражает переименование подпружиненного клапана низкого давления в дополнительный вакуумный клапан. Во-вторых, предлагается перенести требования к давлению срабатывания и закрытию стационарного дополнительного вакуумного клапана или отверстия для переносного вакуумного клапана с глухим фланцем в часть 9.

15. Предлагаемые поправки к разделу 8.6.4 представляют собой уточнение и сопутствующую поправку в связи с изменением формулировки подраздела 9.3.x.62.

16. Новая редакция подразделов 9.3.2.62 и 9.3.3.62 содержит следующие поправки:

- в тексте на английском языке «aperture» заменено на «opening» (отверстие), поскольку этот термин обычно используется в ВОПОГ;
- текст уточнен, так как отверстие на борту судна используется для забора окружающего воздуха, а не для отвода газа/паров из грузового танка;
- Германия и Нидерланды проинформированы о том, что иногда приемные сооружения предоставляют судну два шланга для подсоединения к грузовому танку. Один шланг предназначен для отвода газа/паров из грузового танка, а другой шланг выводится на берег, где он используется для забора окружающего воздуха. Поскольку при этой процедуре возникают одни и те же опасности и риски, предлагается защитить береговой конец шланга таким же образом.

17. Суда типа G не дегазируют с использованием дополнительного вакуумного клапана для забора окружающего воздуха с целью предотвращения превышения максимально допустимого вакуума. Поэтому требования к дополнительному вакуумному клапану нет необходимости включать в раздел 9.3.1.

Осуществимость

18. Настоящее предложение направлено на исправление наименования клапана, который должен использоваться во время дегазации на отверстиях в трубопроводе, используемом для предотвращения нежелательного пониженного давления. Клапан не может быть подпружиненным и одновременно препятствовать активации вакуумного клапана; отказ от использования пружины (использование других технологий, таких как клапаны, срабатывающие под действием груза/гравитационные клапаны) позволяет клапанам открываться раньше, чем обычные вакуумные клапаны. Таким образом, настоящее предложение повышает осуществимость ВОПОГ. Все остальные предложения содержат сопутствующие поправки или уточнения.

Обеспечение применения

19. Если больше не называть клапан подпружиненным, повышается применимость ВОПОГ, поскольку из ВОПОГ исключается невозможность использования подпружиненного клапана низкого давления, который препятствует срабатыванию вакуумного клапана.

Предлагаемое решение

20. Комитету по вопросам безопасности предлагается рассмотреть предлагаемые поправки, содержащиеся в пунктах 4–9 выше, и принять решение, которое он сочтет целесообразным.
