



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)**

Семнадцатая сессия

Женева, 23–27 августа 2010 года

Пункт 5 b) предварительной повестки дня

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

Поправки для вступления в силу 1 января 2013 года

Предлагаемая поправка к пункту 7.2.3.7.1

Передано Европейским союзом речного судоходства (ЕСРС)^{1,2}

Введение

1. В настоящее время существует несколько мест, где осуществляется дегазация танкеров внутреннего плавания во время стоянки (на якоре, бочке и т.д.). Эти места стоянки определяются компетентным органом как подходящие с учетом таких факторов, как удаление от городских или промышленных зон повышенной опасности и стратегическое положение по отношению к нефтеперерабатывающим заводам и аварийно-спасательным службам и т.д. В результате тщательного рассмотрения положений ВОПОГ было обнаружено, что в них не содержится ясного указания на то, что суда действительно могут находиться на стоянке во время дегазации.

¹ Распространено на немецком языке Центральной комиссией судоходства по Рейну в качестве документа CCNR/ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2010/16.

² В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2010–2014 годы (ECE/TRANS/2010/8, подпрограмма 02.7 b), и ECE/TRANS/208, пункт 106).

2. Существующий текст пунктов 7.2.3.7.1 и 7.2.3.7.2 ВОПОГ гласит следующее:

"7.2.3.7.1 Дегазация порожних или разгруженных грузовых танков, ранее содержащих опасные вещества класса 2 или класса 3 с классификационным кодом с буквой "Т", указанным в колонке 3 b) таблицы С главы 3.2, класса 6.1 или класса 8, группа упаковки I, может осуществляться только компетентными лицами в соответствии с подразделом 8.2.1.2 или компаниями, утвержденными для этой цели компетентным органом. Дегазация может осуществляться только в местах, утвержденных компетентным органом.

7.2.3.7.2 Дегазация порожних или разгруженных грузовых танков, содержащих опасные вещества, не упомянутые в пункте 7.2.3.7.1 выше, может осуществляться на ходу судна с помощью соответствующего вентиляционного оборудования, причем при закрытых крышках грузовых танков и пропуске смесей газа/воздуха через пламегасители, способные выдержать устойчивое горение. В обычных условиях эксплуатации концентрация газов в смеси на выходе должна составлять менее 50% нижнего предела взрываемости. Для целей дегазации методом отвода газов может использоваться подходящее вентиляционное оборудование, но только при том условии, что непосредственно перед всасывающим отверстием вентилятора установлен пламегаситель. Каждый час в течение первых двух часов после начала дегазации методом искусственной вентиляции или отвода газов концентрация газов должна измеряться экспертом, упомянутым в подразделе 7.2.3.15. Результаты таких измерений должны записываться.

Однако дегазация запрещена в шлюзовых зонах, включая места отстоя судов".

Предложение

3. Изменить текст пункта 7.2.3.7.2 следующим образом:

"7.2.3.7.2 Дегазация порожних или разгруженных грузовых танков, содержащих опасные вещества, не упомянутые в пункте 7.2.3.7.1 выше, может осуществляться на ходу судна или в местах, утвержденных компетентным органом, с помощью соответствующего вентиляционного оборудования...".

Обоснование

4. В соответствии с существующими положениями дегазацию разрешается осуществлять, когда танкер находится на стоянке (т.е. не на ходу) в местах, утвержденных компетентным органом, только в случае веществ, упомянутых в пункте 7.2.3.7.1. ЕСПС полагает, что это свидетельствует о непоследовательности в Правилах, так как обстоятельства, при которых судно считается не находящимся "на ходу", в действительности уже указаны (шлюзовые зоны и места отстоя судов). Кроме того, в случае опасных грузов с менее опасными свойствами судно может подвергаться дегазации, только когда оно находится "на ходу". Это означает, что, для того чтобы соответствовать определению "на ходу", суда должны маневрировать. Это приведет к уменьшению значения факторов безопасности, таких, например, как безопасное расстояние от городских зон, к выходу судов из контролируемой безопасной зоны, например из указанного района порта, с целью проведения дегазации танков, к дополнительному маневрированию значительного числа судов и к значительному увеличению выбросов

двигателями. По решению компетентного органа места стоянки (например, на бочке, якорю) для осуществления дегазации могут отводиться при определенных условиях, например после завершения оценки рисков.
