



---

## **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)**

**Девятнадцатая сессия**

Женева, 22–25 августа 2011 года

Пункт 7 предварительной повестки дня

**Специальные разрешения, отступления  
и эквивалентные аналоги**

### **Использование сжиженного природного газа в качестве топлива<sup>1 2</sup>**

**Передано правительством Нидерландов**

#### **I. Введение**

1. Сокращение объемов выбросов является одной из важных проблем внутреннего судоходства. За последние 20 лет достигнут огромный прогресс в борьбе с выбросами из двигателей грузовых транспортных средств. В предстоящие годы внутреннему судоходству необходимо будет приложить серьезные усилия, чтобы не допустить отставания в этом отношении, и сосредоточить усилия, с одной стороны, на параметрах качества воздуха, таких как NO<sub>x</sub> и сажа, а с другой стороны – на сокращении выбросов CO<sub>2</sub>.

2. Сжиженный природный газ (СПГ) является чистым топливом, которое используется на парамах и других морских судах в Норвегии в течение более

---

<sup>1</sup> Распространено на немецком языке Центральной комиссией судоходства по Рейну в качестве документа CCNR/ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2011/38.

<sup>2</sup> 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)).

10 лет. Использование СПГ способно привести к сокращению выбросов NO<sub>x</sub> на 80%, сажи – на 100% и CO<sub>2</sub> – на 20% по сравнению с выбросами из двигателей, работающих на дизельном топливе.

3. В Нидерландах интерес к использованию СПГ в качестве топлива во внутреннем судоходстве возрос за последние два года. Ряд компаний занимаются разработкой систем, позволяющих использовать СПГ в качестве топлива. Помимо этого, несколько весьма крупных грузоперевозчиков заинтересованы в использовании СПГ для осуществления своих перевозок по внутренним водным путям.

4. Нидерланды признают и полностью поддерживают эти разработки и полагают, что использование СПГ могло бы стать важнейшим решением, способствующим обеспечению большей чистоты воздуха и в то же время дальнейшему сокращению выбросов CO<sub>2</sub> в секторе внутреннего судоходства.

## II. Эквивалентные аналоги

5. Для трех судов разработанные системы считаются готовыми к введению в эксплуатацию. Эти системы были разработаны для двух верфей под наблюдением Регистра Ллойда. Имеются в виду следующие:

танкер "Argonon" (заводской № 07 КНО 169, верфь "Trico", Роттердам);

танкер "Type I-Tanker" (заводской № 1401, верфь "Peters", Кампен);

танкер "Type I-Tanker" (заводской № 1402, верфь "Peters", Кампен).

6. С другой стороны, СПГ имеет температуру вспышки ниже 55°C, и поэтому использование СПГ в качестве топлива на судах внутреннего плавания запрещено ВОПОГ. Для того чтобы разрешить этим судам использовать СПГ в качестве топлива, необходима рекомендация о признании эквивалентности на основании положений подраздела 1.5.3.1 ВОПОГ.

7. Поскольку использование СПГ является нововведением во внутреннем судоходстве, Нидерланды считают, что на нынешнем этапе слишком рано предлагать поправки к самим Правилам, прилагаемым к ВОПОГ. Нидерланды предпочли бы накопить опыт эксплуатации ряда судов, используя эти рекомендации. Затем такой опыт можно было бы использовать для представления предложения о внесении поправок в Правила на более позднем этапе.

8. Приложения к настоящему документу, в которых изложены предложения по эквивалентным аналогам для вышеупомянутых судов, содержатся в неофициальных документах INF.1, INF.2 и INF.3 и сопровождаются данными исследований по идентификации опасности, проведенных Регистром Ллойда по каждому из этих судов.

9. В то же время в рамках ЦКСР обсуждаются рекомендации в отношении этих судов, основанные на Правилах освидетельствования судов на Рейне. Если в результате этих обсуждений в рамках ЦКСР будут получены какие-либо новые сведения до девятнадцатой сессии Комитета по вопросам безопасности, делегации будут проинформированы об этом.

### **III. Предложение**

10. Рабочую группу просят обсудить предложения в отношении эквивалентных аналогов, содержащиеся в неофициальных документах INF.1, INF.2 и INF.3, и в случае достижения согласия по ним препроводить их Административному комитету для принятия на его седьмой сессии.

---