



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 пятая сессия

Женева, 27–31 января 2025 года

Пункт 9 предварительной повестки дня

Прочие вопросы

Дегазация грузовых танков во время плавания (в закрытых условиях)

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

Резюме

Существо предложения: В этом документе содержится просьба к Комитету по вопросам безопасности рассмотреть возможность внесения изменения (изменений) в ВОПОГ, чтобы разрешить дегазацию грузовых танков во время плавания (в закрытых условиях).

Предлагаемое решение: Принять решения, которые Комитет по вопросам безопасности сочтет целесообразными.

Справочные документы: Неофициальный документ INF.18 двадцать пятой сессии
Неофициальный документ INF.19 двадцать шестой сессии
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2015/29
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/56 (пункты 70–74)
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2016/25

* Распространено на немецком языке Центральной комиссией судоходства по Рейну под условным обозначением CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2025/6.

** A/79/6 (разд. 20), таблица 20.6.



ECE/TRANS/WP.15/AC.2/58 (пункты 73 и 74)
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2016/49
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/60 (пункты 53–61)
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/47
Неофициальный документ INF.37 тридцать первой сессии
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64 (пункт 70)
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64 Add.1
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/13
Неофициальный документ INF.10 сорок четвертой сессии
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/90 (пункт 88)

Введение

1. Изменения, связанные с дегазацией барж и запретом вентиляции грузовых танков в КОВВП¹, представляют собой актуальную тему для отрасли.
2. Неофициальная рабочая группа по дегазации активно работала в 2017/2018 годах над пересмотром положений о дегазации, которые были включены в ВОПОГ 2019 года. Цель неофициальной рабочей группы заключалась в разработке положений, направленных на расширение возможностей безопасной дегазации в атмосферный воздух (если это не запрещено другими законодательными актами) и в береговое приемное сооружение.
3. Эти положения вступили в силу в 2019 году, и с тех пор такие приемные сооружения уже используются.
4. С принятием обновленной КОВВП процесс сокращения выбросов паров грузов в атмосферный воздух ускорился. Отрасль внутреннего судоходства, использующая грузовые танки, охотно сотрудничает в этом направлении и положительно воспринимает запрет на вентиляцию грузовых танков в интересах защиты экипажа, людей, проживающих вблизи водных путей, и окружающей среды.
5. Если грузовые танки все же необходимо дегазировать, это можно сделать на так называемых дегазационных установках. Такие установки расположены на береговых объектах, как это предусмотрено в ВОПОГ.
6. Из докладов неофициальной рабочей группы по дегазации грузовых танков можно сделать вывод, что фраза «в передвижное приемное устройство на борту судна» была добавлена для того, чтобы предотвратить выброс в передвижное сооружение во время плавания, например путем сближения с другим судном, оборудованным передвижной системой дегазации. В то время данный вопрос был изучен и было установлено, что обработка паров груза на борту самого судна не является целесообразным вариантом.
7. Тогда же в новый пункт 7.2.3.7.2.1 было добавлено последнее предложение: «Дегазация в передвижное приемное сооружение на борту судна запрещается».

I. Новые события

8. Между тем, в рамках решения проблемы дегазации в сочетании с отсутствием достаточного количества береговых приемных сооружений, вниманию владельцев

¹ Конвенция о сборе, сдаче и приеме отходов, образующихся при судоходстве на Рейне и на других внутренних водных путях (КОВВП).

барж, властей портов и министерств предлагаются новые технические методы. Существуют новые, проверенные технологии в виде передвижных или стационарных приемных сооружений, которые можно установить на борту судна. Это означает, что дегазация в закрытых условиях (без выделения опасных газов/паров) вполне осуществима.

9. Данные технические методы были проверены на берегу и подвергнуты всестороннему анализу рисков, при этом они были изучены в рамках исследований HAZID и процесса одобрения АТЕХ.

10. ЕСРС/ЕОС поддержит любые изобретения с использованием новых технических методов, позволяющих справиться с проблемой запрета вентиляции грузовых танков. Это обеспечит гибкость и позволит избежать ненужного дополнительного плавания к месту расположения приемного сооружения, что «облегчает перевозку». Данный момент лежит в основе Соглашения ВОПОГ.

II. Предложение

11. ЕСРС/ЕОС предлагают Комитету по вопросам безопасности ВОПОГ обратиться к членам неофициальной рабочей группы по дегазации грузовых танков с просьбой вновь собраться и провести новую оценку существующих положений, рассматривая их в свете исследования и изучения возможных новых технических методов на сегодняшний день.

12. В том случае, если Комитет по вопросам безопасности ВОПОГ поддержит это предложение, неофициальная рабочая группа может рассмотреть следующие вопросы:

- a) Какие существуют новые технические методы? Данная неформальная рабочая группа могла бы ознакомиться с презентациями/показами предпринимателей;
- b) Каков уровень безопасности этих новых технических методов, особенно если рассматривать их с точки зрения взрывобезопасности и безопасности работников?
- c) Могут ли эти технические методы применяться на борту танкеров?
- d) Какие положения ВОПОГ должны быть изменены, чтобы разрешить приемное устройство на борту судна?

III. Обоснование

13. Учитывая срочный и насущный характер проблем, связанных с дегазацией во время плавания, в сочетании с отсутствием береговых приемных сооружений и необходимостью отрасли быть максимально гибкой при перевозке опасных грузов, ЕСРС/ЕОС считают, что необходимо изучить возможное решение для безопасной закрытой дегазации во время плавания.

IV. Предлагаемое решение

14. Комитету по вопросам безопасности предлагается рассмотреть просьбу в разделе II и принять решение, которое он сочтет целесообразным.

V. Цели в области устойчивого развития

15. Наше предложение связано с задачами 3.9, 12.5 и 17.14 (более последовательная политика по обеспечению устойчивого развития) и таким образом способствует достижению следующих задач Целей в области устойчивого развития: 3.9 (*Обеспечение здорового образа жизни и содействие благополучию для*

всех в любом возрасте), 12.5 (Обеспечение перехода к рациональным моделям потребления и производства), 17.14 (Укрепление средств осуществления и активизация работы в рамках Глобального партнерства в интересах устойчивого развития).
