|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Организация Объединенных Наций | ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2024/20 |
| _unlogo | **Экономический и Социальный Совет** | Distr.: General10 November 2023RussianOriginal: 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)**

**Сорок третья сессия**Женева, 22–26 января 2024 года
Пункт 5 b) предварительной повестки дня
**Предложения о внесении поправок в Правила,
прилагаемые к ВОПОГ:
другие предложения**

 Подраздел 7.2.4.22 ‒‒ Открытие отверстий и дозирование дополнительных добавок

 Передано «Фьюэлз-Юроп»[[1]](#footnote-1)\* [[2]](#footnote-2)\*\*

|  |
| --- |
|  *Резюме* |
| **Справочные документы:** | Неофициальный документ INF.19 сорок первой сессииECE/TRANS/WP.15/AC.2/84, п. 37 (Доклад о работесорок первой сессии)ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/47Неофициальный документ INF. 32 сорок второй сессииECE/TRANS/WP.15/AC.2/86, п. 24 (Доклад о работесорок второй сессии) |
| **Существо предложения:** | Данный документ содержит ряд предложений, направленных на удовлетворение потребности отраслив разрешении дозирования дополнительных добавок на борту танкеров внутреннего плавания при определенных условиях. Это может потребоваться в том случае, если концентрация добавки в продукте на борту окажется слишком низкой. В предложениях по полному пересмотру подраздела 7.2.4.22 такая возможность предусмотрена только для стабилизаторов, в то время как требования, вытекающие из других нормативных документов, вынуждают отрасль в достаточной степени осуществлять дозирование грузов другими предписанными добавками. Наличие такой возможности означает адекватное ограничение рисков, возникающих при дополнительных разгрузочно-погрузочных работах, а также при дополнительной перевозке, так как груз необходимо будет вернуть на погрузочное сооружение для корректировки количества добавки на берегу. |
| **Предлагаемое решение:** | Предусмотреть возможность добавления дополнительной добавки на борту судна при строго описанных обстоятельствах в соответствии с текущими предложениями и иметь возможность продолжать безопасно использовать переносные дозирующие установки на борту судов. |
|  |

 Введение

1. На сессии Комитета по вопросам безопасности ВОПОГ в августе 2023 года представитель Германии предложил рассмотреть дополнительно полученные замечания по теме открытия отверстий для обсуждения на сессии в январе 2024 года. Конкретные позиции для рассмотрения были отражены в докладе ECE/TRANS/ WP.15/AC.2/86.

2. «Фьюэлз-Юроп» приветствует предложения, содержащиеся в документе ECE/ TRANS/WP.15/AC.2/2023/47. Однако, по признанию представителей отрасли, они не в полной мере учитывают текущие потребности лиц, ответственных за наполнение,
в оперативном процессе перевозки жидких опасных грузов.

3. Эта необходимость касается дополнительного дозирования добавок на борту танкеров внутреннего плавания, и «Фьюэлз-Юроп» представляет предложения в формате документа ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2023/47, чтобы облегчить обсуждение и сравнение положений.

4. Идентично дозированию дополнительных стабилизаторов, описанному в предложениях Германии, дополнительное дозирование других добавок на борту также может быть выполнено безопасным образом.

5. Предложения полностью соответствуют приведенным ниже принципам ВОПОГ, согласованным между Договаривающимися сторонами:

«**ЕВРОПЕЙСКОЕ СОГЛАШЕНИЕ О МЕЖДУНАРОДНОЙ
ПЕРЕВОЗКЕ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ ПО ВНУТРЕННИМ
ВОДНЫМ ПУТЯМ (ВОПОГ)**

 **ДОГОВАРИВАЮЩИЕСЯ СТОРОНЫ,**

 **СТРЕМЯСЬ установить на основе общего согласия единообразные принципы и правила в целях:**

 a) повышения безопасности международных перевозок опасных грузов
по внутренним водным путям;

 b) эффективного содействия охране окружающей среды посредством предотвращения загрязнения вследствие аварий и происшествий в ходе таких перевозок; и

 c) облегчения транспортных операций и содействия развитию международной торговли».

 I. Наши предложения по разрешению дополнительного дозирования добавок

6. «Фьюэлз-Юроп» предлагает поправку к пункту 7.2.4.22.1. Поскольку данная поправка затрагивает и другие положения, мы должны учитывать и их. Таким образом, мы предлагаем внести следующие изменения в подраздел 7.2.4.22 (~~удаленный текст~~ зачеркнут, **новый текст** выделен жирным шрифтом и подчеркнут).

7. 7.2.4.22, Открытие отверстий в грузовых танках (общие положения):

* Изменить пункт 7.2.4.22.1, включив следующей новый абзац:

**Для последующего добавления других добавок, в исключительных случаях, после загрузки, но до начала рейса, или после окончания рейса,
но до выгрузки.**

* 7.2.4.22.6 Если газоотводный трубопровод оборудован пламегасителем
в месте его соединения с грузовым танком в соответствии
с пунктом 9.3.2.22.4 b)/9.3.3.22.4 d), кожух пламегасителя может быть открыт для целей взятия проб, визуального осмотра грузовых танков, определения количества груза, загруженного в грузовой танк, или последующего добавления стабилизатора **или других добавок**.
* 7.2.4.22.11 В случае визуального осмотра, определения количества загруженного груза, измерений газа или добавления стабилизатора **или других добавок** применяется соответственно пункт 7.2.4.16.8.

8. Подраздел 7.2.4.23:

* 7.2.4.23.1.1 Разгруженные грузовые танки должны открываться для визуального осмотра с целью убедиться, что грузовые танки пусты и/или чисты, только тогда, когда судно не соединено с береговым сооружением **или если запорные устройства судна и берегового сооружения закрыты**.
* **7.2.4.23.2** Взятие проб, определение количества загруженного груза, добавление стабилизатора **или других добавок** и измерения газа.
* 7.2.4.23.2.4 Открытие грузовых танков для открытого отбора проб должно производиться только тогда, когда судно не соединено с береговым сооружением **или если запорные устройства на судне и береговом сооружении закрыты.** Донные пробы могут также отбираться во время погрузки, когда судно соединено с береговым сооружением, при условии, что запорные устройства на судне и на береговом сооружении закрыты.
* Включить новый подраздел 7.2.4.23.2.6 и новый пункт 7.2.4.23.2.6.2, а также перенумеровать пункт 7.2.4.23.2.6 в пункт 7.2.4.23.2.6.1:

**7.2.4.23.2.6 Добавление стабилизатора или других добавок
в исключительных случаях**

7.2.4.23.2.6.**1** Если непредвиденное продление времени плавания требует добавления дополнительного стабилизатора в один или несколько грузовых танков во время перевозки, это разрешается делать только через отверстие для взятия проб. Необходимо не допускать образования электростатического заряда.

**7.2.4.23.2.6.2 Если данные измерения показывают меньшую, чем предписано в нормативных положениях, норму дозирования в грузе и если это требует добавления дополнительной добавки в один или несколько грузовых танков во время перевозки, то это разрешается делать только через отверстие для взятия проб. Необходимо не допускать образования электростатического заряда.**

9. В связи с предлагаемой поправкой к пункту 7.2.4.22.11 мы также предлагаем внести поправку во второй абзац пункта 7.2.4.16.8:

7.2.4.16.8 …

Лица, осуществляющие соединение или отсоединение погрузочно-разгрузочных трубопроводов или газоотводных трубопроводов, а также
сброс давления в грузовых танках, взятие проб, **добавление
добавок (см. подраздел 7.2.4.22),** измерения, очистку или замену пластинчатого блока пламегасителя (см. подраздел 7.2.4.22) ...

10. Учитывая, что дополнительное добавление на борту требует кратковременного перемещения упаковок в грузовую зону, мы также предлагаем включить новый
пункт 7.2.4.1.5, подробно описывающий условия, которые должны быть выполнены:

**7.2.4.1.5 На борту судов исключительно с целью добавления добавок (см. подраздел 7.2.4.22) разрешается перемещать упаковки с добавками в грузовую зону только на время проведения такой операции.** **Эта операция должна выполняться после прекращения погрузки и до начала рейса судна, либо после окончания рейса судна и до начала разгрузки.** **При этом должны учитываться особые положения подраздела 7.2.4.22. Общее количество упаковок не должно превышать ..., а общий вес полных упаковок не должен превышать ...кг. Вес одной упаковки не должен превышать ... кг.**

 II. Обоснование

11. Добавки обычно очень дороги и должны дозироваться в количествах, соответствующих различным другим нормативным документам, включая налоговое законодательство, стандарты в области обороны и т. д. Часто применяется минимальная и максимальная норма дозирования, причем применяемая норма дозирования зависит от продукта.

12. В некоторых случаях количество добавки в грузе может оказаться слишком низким. Настоящие предложения направлены на устранение этого недостатка, причем всегда безопасным способом.

13. Примерами требований к дозированию, обусловленных безопасностью перевозки или другими правилами и нормами, являются:

* Налоговое законодательство:
* в соответствии с требованиями налогового законодательства предусмотрена определенная маркировка, освобождающая продукцию, на которую она нанесена, от уплаты акцизов и пошлин.
* Безопасное использование продуктов:
* добавки для улучшения электропроводности продукта в соответствии с требованиями нормативных документов (турбинное топливо для реактивных двигателей накапливает статическое электричество, что может создавать опасность в приемном танке);
* добавки для улучшения эксплуатационных свойств топлива, как это требуется в военной области, стабилизаторы (турбинное топливо для истребителей).
* Безопасная перевозка продукции:
* добавки, препятствующие переходу сероводорода (H2S), находящегося в жидкой фазе продуктов, в паровую фазу, что может представлять опасность для здоровья работников.

14. В настоящее время на рынке имеются и используются переносные системы, позволяющие обеспечить безопасную работу на борту танкеров внутреннего плавания. Опытные сотрудники поставщиков услуг, такие как контролеры или поставщики добавок, работает с ними безопасным образом.

15. Отсутствие смешивания на борту. Добавление добавок не следует путать
со смешиванием на борту или погрузкой сверху из-за относительно небольших объемов по сравнению с размерами груза. Аналогично этому допускается погрузка продукта с номером ООН X в порожний грузовой танк, не очищенный от груза с номером ООН Y, при условии, что они не вступают в опасную реакцию друг с другом. Добавки всегда совместимы с грузом и не изменяют классификацию продукта,
в который они добавлены.

16. Если встроенная система смешивания/дозирования отсутствует, следует разрешить добавлять добавки в груз безопасным способом, т. е. с помощью переносной системы дозирования, подключенной к судовому трубопроводу. Открытие таких дозирующих систем считается более безопасным вариантом, чем открытие отверстий грузовых танков. То же самое относится и к добавлению стабилизатора.

 III. Вывод

17. Данные предложения позволят в безопасном режиме корректировать дозировку груза на борту судна. «Фьюэлз-Юроп» дает разъяснения по аспектам смешивания на борту (п. 15), наличию упаковок в грузовой зоне (п. 10) и безопасному использованию переносных систем (пп. 14 и 16).

18. Описанные решения позволят исключить необходимость проведения полноценной дополнительной судоходной операции (возвращение к соответствующему сооружению, выгрузка всего груза, новое дозирование, загрузка полного груза и повторное отбытие к разгрузочному сооружению). Мы утверждаем, что меньшее количество операций всегда является более безопасным.

 IV. Взаимосвязь с Целями в области устойчивого развития

19. Получение новых сведений в области обращения с (опасными) материалами и их учет для непрерывного безопасного обращения с этими опасными материалами, их хранения и перевозки можно увязать с Целью в области устойчивого развития 3 (хорошее здоровье и благополучие — снижение рисков для здоровья, связанных с опасными материалами).

20. Поскольку в этом контексте существует взаимосвязь с устойчивыми перевозками, актуальной представляется также Цель устойчивого развития 11.

 V. Предлагаемое решение

21. Таким образом, «Фьюэлз-Юроп» предлагает Комитету вопросам по безопасности ВОПОГ рассмотреть предложения, представленные в пунктах 7, 8,
9 и 10, с учетом их обоснования и принять решение, которое он сочтет целесообразным, для вступления в силу 1 января 2025 года.

22. Комитету по вопросам безопасности также предлагается составить мнение и принять решение по заявлениям, приведенным в пунктах 14, 15 и 16.

1. \* Распространено на немецком языке Центральной комиссией судоходства по Рейну
под условным обозначением CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2024/20. [↑](#footnote-ref-1)
2. \*\* A/78/6 (разд. 20), таблица 20.5 [↑](#footnote-ref-2)