



**Экономический
и Социальный Совет**

Distr.: General
15 September 2015
Russian
Original: English

Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

**Рабочая группа по перевозкам
опасных грузов**

Административный комитет Европейского
соглашения о международной перевозке опасных
грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ)

Пятнадцатая сессия

Женева, 28 августа 2015 года

**Доклад Административного комитета Европейского
соглашения о международной перевозке опасных грузов
по внутренним водным путям о работе его
пятнадцатой сессии***

* Распространен на немецком языке Центральной комиссией судоходства по Рейну под условным обозначением CCNR-ZKR/ADN/33.



Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники	1–3	3
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	4	3
III. Состояние Европейского соглашения о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ) (пункт 2 повестки дня)	5	3
IV. Вопросы, относящиеся к осуществлению ВОПОГ (пункт 3 повестки дня)	6–16	3
A. Классификационные общества	6–10	3
B. Специальные разрешения, отступления и эквивалентные аналоги	11–14	4
C. Различные уведомления	15	5
D. Другие вопросы	16	5
V. Работа Комитета по вопросам безопасности (пункт 4 повестки дня)	17–18	5
VI. Программа работы и расписание совещаний (пункт 5 повестки дня)	19	5
VII. Прочие вопросы (пункт 6 повестки дня)	20	6
VIII. Утверждение доклада (пункт 7 повестки дня)	21	6
 Приложения		
I. Решение Административного комитета ВОПОГ в отношении танкера «Argos-GL» – отступление № 1/2015 от 28 августа 2015 года		7
II. Решение Административного комитета ВОПОГ в отношении использования мембранных танков для перевозки сжиженного природного газа (СПГ) на танкере «Argos-GL» – отступление № 2/2015 от 28 августа 2015 года		9

I. Участники

1. Административный комитет Европейского соглашения о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ) провел свою пятнадцатую сессию в Женеве 28 августа 2015 года под руководством Председателя г-на Х. Райна (Германия) и заместителя Председателя г-на Б. Биркльхубера (Австрия). В работе сессии приняли участие представители следующих Договаривающихся сторон: Австрии, Бельгии, Болгарии, Германии, Нидерландов, Российской Федерации, Румынии, Словакии, Франции, Хорватии и Швейцарии.
2. Административный комитет отметил, что представители Договаривающихся сторон, присутствующие на сессии, аккредитованы и необходимый для принятия решений кворум, составляющий половину Договаривающихся сторон, достигнут.
3. В соответствии с пунктом 2 статьи 17 ВОПОГ и решением Комитета (ECE/ADN/2, пункт 8) в качестве наблюдателя на сессии присутствовал также представитель Центральной комиссии судоходства по Рейну (ЦКСР).

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

Документы: ECE/ADN/32 и Add.1

4. Административный комитет утвердил повестку дня, подготовленную секретариатом.

III. Состояние Европейского соглашения о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ) (пункт 2 повестки дня)

5. Административный комитет отметил, что в настоящее время число Договаривающихся сторон ВОПОГ по-прежнему составляет 18: Австрия, Бельгия, Болгария, Венгрия, Германия, Люксембург, Нидерланды, Польша, Республика Молдова, Российская Федерация, Румыния, Сербия, Словакия, Украина, Франция, Хорватия, Чешская Республика и Швейцария.

IV. Вопросы, относящиеся к осуществлению ВОПОГ (пункт 3 повестки дня)

A. Классификационные общества

6. Было подчеркнуто, что странам, которые признали «Германишер Ллойд», следует сообщить секретариату, признают ли они компанию DNV GL SE, которая стала преемником «Германишер Ллойд». Уведомления на этот счет до сих пор не прислали Германия, Нидерланды, Республика Молдова и Румыния.
7. Германия сообщила Административному комитету, что 22 июня 2015 года она признала германский филиал Итальянского морского регистра (RINA, Germany GmbH) в соответствии с пунктом 1.15.2.4 Правил, прилагаемых к ВОПОГ (неофициальный документ INF.3).
8. Административный комитет напомнил о том, что все рекомендованные классификационные общества ВОПОГ должны представить непосредственно Административному комитету свидетельства их сертификации в соответствии со

стандартом EN ISO/IEC 17020:2012 (за исключением пункта 8.1.3). К настоящему моменту удовлетворительные свидетельства были получены от германского филиала Итальянского морского регистра (RINA, Germany GmbH) и Регистра судоходства Украины.

9. Как было отмечено Комитетом по вопросам безопасности ВОПОГ (см. ECE/TRANS/WP.15/AC.2/56, пункт 35), Регистр Ллойда и Российский морской регистр судоходства представили информацию, однако эта информация является недостаточной, например потому, что она касается в основном деятельности этих классификационных обществ, связанной с морским судоходством. Бюро «Веритас» представило свидетельства сертификации, но только в отношении его отделения в Бельгии. Это же касается RINA, который представил свидетельства только в отношении своего германского филиала. В этой связи встает вопрос о том, могут ли рекомендованными классификационными обществами ВОПОГ считаться некоторые классификационные общества, например Бюро «Веритас» и RINA, или только их отделения, например германский филиал RINA и бельгийское отделение Бюро «Веритас».

10. Компания «Дет Норшке Веритас Германишер Ллойд» (DNV GL SE) и Российский Речной Регистр еще не представили запрошенную информацию. Поэтому всем рекомендованным классификационным обществам ВОПОГ, за исключением Регистра судоходства Украины, было предложено представить свидетельства сертификации, подтверждающие, что система качества, применяемая ими в отношении связанной с ВОПОГ деятельности, соответствует стандарту EN ISO/IEC 17020:2012 (за исключением пункта 8.1.3), как предписано в пункте 1.15.3.8 Правил, прилагаемых к ВОПОГ. Это должно быть сделано к следующей сессии Комитета по вопросам безопасности.

В. Специальные разрешения, отступления и эквивалентные аналоги

11. Административный комитет одобрил рекомендацию Комитета по вопросам безопасности (ECE/TRANS/WP.15/AC.2/56, пункт 8), разрешающую компетентному органу Нидерландов выдать в соответствии с подразделом 1.5.3.2 временное отступление для танкера «Argos-GL», которое позволит ему на пробной основе использовать сжиженный природный газ (СПГ) в качестве топлива для двигательной установки (неофициальный документ INF.4, выпущенный для двадцать седьмой сессии Комитета по вопросам безопасности) (см. приложение I).

12. Административный комитет также одобрил рекомендацию Комитета по вопросам безопасности (ECE/TRANS/WP.15/AC.2/56, пункты 9–12), разрешающую компетентному органу Нидерландов выдать в соответствии с подразделом 1.5.3.2 временное отступление для танкера «Argos-GL», которое позволит ему использовать мембранные танки для перевозки СПГ (неофициальные документы INF.6 и INF.6/Rev.1, выпущенные для двадцать седьмой сессии Комитета по вопросам безопасности) (см. приложение II). Как было отмечено Комитетом по вопросам безопасности ВОПОГ (см. ECE/TRANS/WP.15/AC.2/56, пункт 11), на стр. 26/27 доклада «Damen», содержащегося в неофициальном документе INF.6, в расчете на этапе 13 допущена ошибка, которую необходимо исправить (заменить «760 м³» на «935 м³»).

13. Было отмечено, что со времени проведения последней сессии было инициировано три многосторонних соглашения о перевозке контейнеров с электрооборудованием, расположенным на внешней поверхности контейнера, подтверждении достаточной остойчивости неповрежденного судна в соответствии с пунктом 9.3.2.13.3 и подтверждении достаточной остойчивости неповрежденного

судна в соответствии с пунктом 9.3.1.13.3 и 9.3.3.13.3 (см. <http://www.unece.org/trans/danger/publi/adn/multilateral-agreements.html>).

14. Участникам напомнили, что тексты специальных разрешений, специальных соглашений, отступлений и эквивалентных аналогов, а также сведения об их состоянии и тексты уведомлений размещены на веб-сайте секретариата по следующему адресу: <http://www.unece.org/trans/danger/danger.htm>.

С. Различные уведомления

Неофициальные документы: INF.1 и INF.2

15. Комитет принял к сведению, что правительство Чешской Республики передало информацию о признании органа по освидетельствованию в рамках ВОПОГ в соответствии с разделом 1.16.4 (неофициальный документ INF.1). Административный комитет предложил пригласить чешский орган по освидетельствованию принять участие в работе одного из будущих совещаний рекомендованных классификационных обществ ВОПОГ. Комитет также принял к сведению, что правительство Германии представило отчет об аварии в соответствии с пунктом 1.8.5.2 (неофициальный документ INF.2).

Д. Другие вопросы

16. Комитет предложил странам проверить контактную информацию об их компетентном органе и, при необходимости, признать классификационные общества, включенные в рекомендованный список в соответствии с пунктом 1.15.2.4 прилагаемых Правил, если они еще не сделали этого.

V. Работа Комитета по вопросам безопасности (пункт 4 повестки дня)

17. Комитет принял к сведению информацию о работе Комитета по вопросам безопасности, изложенную в докладе о работе его двадцать седьмой сессии, который был утвержден на основе проекта доклада, подготовленного секретариатом (ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2015/CRP.3 и Add. 1–7 и ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2015/CRP.4 и Add. 1) и принятого Комитетом по вопросам безопасности в ходе чтения доклада (ECE/TRANS/WP.15/AC.2/56).

18. Комитет постановил рассмотреть предложенные поправки к Правилам, прилагаемым к ВОПОГ, для вступления в силу 1 января 2017 года, содержащиеся в приложении I к документу ECE/TRANS/WP.15/AC.2/56, вместе со всеми другими проектами поправок, принятыми в 2014 и 2015 годах, которые еще не были одобрены Административным комитетом, как единый пакет поправок на своей шестнадцатой сессии, которая состоится 29 января 2016 года.

VI. Программа работы и расписание совещаний (пункт 5 повестки дня)

19. Комитет отметил, что его следующую сессию планируется провести 29 января 2016 года в 12 ч. 00 м. и что крайним сроком представления документов для этой сессии является 30 октября 2015 года.

VII. Прочие вопросы (пункт 6 повестки дня)

20. Никакие прочие вопросы не обсуждались.

VIII. Утверждение доклада (пункт 7 повестки дня)

21. Административный комитет утвердил доклад о работе своей пятнадцатой сессии на основе проекта, подготовленного секретариатом и разосланного участникам для одобрения после сессии.

Приложение I

Решение Административного комитета ВОПОГ в отношении танкера «Argos-GL»

Отступление № 1/2015 от 28 августа 2015 года

Компетентному органу Нидерландов разрешается выдать пробное свидетельство о допущении для самоходного танкера «Argos-GL» (европейский идентификационный номер подлежит определению), позволяющее ему использовать в качестве топлива для двигательной установки сжиженный природный газ (СПГ).

В соответствии с подразделом 1.5.3.2 Правил, прилагаемых к ВОПОГ, вышеупомянутое судно может отступать от требований пунктов 7.1.3.31 и 9.1.0.31.1 до 30 июня 2019 года. Административный комитет постановил, что использование СПГ является достаточно безопасным при условии неизменного выполнения следующих требований:

1. Судно имеет действительное судовое свидетельство в соответствии с Правилами освидетельствования судов на Рейне на основании рекомендации 19/2014 ЦКСР от 9 сентября 2014 года.
2. Исследование по выявлению факторов опасности, проведенное признанным классификационным обществом*, свидетельствует о том, что уровень безопасности двигателей на СПГ является достаточным. Это исследование охватывало, в частности, следующие аспекты:
 - взаимодействие между грузом и СПГ;
 - воздействие утечки СПГ на конструкцию;
 - воздействие возгорания груза на систему СПГ;
 - различные типы опасности, возникающие при использовании в качестве топлива СПГ и дизельного топлива;
 - допустимое безопасное расстояние в ходе бункеровочных операций.
3. Информация о том, что в качестве топлива используется СПГ, должна содержаться в отчете об опасных грузах, предоставляемом в службу управления движением судов, и в оповещениях при чрезвычайных ситуациях.
4. Вся информация, связанная с использованием двигателей на СПГ, должна собираться перевозчиком. Эта информация должна по запросу направляться в соответствующий компетентный орган.
5. В секретариат ЕЭК ООН должен направляться ежегодный доклад об оценке для информирования Административного комитета. В этом докладе об оценке должна содержаться по крайней мере следующая информация:
 - a) сбои системы;
 - b) утечки;
 - c) бункеровочные данные (СПГ);

* Доклад 50102448 R01 «Ллойдс реджистер консалтинг» от 29 апреля 2014 года (содержится в неофициальном документе INF.4, представленном на двадцать пятой сессии Комитета по вопросам безопасности ВОПОГ).

- d) данные о давлении;
- e) внештатные ситуации, ремонтные работы и модификации, связанные с системой СПГ, включая цистерну;
- f) данные о работе системы;
- g) отчет об осмотре, представленный классификационным обществом, которое классифицировало судно.

Приложение II

Решение Административного комитета ВОПОГ в отношении использования мембранных танков для перевозки сжиженного природного газа (СПГ) на танкере «Argos-GL»

Отступление № 2/2015 от 28 августа 2015 года

Компетентному органу Нидерландов разрешается выдать пробное свидетельство о допущении для танкера «Argos-GL» (заводской номер подлежит определению, танкер типа G согласно ВОПОГ), позволяющее ему использовать мембранные танки для перевозки сжиженного природного газа (СПГ).

В соответствии с подразделом 1.5.3.2 Правил, прилагаемых к ВОПОГ, вышеупомянутое судно может до 31 августа 2020 года отступать от следующих требований:

1. *Таблица С, № ООН 1972 (СПГ), колонка 7, конструкция грузового танка: 1 (танк высокого давления).*

Хотя мембранный танк находится под давлением (70 кПа), он не соответствует определению танка высокого давления согласно ВОПОГ (400 кПа).

Для регулирования давления в грузовых танках пары конденсируются с помощью установок повторного сжижения газов. В результате внутреннее давление в танке поддерживается на уровне, близком к атмосферному давлению (см. раздел 4.6 доклада GTT Report, Revision: 02*).

2. *Таблица С, № ООН 1972 (СПГ), колонка 8, тип грузового танка: 1 (вкладной грузовой танк).* Хотя данный танк не является частью конструкции судна в плане температуры, в структурном отношении он является таковой.

Мембранные танки поддерживаются внутренней конструкцией судна. Судно имеет двойное дно, двойную палубу и ударопрочный двойной корпус. Передачи холода от груза к конструкции судна не происходит. Защита груза СПГ обеспечивается четырьмя (4) барьерами (наружный и внутренний корпуса судна, а также первичная и вторичная мембраны) (см. Appendix 1, General Arrangement in the GTT Report, Revision: 02*).

3. *Пункт 9.3.1.0.1 Материалы танков.* Мембранные танки изготавливаются из фанеры, пенополиуретана, алюминиевой фольги и нержавеющей стали.

Первичная мембрана, находящаяся в соприкосновении с криогенной жидкостью – СПГ, изготавливается из нержавеющей стали. Остальные материалы используются только для целей изоляции и не соприкасаются с СПГ (см. раздел 4.4 доклада GTT Report, Revision: 02*).

4. *Пункт 9.3.1.0.2 Использование дерева, алюминия и пластмасс в грузовом пространстве.* Мембранные танки изготавливаются из фанеры, пенополиуретана, алюминиевой фольги и нержавеющей стали.

* Доклад "GTT Report to ADN – Membrane containment system for LNG", Revision: 02, 12/06/2015, содержащийся в приложении 2 к неофициальному документу INF.6, представленному на двадцать седьмой сессии Комитета по вопросам безопасности ВОПОГ и размещенному на веб-сайте по следующему адресу: <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2015/dgwp15ac2/WP15-AC2-27-inf06e.pdf>.

Риск возгорания и горения в изоляции защитной оболочки СПГ устраняется путем создания в соответствующих частях танков инертной атмосферы на основе азота (см. раздел 3.3 доклада GTT Report, Revision: 02*).

5. Пункт 9.3.1.23.1 Грузовые танки должны отвечать предписаниям классификационного общества в отношении резервуаров высокого давления. Поскольку танки не считаются сосудами высокого давления, данные предписания не применяются. Однако тип мембранных танков утверждается классификационным обществом, которое классифицирует судно (Регистр Ллойда) и другими признанными классификационными обществами (см. section 3 of the GTT Report, Revision: 02*).

Помимо вышеупомянутых аспектов, связанных с мембранными танками, судно может также отступать от следующих требований:

6. Раздел 1.2.1 Танки, установленные на танкерах типа G. Танкеры типа G определяются как суда с вкладными танками. Помимо мембранных танков, данное судно также имеет 4 танка для перевозки нефтепродуктов. Эти танки встроены в конструкцию судна и отделены от других частей судна поперечными коффердамами (см. Appendix 1, General Arrangement in the GTT Report, Revision: 02*).

Условия

Административный комитет постановил, что использование мембранных танков является достаточно безопасным при неизменном выполнении следующих условий:

1. Судно должно эксплуатироваться только в районе Амстердама–Роттердама–Антверпена.
2. Грузовые танки судна, предназначенные для СПГ, должны загружаться только в порту Роттердам, где это разрешено портовой администрацией. Должны использоваться признанные процедуры погрузки Международной ассоциации портов и гаваней (МАСПОГ).
3. Судно должно также соблюдать Правила и технические нормы классификации судов внутреннего плавания Регистра Ллойда.
4. Помимо соблюдения данных нормативно закрепленных требований и требований в отношении класса, на судне должны быть предусмотрены дополнительные меры безопасности, описываемые в докладе GTT Report, Revision: 02*. К ним относятся:
 - a) наличие коффердамов между всеми грузовыми танками;
 - b) возможность создания инертной атмосферы в танках для нефтепродуктов;
 - c) все предохранительные устройства должны иметь дублирующие устройства;
 - d) клапаны сброса давления должны быть калиброваны на возможный случай возгорания в смежных помещениях.
5. Использование системы защитной оболочки низкого давления (70 кПа) предполагает:
 - a) отсутствие возможности BLEVE (см. раздел 3.2 доклада GTT Report, Revision: 02*);

b) появление ограниченного газового облака, которое будет быстро разбавлено воздухом до уровня ниже нижнего предела взрываемости (5%).

6. Судно должно быть сертифицировано и классифицировано как танкер типа G. В ВОПОГ требования к танкерам типа G предполагают, что в качестве грузовых танков используются танки цилиндрической формы. Требования к остойчивости и соответствующие расчеты остойчивости также основаны на характеристиках судов с танками цилиндрической формы. Однако рассматриваемое судно имеет грузовые танки прямоугольной формы, и поэтому расчеты, предусмотренные ВОПОГ для танкеров типа G, не могут использоваться. Ввиду формы танков расчеты остойчивости должны производиться исходя из того предположения, что судно является танкером типа C. Поскольку требования к остойчивости для танкеров типа G являются менее жесткими, чем для танкеров типа C, данное предположение не ведет к снижению норм остойчивости.

7. Расчеты ударпрочности в соответствии с разделом 9.3.4 ВОПОГ также должны производиться исходя из того предположения, что в силу формы грузовых танков судно является танкером типа C. Данное предположение ведет к более всесторонним расчетам ударпрочности по сравнению с расчетами применительно к судну, рассматриваемому как танкер типа G (см. раздел 4.4 доклада GTT Report, Revision: 02*).

8. В секретариат ЕЭК ООН должен направляться ежегодный доклад об оценке для информирования Административного комитета. В этом докладе об оценке должна содержаться по крайней мере следующая информация:

- a) данные о работе системы (например, температура и давление в танке);
- b) внештатные ситуации, ремонтные работы и модификации, связанные с танком;
- c) отчет об осмотре, представленный классификационным обществом, которое классифицировало судно;
- d) информация должна по запросу направляться в соответствующий компетентный орган.

9. После завершения постройки судна в секретариат ООН должен быть прислан окончательный утвержденный расчет остойчивости. Это должно быть подтверждено до ввода судна в эксплуатацию.

10. Перечень веществ, допущенных к перевозке судном, согласно пункту 1.16.1.2.5 ВОПОГ, должен предусматривать перевозку только СПГ (№ ООН 1972) и газойля (№ ООН 1202).

Приложение 2 к неофициальному документу INF.6, представленному на двадцать седьмой сессии Комитета по вопросам безопасности ВОПОГ, является составной частью настоящего отступления**.

** Имеется на веб-сайте по следующему адресу: <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2015/dgwp15ac2/WP15-AC2-27-inf06e.pdf>.