

**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)

Тридцать третья сессия

Женева, 27–31 августа 2018 года

Пункт 4 b) предварительной повестки дня

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

**Поправки, касающиеся взрывозащиты на танкерах
внутреннего плавания**

Передано правительством Германии* **

Резюме

- Существо предложения:** Было отмечено, что поправки к ВОПОГ в отношении взрывозащиты на танкерах внутреннего плавания, принятые Комитетом по вопросам безопасности для вступления в силу 1 января 2019 года, требуют внесения некоторых исправлений.
- Предлагаемое решение:** Внести исправления в поправки, принятые для пунктов 1.6.7.2.2.2 и 9.3.2.22.4.
- Справочные документы:** ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/11;
неофициальный документ INF.14, представленный на тридцать второй сессии;
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/66, пункты 61–66;
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/66/Add.1

* Распространено на немецком языке Центральной комиссией судоходства по Рейну под условным обозначением CCNR/ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2018/32.

** В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2018–2019 годы (ECE/TRANS/2018/21/Add.1 (9.3)).



Введение

1. На своей тридцать второй сессии, состоявшейся в январе 2018 года, Комитет по вопросам безопасности рассмотрел и принял многочисленные поправки к ВОПОГ, касающиеся взрывозащиты на борту сухогрузных судов и танкеров.
2. Анализ всех предложений о внесении изменений, подготовленных секретариатом ЦКСР на немецком языке, а также информации, полученной от сектора судоходства, позволил сделать вывод о том, что поправки, принятые для двух пунктов ВОПОГ, содержат редакционные ошибки, которые необходимо исправить до вступления поправок в силу 1 января 2019 года.

Предложения и их обоснование

3. В определении «**Устройство для безопасного сброса давления в грузовых танках**», содержащемся в разделе 1.2.1 ВОПОГ, упоминается только стандарт ISO 16852:2016 в отличие от предыдущей версии данного переходного положения, в которой упоминался стандарт ISO 16852:2010 или EN ISO 16852:2010.

4. В перечисленных ниже новых или измененных определениях, включенных в раздел 1.2.1 ВОПОГ, к числу стандартов, в соответствии с которыми могут быть представлены доказательства соблюдения предъявляемых требований, после указания «предусмотренная в директиве 2014/34/EU» следует добавить стандарт «схема IECEx» со сноской «x) <http://iecex.com/rules>»:

«Токсиметр», «Пламегаситель», «Быстродействующий выпускной клапан», «Отверстие для взятия проб», «Вакуумный клапан», «Устройство для безопасного сброса давления в грузовых танках».

5. Указанный стандарт применим так же, как и в случае оборудования и автономных систем взрывозащиты, таких как «Газодетекторная система», «Индикатор воспламеняющихся газов» и «Кислородометр», и, как полагают немецкие эксперты, участвующие в рабочей группе, просто был упущен из виду в ходе подготовки предложения о поправке.

6. В принятом для ВОПОГ 2019 года переходном положении, содержащемся в таблице 1.6.7.2.2.2 ВОПОГ, раздел 1.2.1, определение «**Устройство для безопасного сброса давления в грузовых танках**», имеется опечатка. Ее следует исправить следующим образом:

1.2.1	<p>Устройство для безопасного сброса давления в грузовых танках</p> <p>Устойчивость к дефляции</p> <p>Испытание в соответствии со стандартом ISO 16852:2016/2010 или EN ISO 16852:2010/ доказательства соблюдения предъявляемых требований</p>	<p>Н.З.М. с 1 января 2019 года</p> <p>Возобновление свидетельства о допущении после 31 декабря 2034 года</p> <p>Устойчивость к дефляции должна быть испытана в соответствии со стандартом EN 12874:2001, включая подтверждение изготовителя согласно директиве 94/9/ЕС, на борту судов, построенных или модифицированных начиная с 1 января 2001 года, или, если устройство для безопасного сброса давления в грузовых танках было заменено, – начиная с 1 января 2001 года. В других случаях тип данных устройств должен быть утвержден компетентным органом для предусмотренного использования.</p>
-------	--	---

7. В принятом для ВОПОГ 2019 года переходном положении, содержащемся в таблице 1.6.7.2.2.2 ВОПОГ, раздел 1.2.1, определение «**Система измерения содержания кислорода**», содержится дополнение «и т. д.» после ссылки на стандарт, в отношении которого будет применяться переходное положение. Однако в самом определении упоминается только стандарт EN 50104:2011. Таким образом, в данном переходном положении следует исключить «и т. д.» во второй колонке во избежание недоразумений.

1.2.1	Система измерения содержания кислорода Испытание в соответствии со стандартом EN 50104:2010 и т. д.	Н.З.М. с 1 января 2019 года Возобновление свидетельства о допущении после 31 декабря 2020 года
-------	---	---

8. Поправка к определению «**Вакуумный клапан**» в разделе 1.2.1 ВОПОГ требует включения переходного положения в пункт 1.6.7.2.2.2 ВОПОГ. Как и в случае других добавленных или измененных определений, таких как «Отверстие для взятия проб» и «Устройство для безопасного сброса давления в грузовых танках», это переходное положение должно касаться доказательства устойчивости к дефлаграции, которое впервые требуется в такой форме в ВОПОГ 2019 года.

9. В порядке дополнения и для того, чтобы обеспечить эффективное выполнение требований, предлагается добавить в пункт 1.6.7.2.2.2 ВОПОГ 2019 года нижеследующее дополнительное переходное положение:

1.2.1	Вакуумный клапан Устойчивость к дефлаграции Испытание в соответствии со стандартом ISO 16852:2016 Доказательства соблюдения предъявляемых требований	Н.З.М. с 1 января 2019 года Возобновление свидетельства о допущении после 31 декабря 2034 года Устойчивость к дефлаграции должна быть испытана в соответствии со стандартом EN 12874:2001, включая подтверждение изготовителя согласно директиве 94/9/ЕС или равноценному документу, на борту судов, построенных или модифицированных начиная с 1 января 2001 года, или если вакуумный клапан был заменен начиная с 1 января 2001 года. В других случаях тип данных клапанов должен быть утвержден компетентным органом для предусмотренного использования.
-------	---	--

10. В принятой поправке к пункту 9.3.2.11.2 а) ВОПОГ 2019 года имеется редакционная ошибка, перенесенная из ВОПОГ 2017 года. Поэтому новую формулировку пункта 9.3.2.11.2 а) следует исправить следующим образом:

Ссылку на «9.3.2.11.7» заменить ссылкой на «9.3.2.11.8».

11. Пункт 9.3.2.11.7 ВОПОГ 2017 года посвящен **встроенным** грузовым танкам, в то время как новая формулировка пункта 9.3.2.11.2 а) касается **вкладных** грузовых танков. В пункте 9.3.2.11.8 ВОПОГ содержится специальное правило постройки для вкладных грузовых танков, которое осталось неизменным для ВОПОГ 2019 года.

12. Принятую поправку к пункту 9.3.2.22.4 ВОПОГ 2019 года следует исправить путем аннулирования части изменений, предложенных в документе INF.14 (справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/11 с поправками, содержащимися в неофициальном документе INF.14).

Изменить пункт 9.3.2.22.4 следующим образом (восстановить формулировку, содержащуюся в документе ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/11: текст подчеркнут):

- «а) Каждый грузовой танк или группа грузовых танков, соединенные с одним и тем же газоотводным трубопроводом, должны иметь:
- соединительное устройство для безопасного отвода на берег газов, выделяющихся во время загрузки;
 - устройство для безопасного сброса давления в грузовых танках, положение которого четко указывает на то, открыто оно или закрыто;
 - предохранительные клапаны для предотвращения недопустимого избыточного давления или вакуума.

Давление срабатывания предохранительных клапанов должно быть указано на соответствующих клапанах долговечным способом.

Клапаны повышенного давления должны быть отрегулированы таким образом, чтобы во время перевозки они не открывались до достижения максимально допустимого рабочего давления в грузовых танках.

Отвод газов должен осуществляться вверх.

Выходные отверстия клапанов повышенного давления должны находиться на высоте не менее 1,00 м над уровнем палубы и на расстоянии не менее 6,00 м от жилых помещений, рулевой рубки и служебных помещений, расположенных за пределами грузового пространства. В радиусе 1,00 м от выходного отверстия клапана повышенного давления не допускается какое-либо оборудование. Эта зона должна быть обозначена как опасная зона.

- b) Если в перечне веществ, допущенных к перевозке судном, предусмотренном в пункте 1.16.1.2.5, указаны вещества, для которых в колонке 17 таблицы С главы 3.2 предписывается взрывозащита, то
- газоотводный трубопровод в месте соединения с каждым грузовым танком, а также вакуумный клапан должны быть оборудованы пламегасителем, устойчивым к детонации, и
 - устройство для безопасного сброса давления в грузовых танках должно быть способным выдержать дефлаграцию и устойчивое горение.
- c) Если в перечне веществ, допущенных к перевозке судном, предусмотренном в пункте 1.16.1.2.5, указаны вещества, для которых в колонке 17 таблицы С главы 3.2 предписывается взрывозащита или в колонке 3b таблицы С главы 3.2 указана буква Т, то в качестве клапана повышенного давления должен быть установлен быстродействующий выпускной клапан.
- d) Если между газоотводным трубопроводом и грузовым танком предусмотрено запорное устройство, то это устройство должно быть установлено между грузовым танком и пламегасителем, при этом каждый грузовой танк должен быть оборудован собственными предохранительными клапанами.
- e) Автономные системы взрывозащиты, упомянутые в подпунктах b) и c), должны выбираться в зависимости от группы/подгруппы взрывоопасности веществ, перечисленных в перечне веществ, допущенных к перевозке судном (см. колонку 16 таблицы С главы 3.2). Выходные отверстия быстродействующих выпускных клапанов должны находиться на высоте не менее 2,00 м над уровнем палубы и на расстоянии не менее 6,00 м от жилых помещений, рулевой рубки и

служебных помещений, расположенных за пределами грузового пространства. Указанное значение высоты может быть уменьшено до 1,00 м, если в радиусе 1,00 м от выходного отверстия быстродействующего выпускного клапана не расположено какое-либо устройство управления оборудованием и не производится какие-либо работы. Эта зона должна быть обозначена как опасная зона.

Если необходимо, чтобы быстродействующий выпускной клапан, вакуумный клапан, пламегасители и газоотводный трубопровод были обогреваемыми, то упомянутые выше предохранительные устройства должны быть пригодными для соответствующей температуры.».

13. Необходимо улучшить поправки к подпункту b), хотя определение «*Устройство для безопасного сброса давления в грузовых танках*» уже содержит идентичное требование к конструкции, устойчивой к дефляции и выдерживающей устойчивое горение, если в перечне веществ, допущенных к перевозке судном, предусмотренном в пункте 1.16.1.2.5, указаны вещества, для которых в колонке 17 таблицы С подраздела 3.2.3.2 предписывается взрывозащита. Если повторно не упомянуть данное устройство в этом подпункте, это может привести к ошибочному отказу от него, поскольку прочтение только в контексте части 9 ВОПОГ не позволило бы установить связь с определением, сформулированным в части 1.

14. В неофициальном документе INF.14, представленном на тридцать второй сессии, в контексте поправки, касающейся «*Устройства для безопасного сброса давления в грузовых танках*» для обеспечения безопасности отдельных танков (первый абзац подпункта b)), цель не состояла в том, чтобы отменить обязанность осуществлять выбор в зависимости от групп/подгрупп взрывоопасности согласно колонке 16 таблицы С подраздела 3.2.3.2.

Осуществление

15. Предложение, содержащееся в пункте 3, носит чисто редакционный характер и не предполагает каких-либо технических или логистических изменений.

16. Предложение, содержащееся в пункте 4, сформулировано с учетом того факта, что вакуумные клапаны не могут быть заменены начиная с момента вступления в силу нового определения. Данное переходное положение основано на других сопоставимых переходных положениях, которые считаются надлежащими.

17. Предложение по пункту 9.3.2.22.4 b), изложенное в пункте 6, носит чисто редакционный характер и не содержит дополнительного правила постройки. Предложение по подпункту e) не вводит нового правила постройки, однако может обеспечить сохранение ранее достигнутого технического уровня безопасности грузовых танков.