

**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 5 предварительной повестки дня

Доклады неофициальных рабочих групп

**Рабочее резюме итогов работы второго совещания
неофициальной рабочей группы по вопросу погрузки
поверх на баржах**

**Передано Федерацией европейских ассоциаций владельцев
цистерн-хранилищ (ФЕТСА), Европейским союзом речного
судоходства (ЕСРС), Европейской организацией судоводителей
(ЕОС), Европейской ассоциацией оптовых поставщиков
нефтепродуктов (ЕАОН) и «Фьюэлз-Юроп»* ****

*Краткая информация***Рабочее резюме:**

Рабочее резюме итогов работы первого и второго совещаний неофициальной рабочей группы по вопросу погрузки поверх на баржах; полное резюме материалов и ответов на поставленные вопросы в соответствии с мандатом, предоставленным на тридцатой, тридцать первой и тридцать второй сессиях Комитета по вопросам безопасности ВОПОГ.

На втором совещании, которое состоялось в Гааге, Нидерланды, 24 апреля 2018 года и было организовано ФЕТСА, присутствовали представители следующих организаций: Администрация порта Роттердам, Администрация порта Амстердам, «Фьюэлз-Юроп», ЕСРС, ЕОС, ЕАОН и ФЕТСА.

* Распространено на немецком языке Центральной комиссией судоходства по Рейну под условным обозначением CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2018/39.

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



Предлагаемые шаги:	Неофициальная рабочая группа предлагает Комитету по вопросам безопасности изучить предложения, подробно представленные во введении и приложениях ниже, и продлить мандат неофициальной рабочей группы в целях продолжения работы над соответствующими предложениями, в том числе над предложениями о внесении поправок в раздел 1.2.1, главы 1.4, 2.1, 5.4, 7.2 и раздел 8.6.3 ВОПОГ и предложением о включении положений, касающихся погрузки поверх, в пункты 7.2.4.12 и 8.1.11 ВОПОГ.
Справочные документы:	Неофициальный документ INF.15, представленный на тридцатой сессии Неофициальный документ INF.6, представленный на тридцать первой сессии в качестве добавления к документу ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/44 Неофициальный документ INF.9, представленный на тридцать второй сессии

Введение

1. Погрузка поверх на баржах, используемых во внутреннем судоходстве, – это распространенная и хорошо контролируемая операция, осуществляемая главным образом в различных (морских) портах. Ее выполняют специалисты в соответствии с высокими отраслевыми стандартами в области охраны здоровья, безопасности и защиты окружающей среды, и благодаря этому на протяжении многих лет она производилась без каких-либо происшествий или инцидентов.
2. Эта операция продиктована необходимостью оптимизации работы на фоне все более сложного регулирования на местном, национальном и международном уровнях и логистических трудностей. В различных точках по всему миру ведется производство разнообразной продукции; морские порты Европы, в том числе в районе Антверпен–Роттердам–Амстердам (АРА), принимают морские танкеры и обеспечивают выполнение различных сложных логистических операций между ними, танкерами внутреннего плавания и такими береговыми объектами, как нефтяные терминалы и нефтеперерабатывающие заводы. Эти операции не ограничиваются погрузкой поверх на баржах, используемых во внутреннем судоходстве. Кроме того, они осуществляются и в других портах. В этой связи и сообразно подходу ЕЭК ООН к проблематике внутреннего водного транспорта для урегулирования этого вопроса необходима общеевропейская концепция и решение.
3. Порты (в Европе) являются объектом жесткого регулирования на местном, национальном и международном уровнях. Это же относится к промышленным объектам, нефтяным терминалам и перевозчикам. Законы и нормы развиваются сообразно принципам международной торговли и призваны обеспечивать упрощение ее процедур. Это справедливо и в случае ВОПОГ, ДОПОГ и МПОГ, поскольку различные органы ЕЭК ООН проводят совещания и обсуждения, принимают решения и формируют рабочие группы с участием представителей неправительственных организаций для уточнения толкования и адаптации ДОПОГ, ВОПОГ и МПОГ в целях удовлетворения возникающих потребностей.
4. Комитет по внутреннему транспорту ЕЭК ООН работает над упрощением процедур международных перевозок людей и товаров внутренним транспортом, как отмечается в Белой книге ЕЭК ООН 2011 года по эффективному и устойчивому внутреннему водному транспорту в Европе¹. В этой публикации признается

¹ Белая книга ЕЭК ООН по эффективному и устойчивому внутреннему водному транспорту в Европе, http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/sc3/publications/WhitePaper_Inland_Water_Transport_2011e.pdf.

необходимость адаптации к быстро меняющимся условиям. Согласно оценке, представленной в Белой книге ЕЭК ООН, внутренний водный транспорт представляет собой безопасный, надежный и экологичный вид транспорта, который имеет потенциал и потребность в развитии².

5. Хотя многие барьеры были ликвидированы, ЕЭК ООН признала необходимость дальнейшего устранения административных, технических и правовых барьеров для внутреннего судоходства³.

6. Общеввропейская концепция развития эффективного и устойчивого внутреннего водного транспорта предусматривает также использование речных информационных служб (РИС)⁴; она учитывает трудности, возникающие в связи с требованиями рынка, особенно в морских портах⁵.

7. В документе ECE/TRANS/SC.3/189 «Укрепление роли внутреннего водного транспорта в мире в рамках Повестки устойчивого развития»⁶ рассматривается роль внутреннего водного транспорта в контексте соответствующих целей в области устойчивого развития⁷. Иными словами, другие органы ЕЭК ООН прилагают усилия для устойчивого развития внутреннего водного транспорта, уделяя при этом внимание требованиям рынка.

8. Наши предложения перекликаются с некоторыми целями в области устойчивого развития, упомянутыми в публикации ЕЭК ООН в связи с Международной конференцией по внутреннему водному транспорту.

- Цель в области устойчивого развития № 3 – Обеспечение здорового образа жизни и содействие благополучию для всех в любом возрасте.
- Цель в области устойчивого развития № 7 – Обеспечение всеобщего доступа к недорогим, надежным, устойчивым и современным источникам энергии для всех.
- Цель в области устойчивого развития № 9 – Создание стойкой инфраструктуры, содействие всеохватной и устойчивой индустриализации и инновациям.
- Цель в области устойчивого развития № 11 – Обеспечение открытости, безопасности, жизнестойкости и экологической устойчивости городов и населенных пунктов.
- Цель в области устойчивого развития № 13 – Принятие срочных мер по борьбе с изменением климата и его последствиями.

9. ВОПОГ – это правила, основанные на целях. Это означает, что стороны ВОПОГ обязаны соблюдать его положения, но само Соглашение не предписывает, как это делать. Наши предложения будут подготовлены с учетом этого аспекта.

10. На одном из предыдущих заседаний Комитет по вопросам безопасности признал, что операции подобного рода практикуются в разных точках в пределах территории действия ВОПОГ. Было отмечено, что «если такие операции имеют место, то им следует уделить более пристальное внимание».

11. Члены неофициальной рабочей группы, включая представителей «Фьюэлз-Юроп», ЕАОН, ЕСПС/ЕОС и ФЕТСА, разделяют обеспокоенность, выраженную некоторыми делегатами на предыдущих заседаниях. Признается необходимость в том, чтобы более полно охарактеризовать эту операцию в целях обеспечения транспарентности и возможностей для ее регулирования. Мы осознаем деликатность

² Стр. 54, пункты 185 и 186 Белой книги.

³ Стр. 55, пункт 192, и стр. 56, пункт 196, Белой книги.

⁴ Стр. 57, подпункт с) Белой книги.

⁵ Стр. 57 и 58, пункт 198 d) Белой книги.

⁶ ECE/TRANS/SC.3/189, упоминаемый в документе по адресу https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2017/sc3wp3/ECE-TRANS-SC3-WP3-2017-inf_09r.pdf.

⁷ ECE/TRANS/SC.3/189; стр. 4, пункт 10.

этой темы, учитывая все известные случаи незаконного смешивания потоков отходов на морских судах, имевшие место в прошлом. Мы должны отнестись к этому вопросу со всей серьезностью.

12. Следует четко указать, что погрузка поверх вовсе не означает смешивания отходов; надлежит определить, что может быть разрешено и при каких контролируемых условиях. Речь не идет также о неограниченной погрузке поверх/смешивании. Мы предлагаем разрешить погрузку поверх/смешивание биокомпонентов с весьма ограниченным числом продуктов в транспортном секторе в соответствии с существующим европейским законодательством, в частности в соответствии с Директивой о возобновляемых источниках энергии⁸ и Директивой о качестве топлива⁹. Наше предложение предусматривает возможность погрузки поверх для ограниченного числа позиций под номерами ООН.

13. В целях уменьшения простора для толкования необходимы недвусмысленные и подлежащие исполнению правила, четкое распределение обязанностей и подотчетность.

14. ВОПОГ предусматривает в этом смысле ряд возможностей, как видно из технологической схемы типовой операции погрузки поверх/смешивания. Мы продемонстрируем, каким образом четкие обязанности и ответственность по осуществлению операции, связанной с погрузкой поверх, могут быть распределены между различными участниками.

15. «Фьюэлз-Юроп», ЕАОН, ФЕТСА и ЕСПС/ЕОС хотели бы внести непосредственный вклад в разработку четких и прозрачных положений, касающихся разрешаемой погрузки поверх на баржах, при поддержке Ассоциации морских портов Нидерландов, в частности администраций портов Амстердам, Роттердам и Флашинг, в целях включения в ВОПОГ для обеспечения безопасности деятельности. В этой связи мы предлагаем Комитету по вопросам безопасности ВОПОГ изучить предложения, представленные в приложениях к настоящему документу, и продлить мандат неофициальной рабочей группы в целях продолжения работы над соответствующими предложениями, в том числе над предложениями о внесении поправок в раздел 1.2.1, главы 1.4, 2.1, 5.4, 7.2 и раздел 8.6.3 ВОПОГ и предложением о включении положений, касающихся погрузки поверх, в пункты 7.2.4.12 и 8.1.11 ВОПОГ.

16. Наше предложение заключается в том, чтобы разрешить ограниченное число операций, связанных с погрузкой поверх, в частности:

a) погрузку поверх продуктов, имеющих один и тот же номер ООН. Эти продукты указаны в таблицах 1, 2 и 3 приложения I;

b) погрузку поверх на борту для газа (№ ООН 1203), газойля (№ ООН 1202) и тяжелого печного топлива (№ ООН 3082) с ограниченным числом (био)компонентов в пределах их группы. Биокомпоненты перечислены в таблице 4 приложения I. Доли веществ при погрузке поверх/смешивании, а также используемые биокомпоненты должны отвечать установленным требованиям в отношении качества топлива для того, чтобы соответствующие продукты по-прежнему можно было использовать в качестве моторных топлив.

⁸ Директива 2009/28/ЕС Европейского парламента и Совета от 23 апреля 2009 года о содействии использованию энергии из возобновляемых источников и изменении и последующей отмене директив 2001/77/ЕС и 2003/30/ЕС.

⁹ Директива 2009/30/ЕС Европейского парламента и Совета от 23 апреля 2009 года, изменяющая Директиву 98/70/ЕС в отношении спецификаций бензина, дизельного топлива и газойля и внедрения механизма контроля и сокращения выбросов парниковых газов, изменяющая Директиву Совета 1999/32/ЕС в отношении спецификаций топлива, используемого судами внутреннего плавания, и отменяющая Директиву 93/12/ЕЕС.

Приложение I

Перечень предлагаемых веществ

I. Перечень предлагаемых веществ

1. В ответ на вопросы, поднятые в связи с первым рабочим документом¹⁰ и INF.9¹¹, неофициальная рабочая группа составила образец исчерпывающего перечня веществ, распределенных по трем таблицам по принципу совместимости. Вещества, указанные в каждой из групп, представляют собой обычные компоненты топлива того или иного типа (например, этанол под № ООН 1170 является обычным составляющим смеси, которую мы называем «газолином» и которой присвоен № ООН 1203).

2. Комитету по вопросам безопасности предлагается рассмотреть следующие три группы веществ в соответствии с таблицей С главы 3.2 ВОПОГ, для которых предлагается разрешить погрузку поверх, в пределах их группы совместимости, в танкерах внутреннего плавания в соответствии с третьим абзацем пункта 7.2.4.13.1 ВОПОГ и определениями терминов «исключительные перевозки» и «совместимые транспортные операции», приведенными в статье 5.01 Конвенции о сборе, сдаче и приеме отходов, образующихся при судоходстве на Рейне и на других внутренних водных путях (КОВВП)¹², и при строгом условии включения соответствующих веществ и образовавшейся смеси в предусмотренный в пункте 1.16.1.2.5 перечень веществ, допущенных к перевозке судном.

Таблица 1

Группа совместимости I

Группа	№ ООН	Надлежащее отгрузочное наименование
Газолин	1203	БЕНЗИН МОТОРНЫЙ или ГАЗОЛИН или ПЕТРОЛ 2)
	1170	ЭТАНОЛ (СПИРТ ЭТИЛОВЫЙ) или ЭТАНОЛА РАСТВОР (СПИРТА ЭТИЛОВОГО РАСТВОРА) 1)
	1179	ЭФИР ЭТИЛБУТИЛОВЫЙ (ЭФИР ЭТИЛ-терт-БУТИЛОВЫЙ)
	1230	МЕТАНОЛ
	1268	НЕФТИ ДИСТИЛЛЯТЫ, Н.У.К., или НЕФТЕПРОДУКТЫ, Н.У.К. 2)
	1294	ТОЛУОЛ
	1307	КСИЛОЛЫ
	2398	ЭФИР МЕТИЛ-трет-БУТИЛОВЫЙ
	3475	ЭТАНОЛА И ГАЗОЛИНА СМЕСЬ или ЭТАНОЛА И БЕНЗИНА МОТОРНОГО СМЕСЬ, или ЭТАНОЛА И ТОПЛИВА МОТОРНОГО СМЕСЬ 1)
	3295	УГЛЕВОДОРОДЫ ЖИДКИЕ, Н.У.К. 2)
		Биокомпоненты, соответствующие приложению III ДВИЭ
		Биокомпоненты, неопасные, соответствующие приложению III ДВИЭ

¹⁰ ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/44 в том виде, в котором он представлен ФЕТСА при поддержке «Фьюэлз-Юроп», ЕСПС и ЕОС, в подразделе С раздела I.

¹¹ Неофициальный документ WP.15/AC.2/32/INF.9 тридцать второй сессии от 2 января 2018 года, доклад о работе первого совещания неофициальной рабочей группы по вопросу погрузки поверх на баржах, Роттердам, 21 ноября 2017 года.

¹² http://www.cdni-iwt.org/wp-content/uploads/2017/03/Art_5.01en.pdf, статья 5.01 с поправками, внесенными резолюцией 2016-I-5.

Таблица 2

Группа совместимости II

Газойль	1202	ГАЗОЙЛЬ, или ТОПЛИВО ДИЗЕЛЬНОЕ, или ТОПЛИВО ПЕЧНОЕ, ЛЕГКОЕ 1)
		Биокомпоненты, соответствующие приложению III ДВИЭ
		Биокомпоненты, неопасные, соответствующие приложению III ДВИЭ

Таблица 3

Группа совместимости III

Тяжелое печное топливо	3082	ВЕЩЕСТВО, ОПАСНОЕ ДЛЯ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ, ЖИДКОЕ, Н.У.К. (ТЯЖЕЛОЕ ПЕЧНОЕ ТОПЛИВО) 3)
	1202	ГАЗОЙЛЬ, или ТОПЛИВО ДИЗЕЛЬНОЕ, или ТОПЛИВО ПЕЧНОЕ, ЛЕГКОЕ 1)
	3256	ЖИДКОСТЬ ПРИ ВЫСОКОЙ ТЕМПЕРАТУРЕ ЛЕГКОВОСПЛАМЕНЯЮЩАЯСЯ, Н.У.К. (с температурой вспышки более 60 °С, при температуре не ниже ее температуры вспышки 4), 5)
		Биокомпоненты, соответствующие приложению III ДВИЭ
		Биокомпоненты, неопасные, соответствующие приложению III ДВИЭ

1) Таблица С: все позиции под этим номером ООН.

2) Таблица С: все позиции под этим номером ООН, за исключением тех из них, для которых в колонках 6, 7 и 8 указано соответственно С-1-1 или которым присваивается С-1-1 в результате применения схемы, приведенной в пункте 3.2.3.3.

3) Таблица С: позиции 1 и 2 под этим номером ООН.

4) Таблица С, № ООН 3256, позиция 1.

5) Речь идет непосредственно о ТЯЖЕЛОМ ПЕЧНОМ ТОПЛИВЕ (№ ООН 3082 ВЕЩЕСТВО, ОПАСНОЕ ДЛЯ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ, ЖИДКОЕ, Н.У.К (ТЯЖЕЛОЕ ПЕЧНОЕ ТОПЛИВО)), 9+CMR (N1, N2, F или S), III, которое в связи с погрузкой при температуре, равной или превышающей его температуру вспышки, должно быть классифицировано как № ООН 3256.

3. Кроме того, неофициальная рабочая группа предлагает Комитету по вопросам безопасности рассмотреть вопрос о том, чтобы разрешить погрузку поверх в танкерах внутреннего плавания веществ, перечисленных в таблице 4, которая приведена в приложении III к директиве по возобновляемым источникам энергии¹³, в соответствии с третьим абзацем пункта 7.2.4.13.1 ВОПОГ и определениями терминов «исключительные перевозки» и «совместимые транспортные операции», содержащимися в статье 5.01 КОВВП, и при строгом условии включения рассматриваемых веществ и образовавшейся смеси в предусмотренный в пункте 1.16.1.2.5 перечень веществ, допущенных к перевозке судном.

¹³ Директива 2009/28/ЕС Европейского парламента и Совета от 23 апреля 2009 года о содействии использованию энергии из возобновляемых источников и внесении изменений и последующей отмене директив 2001/77/ЕС и 2003/30/ЕС.

Таблица 4

Группа веществ, указанных в ДВИЭ

- Биоэтанол (этанол, получаемый из биомассы)
- Био-ЭТБЭ (этил-трет-бутиловый эфир, произведенный на основе биоэтанола)
- Биометанол (метанол, получаемый из биомассы, для использования в качестве биотоплива)
- Био-МТБЭ (метил-трет-бутиловый эфир, произведенный на основе биометанола)
- Био-ДМЭ (диметилэфир, получаемый из биомассы для использования в качестве биотоплива)
- Био-ЭТБЭ (трет-амил-этиловый эфир, произведенный на основе биоэтанола)
- Биобутанол (бутанол, получаемый из биомассы, для использования в качестве биотоплива)
- Биодизельное топливо (метиловый эфир, получаемый из растительных или животных жиров, по качеству соответствующий дизельному топливу, для использования в качестве биотоплива)
- Дизельное топливо, получаемое методом Фишера-Тропша (синтетический углеводород или смесь синтетических углеводородов, получаемых из биомассы)
- Гидроочищенное растительное масло (растительное масло, подвергшееся термохимической обработке водородом)
- Чистое растительное масло (масло, получаемое из масличных растений путем отжима, экстракции или сопоставимых процедур, сырое или рафинированное, но не подвергавшееся химическим преобразованиям, в случае совместимости с двигателями соответствующих типов и соблюдения применимых требований в отношении уровня выбросов)
- Биогаз (газовое топливо, получаемое из биомассы и/или биоразлагаемой части отходов, которое может быть очищено до качества природного газа, для использования в качестве биотоплива или смешанного газа)
- Автомобильный бензин
- Дизельное топливо

Примечание: Классификация образовавшейся смеси описывается в приложении IV.

II. Примеры погрузки поверх в танкерах внутреннего плавания

1. Неофициальная рабочая группа по погрузке поверх на баржах предлагает Комитету по вопросам безопасности рассмотреть следующие примеры погрузки поверх в танкерах внутреннего плавания. Следует отметить, что погрузка веществ 1 и 2 может производиться в разных местах и/или из разных береговых цистерн в одном и том же месте погрузки, с учетом примечаний 1), 2) и 3) к вышеприведенным таблицам 1, 2, 3, таблицы 4, а также подраздела 7.2.4.7 (места погрузки и разгрузки) и пункта 7.2.4.9 (операции по перегрузке груза) ВОПОГ.
2. Вещества, имеющие один и тот же номер ООН и относящиеся к одной и той же группе совместимости;

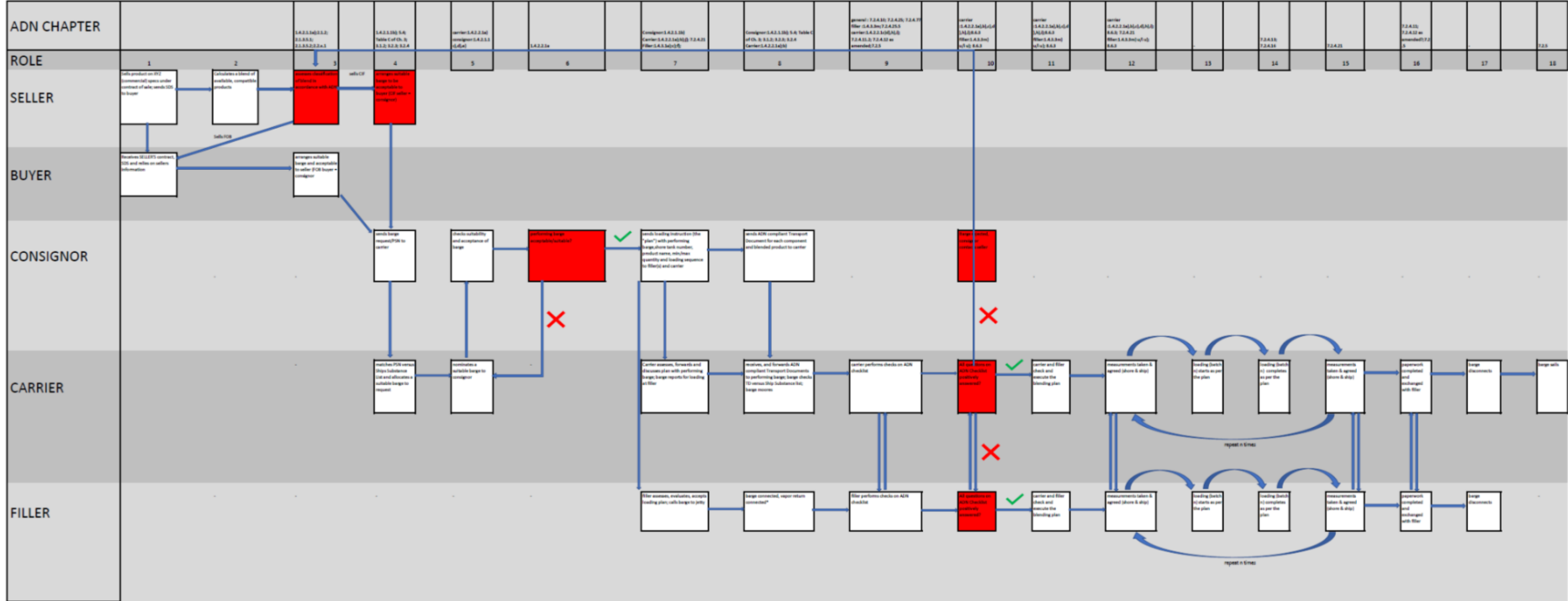
например, № ООН 3295 + № ООН 3295.
3. Вещества в группе совместимости I вместе с веществами в группе совместимости I;

например, № ООН 1203 + № ООН 1170; № ООН 1268 + № ООН 3295.

4. Вещества в группе совместимости II вместе с веществами в группе совместимости II;
например, № ООН 1202 + биокomпоненты, например вещества, перечисленные в приложении III ДВИЭ (таблица 4).
5. Вещества в группе совместимости III вместе с веществами в группе совместимости III;
например, № ООН 3082 + № ООН 1202.
6. Вещества, включенные в группу ДВИЭ, вместе с веществами этой же группы;
например, гидроочищенное растительное масло + дизельное топливо.

Приложение II

Блок-схема операции по погрузке поверх



Приложение III

Функции и обязанности участников операции по погрузке поверх

1. Ключевые участники операции по погрузке поверх на баржах – это грузоотправитель, ответственный за наполнение и перевозчик. Их соответствующие обязанности описаны в разделе 1.4.1.
2. В случае операции по погрузке поверх эти обязанности существенным образом не изменяются.
3. Несмотря на вышесказанное, грузоотправитель, перевозчик и ответственный за наполнение должны выполнять иные возложенные на них соответствующие обязанности в соответствии с ВОПОГ.
4. Грузоотправитель:

<i>Грузоотправитель обязан:</i>	<i>Действие:</i>	<i>ВОПОГ</i>
Убедиться в том, что опасные грузы классифицированы и допущены к перевозке в соответствии с ВОПОГ	Определить совместимые вещества и их местонахождение; рассчитать и классифицировать образовавшуюся смесь	2.1.2; 2.1.3.5.1; 2.1.3.5.2; 2.1.3.5.3; 1.4.2.1.1 a) и 7.2.4.13.1, третий абзац
Передать перевозчику информацию и данные...	Направить перевозчику запрос на баржу, которая пригодна для перевозки всех загружаемых на нее веществ, а также образовавшейся смеси, передать транспортный документ (или требуемую информацию в отслеживаемом виде) в соответствии с требованиями главы 5.4 и таблицы С	1.4.2.1.1 b) 5.4.1
Использовать только те танкеры, которые допущены и пригодны для перевозки соответствующих грузов	Проверить пригодность баржи перевозчика для перевозки каждого отдельного вещества и образовавшейся смеси при помощи системы освидетельствования (т. е. EBIS) или международных правил	1.4.2.1.1 c)
Передать перевозчику информацию и данные...	Передать перевозчику грузовой план, содержащий информацию и указанные в ВОПОГ надлежащие отгрузочные наименования и количества каждого загружаемого вещества	1.4.2.1.1 b)

5. Перевозчик:

<i>Перевозчик обязан:</i>	<i>Действие:</i>	<i>ВОПОГ</i>
Удостовериться в том, что соответствующие опасные грузы допущены к перевозке	Назначить соответствующую баржу согласно запросу грузоотправителя, сопоставив указанные в ВОПОГ надлежащие отгрузочные наименования веществ, которые подлежат погрузке,	1.4.2.2.1 a) 1.16.1.2.5

<i>Перевозчик обязан:</i>	<i>Действие:</i>	<i>ВОПОГ</i>
	с перечнем веществ, допущенных к перевозке этой баржей	
Удостовериться в том, что вся информация, предписанная в ВОПОГ, касающаяся подлежащих перевозке опасных грузов, была предоставлена грузоотправителем	Убедиться в том, что все транспортные документы (или требуемая информация в отслеживаемом формате), грузовой план и документ с указанием последовательности погрузки были получены у грузоотправителя; получить, рассмотреть и направить соответствующие транспортные документы (или требуемую информацию в отслеживаемом формате), грузовой план и документ с указанием последовательности погрузки судоводителю назначенной баржи	1.4.2.2.1 b)
Удостовериться в том, что предусмотренный в пункте 1.16.1.2.5 перечень веществ, допущенных к перевозке судном, соответствует таблице С главы 3.2, включая внесенные в нее изменения	Убедиться путем визуальной проверки, что отдельные компоненты и образовавшаяся смесь, указанные в транспортном документе, (или в требуемой информации в отслеживаемом формате) и сопроводительных документах, указаны в предусмотренном в пункте 1.16.1.2.5 перечне веществ, допущенных к перевозке судном, и что этот перечень соответствует таблице С главы 3.2, включая внесенные в нее изменения	1.4.2.2.1 j)
Удостовериться в том, что во время погрузки, перевозки, выгрузки и любых других операций с опасными грузами в трюмах или в грузовых танках соблюдены особые предписания	Убедиться в соблюдении особых предписаний в отношении каждого вещества и образовавшейся смеси и вместе с ответственным за наполнение исполнять свои обязанности в соответствии с подразделом 1.4.2.2 и разделом 8.6.3	1.4.2.2.1 i)

6. Ответственный за наполнение:

<i>Ответственный за наполнение обязан:</i>	<i>Действие:</i>	<i>ВОПОГ</i>
Перед наполнением грузовых танков выполнить свою часть перечня обязательных проверок, предусмотренного в пункте 7.2.4.10	Уведомить перевозчика о соглашении о погрузке, совместно с перевозчиком выполнять свои обязательства согласно подразделу 1.4.3.3, пункту 7.2.4.10 и разделу 8.6.3	1.4.3.3 m)
Наполнять грузовые танки лишь опасными грузами, допущенными к перевозке в этих танках	Совместно с перевозчиком выполнять свои обязанности согласно подразделу 1.4.3.3, пункту 7.2.4.10 и разделу 8.6.3	1.4.3.3 n)

<i>Ответственный за наполнение обязан:</i>	<i>Действие:</i>	<i>ВОПОГ</i>
Удостовериться в том, что в газовозвратном трубопроводе, если таковой предписан в пункте 7.2.4.25.5, установлен пламегаситель, защищающий судно от детонаций и проникновения пламени с берега	Совместно с перевозчиком выполнять свои обязанности согласно подразделу 1.4.3.3, пункту 7.2.4.10 и разделу 8.6.3	1.4.3.3 r)

Приложение IV

Принципы классификации

1. Принципы классификации образовавшейся смеси соответствуют разделам 2.1.2 и 2.1.3.
2. Грузоотправитель согласно пункту 1.4.2.2.1 а) отвечает за правильную классификацию образовавшейся смеси в соответствии с пунктами 2.1.3.5.1, 2.1.3.5.2 и 2.1.3.5.4.
3. Грузоотправитель должен удостовериться в том, что смешиваемые продукты являются совместимыми и не вступают в реакцию друг с другом.

Приложение V

Погрузка поверх согласно предписаниям ИМО

1. Погрузка поверх на морских судах в порту регламентирована ИМО¹⁴ и обсуждается в Подкомитете ИМО по перевозке жидкостей и газов наливом.
2. В документе МЕРС.1/Circ. 761 содержатся руководящие указания в отношении перевозки смесей нефтепродуктов и биотоплив.
3. В апреле 2016 года Институт энергетики (Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии) опубликовал «Руководство по смешиванию жидких углеводородов на борту танкеров» (Guidelines for the blending of liquid hydrocarbon cargoes on board tank vessels). Эта публикация охватывает как суда, так и баржи¹⁵.
4. В соответствии с документом MSC325(90) допускаются операции по смешиванию в порту. Смешивание отличается от производства; в Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (СОЛАС) физическое смешивание определяется как «процесс, при котором судовые грузовые насосы и трубопроводы используются для внутренней циркуляции двух или нескольких различных грузов с целью получения груза, имеющего новое наименование продукта».
5. Производственные процессы в СОЛАС определены как «любая целенаправленная операция, при которой происходит химическая реакция между грузом судна и любым другим веществом или грузом».

¹⁴ Публикация BLG15/3 – Item 6.2 – Blending on Board, ИМО, November 2, 2010.

¹⁵ HM 66. Guidelines for the blending of liquid hydrocarbon cargoes on board tank vessels, Energy Institute, April 2016.

Приложение VI

Преимущества в плане безопасности и общественная польза

Общественная польза – повышение уровня безопасности на внутренних водных путях и вблизи наливных установок: погрузка поверх позволяет использовать меньше барж, что означает меньшее число маневров, что в свою очередь улучшает состояние безопасности

1. По данным ФЕТСА в настоящее время средняя занятость причалов для барж в районе Амстердам–Роттердам–Антверпен составляет примерно 55–75%; показатель, превышающий 65%, свидетельствует о перегруженности наливной установки.
2. Занятость причалов зависит от рыночных колебаний. При высокой волатильности рынка наблюдается рост торговой деятельности и, соответственно, увеличение интенсивности движения барж и загруженности погрузочно-разгрузочных объектов.
3. Баржи выстраиваются в очереди в ожидании погрузки; в период ожидания им необходимы запасные причалы, которые в густонаселенных районах в Северо-Западной Европе (или вблизи них) могут находиться в нескольких часах хода от наливной установки; движение барж, связанное с постановкой на запасные причалы, является источником дополнительных выбросов CO₂.
4. Постановка баржи на запасной причал и снятие с него сопряжены с дополнительными маневрами по (от)швартовке и усугубляют проблему перегруженности внутренних водных путей в наших странах. Хотя швартовка и отшвартовка должны всегда осуществляться с соблюдением соответствующих положений ВОПОГ (в частности, подразделов 7.2.5.3, 7.2.5.4 и 1.1.4.6), следует признать, что снижение интенсивности движения (барж) позволяет снизить эксплуатационные риски.
5. Погрузка поверх на баржах позволяет существенно снизить интенсивность движения барж в наших и без того перегруженных портах и на внутренних водных путях, уменьшить очереди у наливных установок и количество последующих операций по швартовке/отшвартовке и, таким образом, повысить уровень безопасности.

Общественная польза – преодоление глобальных последствий, в частности предотвращение усугубления парникового эффекта, глобального потепления и изменения климата, которые являются непосредственным результатом глобального повышения температур; значительное сокращение выбросов парниковых газов (ПГ)

6. «CO₂/CH₄: CO₂ – увеличение антропогенных выбросов CO₂ в атмосферу парниковых газов приводит к усугублению парникового эффекта и глобальному потеплению. Изменение климата является одним из прямых последствий повышения глобальных температур. Выбросы CH₄ имеют те же последствия, что и выбросы CO₂, но его потенциал парникового эффекта в течение периода продолжительностью 100 лет в 25 раз выше по сравнению с CO₂»¹⁶.

Общественная польза – последствия на местном/региональном уровне: значительное сокращение атмосферного загрязнения

7. «SO_x: последствия на местном/региональном уровне. SO₂ способствует выпадению кислотных осадков, негативно влияющих на состояние почв и вод. SO_x известны как прекурсоры твердых частиц. NO_x вступает в реакции с аммиаком,

¹⁶ Публикация Европейского агентства по безопасности на море (ЕАБМ)
<http://www.emsa.europa.eu/main/air-pollution/download/4499/1709/23.html>.

образуя азотнокислые пары и твердые частицы, которые могут глубоко проникать в уязвимые ткани легких и поражать их, вызывая в самых тяжелых случаях преждевременную смерть. Одним из продуктов химических реакций с участием летучих органических соединений (ЛОС) в присутствии солнечного света является озон, который может иметь такие неблагоприятные последствия, как повреждение легочной ткани и ослабление легочной функции, прежде всего у уязвимых категорий населения (дети, пожилые люди и лица, страдающие астмой). Озон переносится ветром и может неблагоприятно воздействовать на состояние здоровья людей, проживающих далеко от первоначального источника загрязнения»¹⁷.

8. Вместе с тем, как указала Организация по прикладным научным исследованиям (ТНО) (Нидерланды) 7 августа 2017 года¹⁸, расчет выбросов связан с неопределенностью.

Уже обеспечено существенное сокращение выбросов NO_x, SO_x, твердых частиц (ТЧ): экологизация сектора перевозок

9. Ответственно подходя к работе нашей отрасли и практикуя погрузку поверх, мы помогаем добиться существенного сокращения атмосферных выбросов.

10. Оптимизация работы береговых объектов и преимущества в плане безопасности:

а) в разных терминалах осуществляются операции с различными продуктами; не все продукты удобно размещаются на одном участке;

б) различные нефтеперерабатывающие предприятия производят разную продукцию в зависимости от поступающего сырья и технологических процессов;

в) большинство барж имеет меньшую вместимость по сравнению с цистернами, находящимися на берегу.

¹⁷ Публикация Европейского агентства по безопасности на море (ЕАБМ)
<http://www.emsa.europa.eu/main/air-pollution/download/4499/1709/23.html>.

¹⁸ TNO Report 2017 R10854 – uncertainty of the NO_x, SO_x, NH₃, PM₁₀, PM_{2.5}, EC_{2.5} and NMVOC emissions from transport, August 7, 2017 sponsored by RIVM.

Приложение VII

Заключение

1. Погрузка поверх на баржах с соблюдением жестких и четких требований может регулироваться ВОПОГ.
2. Погрузку поверх не следует путать со смешиванием, производством, компаундированием или изготовлением, как это указано в приложении V.
3. Операция по погрузке поверх должна быть транспарентной, отслеживаемой и выполняться с соблюдением обязательных требований.

Добавление

Письмо поддержки от Ассоциации морских портов Нидерландов



To Mr. Helmut Rein, Chairman of the UNECE and Safety Committee,
Robert Schuman Platz 1, D-53175 Bonn Duitsland,

To Mr. Jan Hendrik Dronkers, Directeur Generaal Maritiem Beleid,
Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Rijnstraat 8, 2515 XP Den Haag,

Subject: Support for an adaptation of the "European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Inland Waterways (ADN).

Dear mister Rein and mister Dronkers,

Rotterdam, 23 april 2018.

BOZ.ADNe

The purpose of the "European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Inland Waterways (ADN)", (Geneva, May 26, 2000) is to increase the safety of international carriage of dangerous goods by inland waterways, to contribute effectively to the protection of the environment and to facilitate transport operations and promoting international trade.

In the Netherlands, Belgium and many other countries, "loading on top" or the loading of fuels while other cargo is still on board of the vessel is a current and common practice, which can be done in a proven safe manner.

This practice, compared to the alternative, i.e. fully discharge the remaining cargo prior to loading a new cargo, is more efficient, more sustainable and more cost effective, as it involves less transport and less manipulation.

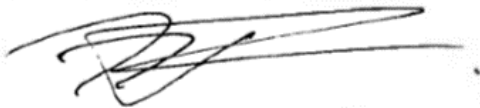
With the rise of cleaner fuels and so-called "drop ins" (adding biofuels or -components to conventional fuels on board of inland waterway tankers), it is expected that the demand for "loading on top" will increase. This should be encouraged as it will help stimulate the use of cleaner fuels.

With no specific rules in ADN on the topic of "loading on top", especially the ILT, the Dutch inspectorate for environment and transport, is ambiguous about permitting this type of operation which is common practice. It is therefore important that the uncertainties because of these ambiguities are being addressed as soon as possible.

In this context, the BOZ, the Branche Organisatie Zeehavens of the 5 Dutch seaports endorse the pledge of Vereniging van Nederlandse Tankopslagbedrijven (VOTOB), the Federation of European Tank Storage Associations (FETSA), the EU Refining Industry (Fuels Europe), the European Skippers Organization (ESO), the European Barge Union (EBU) and the European Bulk Oil Traders Association" (EBOTA) to explicitly include and allow "loading on top" under strict conditions in the ADN.

This way, authorities and stakeholders will be given handles to be able to safely and compliantly continue the current practice, which will have a positive effect on trade and environment. This fully aligns with the purposes of the ADN.

Yours sincerely,



Jaap Jelle Feenstra,
Secretary General BOZ.
