|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Организация Объединенных Наций | ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/45 |
| _unlogo | **Экономический и Социальный Совет** | Distr.: General9 June 2022RussianOriginal: English |

**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 b) предварительной повестки дня

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

 Пламегасители для дегазации

 Передано правительством Нидерландов[[1]](#footnote-1)\*[[2]](#footnote-2)\*\*

|  |
| --- |
| *Резюме* |
|  **Существо предложения:** Отсутствует **Предлагаемое решение:** Отсутствует **Справочные документы:** Неофициальный документ INF.14 тридцать девятой сессии Комитета по вопросам безопасности ВОПОГ |

 Введение

1. На тридцать девятой сессии Комитета по вопросам безопасности ВОПОГ делегация Нидерландов отметила несоответствие между требованиями
пункта 7.2.3.7.1.3 ВОПОГ по дегазации в атмосферу и оборудованием существующих судов. В пункте 7.2.3.7.1.3 ВОПОГ указано, что во время дегазации газы должны выводиться из танка через пламегаситель, способный выдержать устойчивое горение. Однако на большинстве судов газы выводятся из танка через отверстие для газоотводного трубопровода, которое оснащено пламегасителем, способным выдержать детонацию и дефлаграцию.

2. Поскольку в Нидерландах не известно ни об одном инциденте, связанном с устойчивым горением во время дегазации, делегация Нидерландов предложила членам Комитета по вопросам безопасности поделиться любыми знаниями, касающимися инцидентов во время дегазации. Делегация Нидерландов не получила никаких сообщений о подобных инцидентах.

3. Устойчивое горение определяется в ВОПОГ со ссылкой на стандарт
ISO 16852:2016 как горение в течение более 30 минут. Дегазация — это активная операция, которая вполне может быть остановлена в течение 30 минут.

4. Учитывая, что не известно об инцидентах, связанных с устойчивым горением, и что в силу характера операции по дегазации такие инциденты маловероятны, делегация Нидерландов считает, что пламегасители, способные выдержать детонацию и дефлаграцию, могут лучше противодействовать опасностям, которые могут возникнуть во время дегазации в атмосферу.

5. Поэтому делегация Нидерландов хотела бы внести поправки в первый абзац пункта 7.2.3.7.1.3, как предлагается ниже.

**Предложение о поправках**

6. Изменить первый абзац пункта 7.2.3.7.1.3 следующим образом (исключенный текст зачеркнут, новый текст выделен жирным шрифтом и подчеркнут):

«Дегазация порожних или разгруженных грузовых танков, содержавших опасные вещества, не упомянутые в пункте 7.2.3.7.1.1, при концентрации воспламеняющихся газов и паров, выделяемых грузом, не менее 10 % НПВ, может осуществляться на ходу судна или в местах, утвержденных компетентным органом, с помощью соответствующего вентиляционного оборудования, причем при закрытых крышках грузовых танков и пропуске газовоздушных смесей через пламегасители, способные выдержать ~~устойчивое горение~~ **детонацию** (группа/подгруппа взрывоопасности согласно колонке 16 таблицы С главы 3.2). Концентрация воспламеняющихся газов и паров в смеси на выходе должна составлять менее 50 % НПВ. Для целей дегазации методом отвода газов может использоваться подходящее вентиляционное оборудование, но только при том условии, что непосредственно перед всасывающим отверстием вентилятора установлен пламегаситель (группа/подгруппа взрывоопасности согласно колонке 16 таблицы С главы 3.2). Каждый час в течение первых двух часов после начала дегазации методом искусственной вентиляции или отвода газов концентрация воспламеняющихся газов и паров должна измеряться экспертом, упомянутым в пункте 8.2.1.2. Результаты таких измерений должны записываться.».

Остальной текст пункта 7.2.3.7.1.3 — без изменений.

 **Предлагаемые действия**

7. Комитету по вопросам безопасности предлагается рассмотреть предложение о поправках, содержащееся в пункте 6 выше, и принять решение, которое он сочтет целесообразным.

1. \* Распространено на немецком языке Центральной комиссией судоходства по Рейну под условным обозначением CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2022/45. [↑](#footnote-ref-1)
2. \*\* A/76/6 (разд. 20), п. 20.76. [↑](#footnote-ref-2)