|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Организация Объединенных Наций | ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2025/12 |
| _unlogo | **Экономический и Социальный Совет** | Distr.: General13 November 2024RussianOriginal: 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 пятая сессия**

Женева, 27–31 января 2025 года

Пункт 5 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) и Федерацией европейских ассоциаций владельцев
цистерн-хранилищ (ФЕТСА)[[1]](#footnote-1)\* [[2]](#footnote-2)\*\*

|  |
| --- |
| *Резюме* |
|  **Справочные документы**: Неофициальный документ INF.23 тридцать первой сессииECE/TRANS/WP.15/AC.2/64 (пункт 60)Неофициальный документ INF.20 сорок первой сессииECE/TRANS/WP.15/AC.2/84 (пункт 49) Неофициальный документ INF.20 сорок второй сессииECE/TRANS/WP.15/AC.2/86 (пункты 67–70)Неофициальный документ INF.25 сорок третьей сессииECE/TRANS/WP.15/AC.2/88 (пункт 64)ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2024/59Неофициальный документ INF.18 сорок четвертой сессииECE/TRANS/WP.15/AC.2/90 (пункт 59) |
|  |

 Введение

1. Путем представления неофициальных документов INF.23 тридцать первой сессии Комитета по вопросам безопасности, INF.20 сорок первой сессии, INF.20 сорок второй сессии, INF.25 сорок третьей сессии и документа ECE/TRANS/WP.15/AC.2/ 2024/59 ЕСРС/ЕОС привлекли внимание к проблемам, с которыми сталкиваются члены экипажа, и к тому, что в некоторых случаях загрузочные и разгрузочные рукава/шланги не (полностью/эффективно/адекватно) подвергаются осушению и/или сбросу давления перед подсоединением/отсоединением рукавов/шлангов, что неизбежно приводит к утечкам, и обсудили эти проблемы. В ряде случаев это привело к попаданию продуктов в окружающую среду и/или их воздействию на членов экипажа.

2. Отрасль баржевых перевозок считает эту проблему весьма серьезной и стремится повысить уровень безопасности для выполняемых ответственными за наполнение и разгрузчиками операций по физическому подсоединению/отсоединению в качестве неотъемлемого этапа процесса перевозки.

3. В ходе сорок второй, сорок третьей и сорок четвертой сессий Комитета по вопросам безопасности ЕСРС/ЕОС предложили поправки по включению дополнительных обязанностей в перечень обязанностей участников по обеспечению безопасности — «ответственного за наполнение» и «разгрузчика».

4. Как представляется, этими двумя участниками ограничивается круг лиц в рамках ВОПОГ, которым разрешается установить соединение между берегом и судном, при этом они в первую очередь отвечают за осушение рукавов/шлангов и сброс в них давления перед процессом подсоединения/отсоединения.

5. В ходе вышеупомянутых предыдущих сессий участники обсуждения соответствующих предложений неоднократно отрицали существование данной проблемы или заявляли о том, что они с ней не сталкивались. Вместе с тем, отрасль, занимающаяся загрузкой/разгрузкой, представив на сорок четвертой сессии неофициальный документ INF.18 (ФЕТСА), также признала, что данная проблема существует, при этом она создает нежелательные и для нее ситуации.

6. Обсуждалось, что подходящим решением данной проблемы могла бы стать корректировка операционных процедур (на берегу и на барже) в дополнение к модификации некоторых загрузочно-разгрузочных рукавов/шлангов.

7. В неофициальном документе INF.18 ФЕТСА просила, с одной стороны, создать неофициальную рабочую группу под эгидой Комитета по вопросам безопасности ВОПОГ, а с другой — предоставить время для осуществления любых необходимых модификаций оборудования (на берегу) (переходные меры).

8. Однако оба предложения не были реализованы. Это произошло в силу того, что, с одной стороны, Комитет по вопросам безопасности ВОПОГ посчитал слишком преждевременным создание новой неофициальной рабочей группы, и, с другой стороны, в ВОПОГ в принципе не могут быть включены правила для береговых установок, а значит, невозможно предусмотреть соответствующие переходные меры.

9. Было решено возобновить обсуждение этого вопроса на следующей сессии на основе нового документа, совместно подготовленного ЕСРС/ЕОС и ФЕТСА (см. доклад ECE/TRANS/WP.15/AC.2/90, пункт 59).

10. В ходе последовавшего за этим совместного заседания выяснилось, что ФЕТСА в целом поддерживает предыдущие предложения ЕСРС/ЕОС, однако расширение круга обязанностей ответственного за наполнение и разгрузчика — это слишком далеко идущий шаг (с ее точки зрения).

11. Кроме того, есть опасения, что в отсутствие надлежащего объяснения, сопровождающего данный дополнительный вопрос для перечня обязательных проверок в области безопасности, может иметь место нежелательное и неправильное толкование ответственными за эти действия сторонами.

12. В ходе данного совместного заседания было также установлено, что для обеспечения максимальной успешности широко поддерживаемого отраслью предложения было бы полезно заручиться поддержкой других заинтересованных сторон, в том числе «Фьюэлз-Юроп» и Европейского совета химической промышленности (ЕСХП), в качестве сторонников любого предложения, которое может быть представлено в Комитет по вопросам безопасности ВОПОГ.

13. Такая поддержка позволила бы отрасли на более позднем этапе, но все же с соблюдением необходимых сроков, потенциально внести изменения в ВОПОГ до 2027 года, чтобы получить необходимое одобрение делегаций Комитета по вопросам безопасности ВОПОГ.

14. Однако было отмечено, что представители ЕСРС/ЕОС и ФЕТСА в сроки, указанные в докладе ECE/TRANS/WP.15/AC.2/90 (пункт 59), не смогут представить такое совместное предложение в сотрудничестве с другими заинтересованными сторонами к январской сессии Комитета по вопросам безопасности ВОПОГ 2025 года.

15. Настоящее сообщение можно считать обновленной информацией о ходе обсуждений, проведенных заинтересованными сторонами.

16. С учетом вышеизложенного его также необходимо рассматривать как просьбу о предоставлении отсрочки в отношении предыдущего предложения для рассмотрения Комитетом по вопросам безопасности ВОПОГ.

 Цели в области устойчивого развития (ЦУР)

17. Это предложение можно увязать со следующими ЦУР: охрана здоровья и повышение уровня благополучия работников (ЦУР 3); обеспечение достойных условий труда (ЦУР 8). Необходимо предотвращать утечки в окружающую среду, в связи с чем настоящий документ связан также с целями обеспечения доступа к чистой воде (ЦУР 6) и сохранения водных экосистем (ЦУР 14).

1. \* Распространено на немецком языке Центральной комиссией судоходства по Рейну под условным обозначением CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2025/12. [↑](#footnote-ref-1)
2. \*\* A/79/6 (разд. 20), таблица 20.6. [↑](#footnote-ref-2)