



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)**

Двадцать первая сессия

Женева, 27-31 августа 2012 года

Пункт 5 b) предварительной повестки дня

**Предложения о внесении поправок в Правила,
прилагаемые к ВОПОГ: Поправки для вступления
в силу 1 января 2015 года**

Погрузка тяжелого печного топлива на баржи^{1,2}

**Передано Федерацией европейских ассоциаций владельцев
цистерн-хранилищ (ФЕТСА)**

I. Справочная информация

1. На последнем совещании Комитета по вопросам безопасности в связи с переводом тяжелого печного топлива в категорию грузов, к перевозке которых предъявляются более жесткие требования, было принято решение о том, что перевозка этого продукта требует использования судов закрытого типа С или N.

II. Суть проблемы

2. Согласно пункту 7.2.4.25.5 при погрузке продуктов, которым предписано судно закрытого типа, требуется подключение к газоуравнительной системе.

¹ Распространено на немецком языке Центральной комиссией судоходства по Рейну под условным обозначением CCNR/ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2012/18.

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

Насколько известно ФЕТСА, такие газоуравнительные системы в государствах – Договаривающихся сторонах ВОПОГ (с некоторыми возможными исключениями) не существуют; они не предусмотрены национальным природоохранным законодательством, регулирующим вопросы хранения, погрузки и разгрузки тяжелого печного топлива.

3. Модернизация газоуравнительных систем является очень сложной задачей с технической точки зрения в связи с особыми свойствами тяжелого печного топлива и потребует значительных инвестиций, тем более что большинство резервуаров, используемых для тяжелого печного топлива, вероятно, не подходят для эксплуатации в рамках системы закрытого типа.

4. Из этого следует, что модернизация газоуравнительных систем не является экономически жизнеспособным вариантом, не говоря уже о том, что на планирование, получение соответствующих разрешений и производство необходимых устройств потребуется не менее двух лет.

5. Если решение этой проблемы не будет найдено, то начиная с 1 января 2013 года погрузка тяжелого печного топлива на баржи более не будет разрешена на значительном большинстве терминалов и нефтеперерабатывающих предприятий. Возникнет серьезная угроза для поставок этого продукта конечным промышленным пользователям и деятельности предприятий, осуществляющих бункеровку. С целью проиллюстрировать эту проблему можно привести пример одной только Германии, в которой имеется около 20 пунктов погрузки на нефтеперерабатывающих предприятиях и терминалах, задействованных в снабжении крупных конечных пользователей (предприятий промышленности/электростанций), а также в загрузке бункерных судов.

III. Решение

6. В качестве решения ФЕТСА предлагает освободить тяжелое печное топливо и бункерное топливо от действия пункта 7.2.4.25.5, добавив фразу "Данное положение не применяется в отношении погрузки тяжелого печного топлива и бункерного топлива".

7. Отвод паров в целях соблюдения эксплуатационных требований должен производиться с использованием не быстродействующего выпускного клапана, а низко расположенного предохранительного клапана в центральной точке, как это осуществляется при проведении сопоставимых бункеровочных операций.

8. Исследования, проведенные в 2005–2006 годах, показали, что выпуск содержащего пары тяжелого конденсата при низкой скорости потока непосредственно над палубой позволяет осуществлять быструю вентиляцию без нарушения эксплуатационных требований.

IV. Обоснование

9. Изначально положения пункта 7.2.4.25.5 не были предназначены для регулирования погрузки тяжелого печного топлива. И лишь в результате изменения требования к типу судна было включено требование в отношении газоуравнительной системы (без каких-либо изменений в свойствах данного продукта).

10. В правилах других видов транспорта (автомобильные и железнодорожные цистерны) сопоставимые требования отсутствуют. Кроме того, для сопос-

таких бункеровочных операций не требуется использования газоуравнительных систем.

11. Наконец, что не менее важно, толчком к изменению классификации тяжелого печного топлива стали новые положения в отношении токсичности в водной среде, а не соображения борьбы с выбросами или соблюдения эксплуатационных требований.

12. ФЕТСА настоятельно призывает Комитет по вопросам безопасности согласиться с ее предложением, поскольку в противном случае поставка тяжелого печного топлива будет крайне затруднена.
