



## 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 четвертая сессия

Женева, 26–30 августа 2024 года

Пункт 4 b) предварительной повестки дня

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

### **Предложение по поправкам к пунктам 1.4.3.3 и 1.4.3.7.1 ВОПОГ — Обязанности основных участников по обеспечению безопасности**

**Представлено Европейским союзом речного судоходства  
и Европейской организацией судоводителей (ЕСРС/ЕОС)\* \*\***

#### *Резюме*

<b>Справочные документы:</b>	Неофициальный документ INF.23 тридцать первой сессии ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64 (пункт 60)
	Неофициальный документ INF.20 сорок первой сессии ECE/TRANS/WP.15/AC.2/84 (пункт 49)
	Неофициальный документ INF.20 сорок второй сессии ECE/TRANS/WP.15/AC.2/86 (пункты 67–70)
	Неофициальный документ INF.25 сорок третьей сессии ECE/TRANS/WP.15/AC.2/88 (пункт 64)

\* Распространено на немецком языке Центральной комиссией судоходства по Рейну под условным обозначением CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2024/59.

\*\* A/78/6 (разд. 20), таблица 20.5.



## Введение

1. ЕСРС/ЕОС хотели бы обратить внимание на проблему, которая уже рассматривалась на тридцать первой сессии Комитета по вопросам безопасности ВОПОГ в августе 2017 года (см. неофициальный документ INF.23 тридцать первой сессии), январе 2023 года (см. неофициальный документ INF.20 сорок первой сессии), августе 2023 года (см. неофициальный документ INF.20 сорок второй сессии) и январе 2024 года (см. неофициальный документ INF.25 сорок третьей сессии), и возобновить ее обсуждение.
2. Члены экипажа по-прежнему сталкиваются с тем, что до и/или после загрузки/разгрузки загрузочные рукава/шланги не (полностью/эффективно) опорожняются и/или в них не производится сброс давления, что всегда приводит к утечкам; в ряде случаев это привело к попаданию продуктов в окружающую среду и/или их воздействию на членов экипажа. Сектор речного судоходства считает эту проблему весьма серьезной и хотел бы добиться повышения уровня безопасности для выполняемых ответственными за наполнение и разгрузчиками операций по физическому соединению/разъединению в качестве неотъемлемого этапа процесса перевозки.
3. На сорок первой и сорок второй сессиях Комитета по вопросам безопасности ВОПОГ ЕСРС/ЕОС представили статистические данные из базы данных об инцидентах «Platform Zero Incidents» по инцидентам, связанным с проблемой, описанной в пункте 2 выше. Описание базы данных «Platform Zero Incidents» и пояснения по количеству зарегистрированных инцидентов и близких к ним происшествий можно найти в неофициальном документе INF.20 сорок второй сессии Комитета по вопросам безопасности ВОПОГ.
4. В настоящем документе ЕСРС/ЕОС хотели бы предоставить Комитету по вопросам безопасности ВОПОГ обновленные статистические данные по инцидентам (см. обновленную статистику инцидентов с 2015 по 2024 год в пункте 6 ниже). Всего с 2015 года в базе данных «Platform Zero Incidents» было зарегистрировано более 170 инцидентов.
5. ЕСРС/ЕОС видят положительную динамику в работе над этим вопросом в секторе внутреннего судоходства в Нидерландах, где к ее решению привлечен также компетентный орган. Было признано, что проблема существует, и в настоящее время ведется совместная работа по выявлению образцов оптимальной практики для снижения риска воздействия на членов экипажа и окружающую среду. Вместе с тем ЕСРС/ЕОС по-прежнему считают, что поправки к ВОПОГ необходимы для обеспечения большей защиты членов экипажа и окружающей среды от воздействия опасных грузов.
6. Более подробная информация об инцидентах в период с 2015 по 2023 год и в 2024 году представлена в приложениях I и II к настоящему документу.

## Предложения о поправках

7. В пункте 1.4.1.1 ВОПОГ предусмотрены основные общие меры безопасности:  
«Участники операций по перевозке опасных грузов должны принимать надлежащие меры безопасности в зависимости от характера и масштаба предполагаемой опасности с целью избежать ущерба и травм и, при необходимости, свести их к минимуму. В любом случае они должны соблюдать требования ВОПОГ в своей соответствующей сфере деятельности».
8. ЕСРС/ЕОС просят Комитет по вопросам безопасности ВОПОГ рассмотреть возможность добавления обязательства в пункт 1.4.3.3 ВОПОГ:

### «1.4.3.3 *Ответственный за наполнение*

В контексте раздела 1.4.1 ответственный за наполнение должен выполнять, в частности, следующие обязанности:

...

*Обязанности, связанные с наполнением грузовых танков:».*

### **Предложение 1**

**Добавить в пункт 1.4.3.3 следующий текст:**

- «l) убедиться в том, что на выполненном(ых) им соединении(ях) судна с берегом достаточным (должным) образом произведено осушение и, если это применимо, сброс избыточного давления. Эти меры должны быть приняты до соединения/разъединения с целью обеспечить безопасное осуществление этих операций».

Подпункт l) уже был зарезервирован для какой-то цели в издании ВОПОГ 2023 года.

9. ЕСПС/ЕОС просят также Комитет по вопросам безопасности ВОПОГ рассмотреть возможность добавления обязательства в пункт 1.4.3.7.1 ВОПОГ:

«1.4.3.7 **Разгрузчик**

1.4.3.7.1 В контексте раздела 1.4.1 разгрузчик должен, в частности:

...

*Дополнительные обязанности, связанные с разгрузкой грузовых танков;».*

### **Предложение 2**

**Добавить в пункт 1.4.3.7.1 следующий текст:**

- «n) убедиться в том, что на выполненном(ых) им соединением(ях) судна с берегом достаточным (должным) образом произведено осушение и, если это применимо, сброс избыточного давления. Эти меры должны быть приняты до соединения/разъединения с целью обеспечить безопасное осуществление этих операций».

10. И наконец, ЕСПС/ЕОС просят Комитет по вопросам безопасности ВОПОГ включить эти обязательства в перечень обязательных проверок ВОПОГ в области безопасности (раздел 8.6.3), где отметку в соответствующей графе должен делать только ответственный за наполнение/разгрузчик.

### **Предложение 3**

**Добавить в раздел 8.6.3 следующий текст:**

В часть б «Соединительная арматура между судном и берегом» можно добавить новый вопрос следующего содержания:

«Было ли проверено, что перед соединением/отсоединением береговых погрузочных рукавов и/или шлангов было достаточным (должным) образом произведено их осушение и, если это применимо, сброс избыточного давления?».

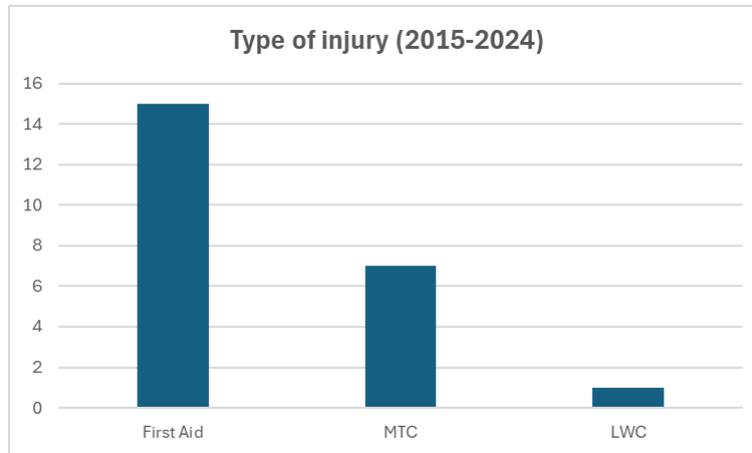
## **Цели в области устойчивого развития (ЦУР)**

11. Это предложение можно увязать с *охраной здоровья и повышением уровня благополучия работников* (ЦУР № 3) и *обеспечением достойных условий труда* (ЦУР № 8). Меры по предотвращению утечки в окружающую среду соотносятся с обеспечением *доступа к чистой воде* (ЦУР № 6) и *сохранением водных экосистем* (ЦУР № 14).

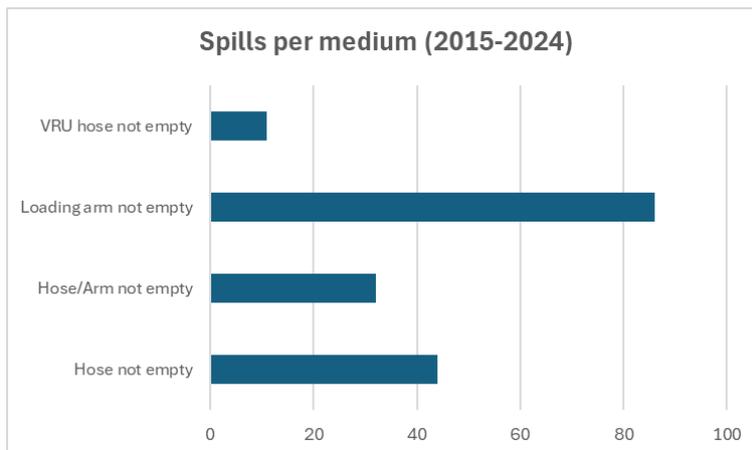
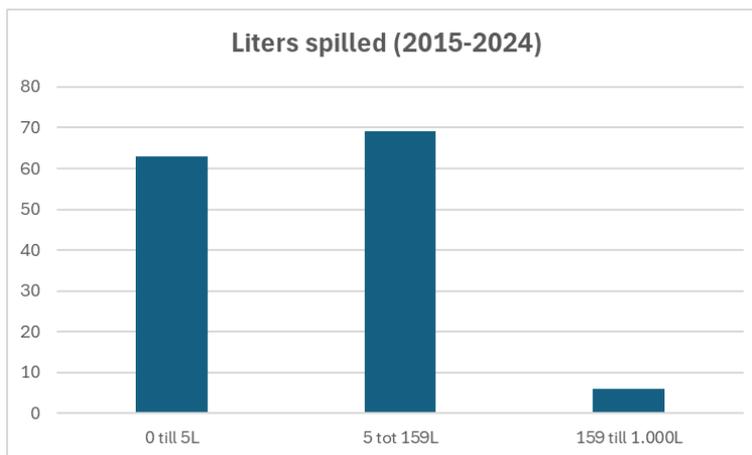
# Приложение I

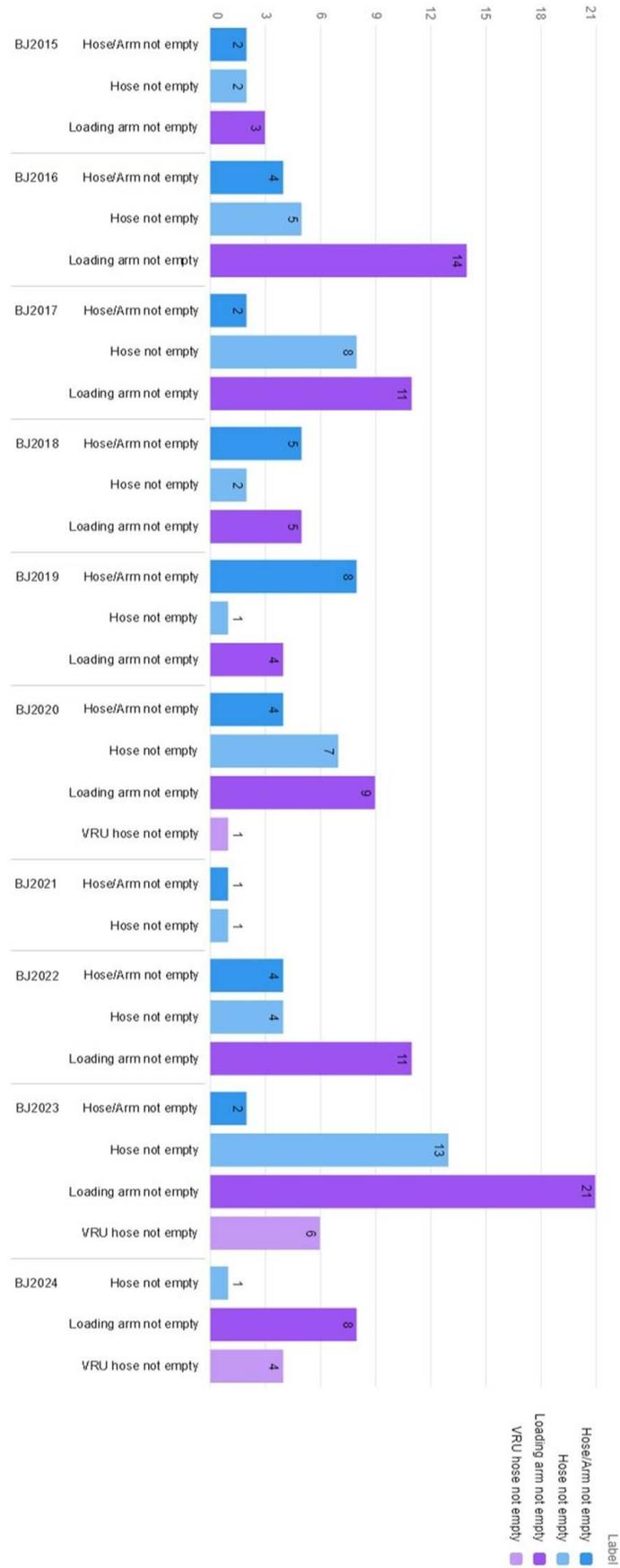
[Только на английском языке]

## Statistics Platform Zero Incidents 2015 to 2024



First Aid = First Aid injury, MTC = Medical Treatment Case, LWC = Lost Workday Case





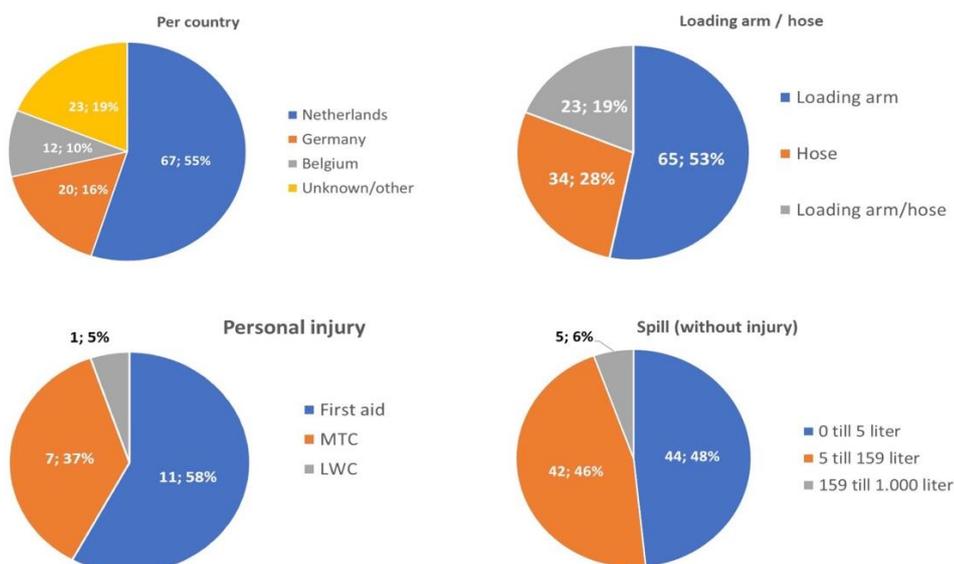
## Приложение II

[Только на английском языке]

### Explanatory text on incident statistics from informal document INF.20 of the forty-second session

1. The Platform Zero Incidents (PZI) started its activities in 2015. PZI strives to reduce the number of incidents by learning from near misses and incidents reported by its members. Between 2015 and 2023, more than 90 per cent of the inland tanker shipping sector has joined the initiative.

2. The incident statistics presented are derived from the PZI database.



Explanation Personal Injury: First aid = First Aid Cases | MTC = Medical Treatment Cases | LWC = Lost Work Cases

3. It should be emphasized that this concerns the incidents reported to PZI and therefore not the actual number of incidents in the period 2015-2023, this number is higher for the following reasons:

- At the start of PZI, approximately 30 per cent of the industry joined. Over time, this has increased to over 90 per cent of the industry. The number of reported incidents has therefore increased over the period.
- Willingness to report ships to operators due to different reasons, amongst others, risk normalisation. The issue described is a known and recognized problem in the industry. Over time it has become part of the process. As a result, there may be risk normalization, so that these types of incidents are no longer identified as incidents on both the shore and the ship side. Consequently, the incidents are not reported.
- Operators' willingness to report to the Platform Zero Incidents. There are differences between the various PZI members in terms of willingness to report.

4. The actual number of incidents is therefore probably several factors higher.