



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)

Двадцатая сессия

Женева, 23–27 января 2012 года

**Доклад Совместного совещания экспертов по
Правилам, прилагаемым к Европейскому
соглашению о международной перевозке опасных
грузов по внутренним водным путям (Комитета
по вопросам безопасности ВОПОГ), о работе его
двадцатой сессии***

* Распространен на немецком языке Центральной комиссией судоходства по Рейну под условным обозначением CCNR/ZKR/ADN/WP.15/AC.2/42.

Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники	1	4
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня).....	2	4
III. Выборы должностных лиц (пункт 2 повестки дня).....	3	4
IV. Состояние Европейского соглашения о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ) (пункт 3 повестки дня).....	4	4
V. Предложения о внесении поправок в Правила, прилагаемые к ВОПОГ (пункт 4 повестки дня).....	5–47	5
A. Работа Совместного совещания МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ	5–9	5
B. Другие предложения.....	10–47	5
1. Язык печатной версии ВОПОГ и прилагаемых к нему Правил, находящихся на борту	10	5
2. Изменения в ссылках на международные правила	11	6
3. Поправки семантического характера	12–13	6
4. Таблица С, № ООН 1005 АММИАК БЕЗВОДНЫЙ.....	14	6
5. Таблица С, № ООН 1708, исправление.....	15	6
6. Шланги и шланги в сборе.....	16	6
7. Толкование пункта 9.3.2.15	17–18	6
8. Обязанности рекомендованных классификационных обществ	19	7
9. Исправление в пункте 5.4.1.1.3 и специальном положении 650 е)	20	7
10. Остойчивость танкеров, перевозящих опасные грузы.....	21–30	7
11. Требования, касающиеся вентиляции.....	31–32	9
12. Доклад о работе четвертого совещания неофициальной рабочей группы по веществам	33–35	9
13. Исключение из списка рекомендованного классификационного общества Административным комитетом (пункты 1.15.2.5–1.15.2.7)	36	9
14. Поправка к пункту 2.2.2.2.2	37	10
15. Перечень обязательных проверок	38–39	10
16. Защита против взрывов на танкерах.....	40	10
17. Средства для эвакуации.....	41–42	10
18. Металлическая табличка с копией свидетельства о допущении (пункты 8.1.2.6 и 8.1.2.7)	43	10
19. Стандарты	44–45	11
20. Перевозка танкерами изомеров пентана, октана и гексана, за исключением "н-" изомеров	46–47	11
VI. Каталог вопросов (пункт 5 повестки дня)	48–51	11

VII.	Вопросы, касающиеся признания классификационных обществ (пункт 6 повестки дня).....	52–54	12
A.	Перечень признанных классификационных обществ.....	52	12
B.	Доклад о работе совещания Рекомендованных классификационных обществ ВОПОГ (Брюссель, 29 сентября 2011 года)	53–54	12
VIII.	Специальные разрешения, отступления и эквивалентные аналоги (пункт 7 повестки дня).....	55–58	12
A.	Использование сжиженного природного газа (СПГ) для обеспечения движения судов	55–56	12
B.	Отступление в отношении перевозки тяжелого печного топлива ...	57	13
C.	Специальное разрешение на перевозку № ООН 1972.....	58	13
IX.	Программа работы и график совещаний (пункт 8 повестки дня).....	59–62	13
A.	Программа работы и график совещаний (пункт 8 повестки дня)....	59	13
B.	"Дорожная карта" ЕЭК для содействия использованию интеллектуальных транспортных систем.....	60–61	13
C.	График совещаний.....	62	13
X.	Прочие вопросы (пункт 9 повестки дня)	63–65	14
A.	Обмен информацией об осуществлении пунктов 7.1.5.4.3 и 7.2.5.4.3 (расстояния, которые должны соблюдаться во время стоянки)	63–64	14
B.	Просьба о предоставлении консультативного статуса	65	14
XI.	Утверждение доклада (пункт 10 повестки дня).....	66	14
Приложения			
I.	Проекты поправок к Правилам, прилагаемым к ВОПОГ, для вступления в силу 1 января 2013 года		15
II.	Проекты поправок к Правилам, прилагаемым к ВОПОГ, для вступления в силу 1 января 2015 года		29

I. Участники

1. Совместное совещание экспертов по Правилам, прилагаемым к Европейскому соглашению о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ) (Комитет по вопросам безопасности ВОПОГ), провело свою двадцатую сессию в Женеве 23–27 января 2012 года. В работе сессии приняли участие представители следующих стран: Австрии, Бельгии, Болгарии, Германии, Нидерландов, Российской Федерации, Румынии, Сербии, Словакии, Украины, Франции, Хорватии и Швейцарии. В работе сессии участвовал также представитель Европейского союза. Были представлены следующие межправительственные организации: Центральная комиссия судоходства по Рейну (ЦКСР) и Дунайская комиссия. Были также представлены следующие неправительственные организации: Международная ассоциация классификационных обществ (МАКО), Европейский совет химической промышленности (ЕСФХП), Международный комитет по предотвращению производственных аварий на речном транспорте (СИПА), Европейский союз речного судоходства (ЕСРС), Европейская ассоциация предприятий нефтяной промышленности (ЕВРОПИА), Федерация европейских ассоциаций владельцев цистерн-хранилищ (ФЕТСА) и Европейский союз речного и прибрежного транспорта (ЕСРПТ). В соответствии с решением Комитета, принятым на его девятнадцатой сессии (ECE/TRANS/WP.15/AC.2/40, пункт 48), в работе сессии участвовали также представители Рекомендованных классификационных обществ ВОПОГ.

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

Документы: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/41 и Add.1

Неофициальный документ: INF.26 (секретариат)

2. Комитет по вопросам безопасности утвердил подготовленную секретариатом повестку дня, измененную в соответствии с неофициальным документом INF.26 с целью учета неофициальных документов INF.1–INF.45.

III. Выборы должностных лиц (пункт 2 повестки дня)

3. По предложению представителя Нидерландов г-н Х. Райн (Германия) и г-н Б. Биркльхюбер (Австрия) были избраны соответственно Председателем и заместителем Председателя сессий на 2012 год.

IV. Состояние Европейского соглашения о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ) (пункт 3 повестки дня)

4. Комитет по вопросам безопасности отметил, что за период после его предыдущей сессии к ВОПОГ присоединилась Чешская Республика, в результате чего число Договаривающихся сторон достигло 17 (Австрия, Бельгия, Венгрия, Германия, Люксембург, Нидерланды, Польша, Республика Молдова, Российская Федерация, Румыния, Сербия, Словакия, Украина, Франция, Хорватия, Чешская Республика и Швейцария).

V. Предложения о внесении поправок в Правила, прилагаемые к ВОПОГ (пункт 4 повестки дня)

A. Работа Совместного совещания МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ

Документы: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/124 и Add.1
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/30/Add.1
ECE/TRANS/WP.15/212

Неофициальные документы: INF.13 (секретариат)
INF.14 (секретариат)
INF.16 (ЕСРС)
INF.35 (секретариат)
INF.36 (секретариат)

5. Комитет по вопросам безопасности подтвердил уже принятые поправки (INF.14) и внес некоторые исправления (INF.16 и INF.36) и изменения в пункты 7.2.4.40 и 9.3.X.40.1 (см. приложение I).

6. Комитет по вопросам безопасности также принял поправки, предложенные Совместным совещанием МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ, учитывая при необходимости изменения, внесенные WP.15, на основе неофициального документа INF.13 с некоторыми исправлениями (см. приложение I).

7. Комитет по вопросам безопасности отметил (INF.35), что Совместное совещание МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ предусмотрело включение в МПОГ, ДОПОГ и ВОПОГ положений, касающихся перевозки мягких контейнеров для массовых грузов, с целью осуществления новых рекомендаций ООН, позволяющих использовать эти контейнеры. Он отметил, что рассматриваемые положения были включены в МКМПОГ для морской перевозки при определенных условиях в отношении укладки в трюмы и при условии, что эти контейнеры не должны находиться в транспортных средствах, вагонах или контейнерах.

8. Было также отмечено, что Рабочая группа WP.15 и Комиссия экспертов МПОГ приняли решение на нынешнем этапе не включать в ДОПОГ и МПОГ положения, разрешающие такие перевозки.

9. Председатель поинтересовался, имеются ли возражения против включения предлагаемых Совместным совещанием текстов, которые в дальнейшем можно было бы дополнить мерами, принятыми для морских перевозок. Поскольку одна делегация высказала возражения и ни одна из делегаций не поддержала идею включения этих положений, перевозка указанных мягких контейнеров для массовых грузов судами внутреннего плавания не будет разрешена в издании ВОПОГ 2013 года.

B. Другие предложения

1. Язык печатной версии ВОПОГ и прилагаемых к нему Правил, находящихся на борту

Документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/1 (Австрия)

10. Предложение о внесении поправок в пункт 8.1.2.8 было принято (см. приложение I).

2. Изменения в ссылках на международные правила

Документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/2 (Франция)

Неофициальный документ: INF.41 (секретариат)

11. Предложение о замене ссылок на "КНГ" Международной морской организации (ИМО) ссылками на "МКМПНГ" ИМО было принято (см. приложение I).

3. Поправки семантического характера

Документы: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/3 (Франция)

ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/4 (Франция)

12. Предложение об изменении пояснений к колонке 8 таблицы А (текст раздела 3.2.1 на французском языке) было принято (см. приложение I).

13. В связи с предложениями о поправках, касающихся использования термина "Etat de la citerne à cargaison" ("Конструкция грузовых танков"), представителю Франции было поручено подготовить для следующей сессии более обстоятельное предложение.

4. Таблица С, № ООН 1005 АММИАК БЕЗВОДНЫЙ

Документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/11 (ЕСФХП)

Неофициальный документ: INF.33 (ЕСФХП)

14. Предложение добавить "+ N1" в колонку 5 было принято (см. приложение I). Предложение исключить вид опасности "2.1" не было принято с учетом специального положения 23, применяемого в соответствии с таблицей А и предполагающего опасность воспламенения.

5. Таблица С, № ООН 1708, исправление

Неофициальный документ: INF.34 (ЕСФХП)

15. Предложения о внесении изменений в колонку 5 для орто- и мета-изомеров жидкого толуидина были приняты (см. приложение I).

6. Шланги и шланги в сборе

Документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/6 (ЕСРС)

16. Комитет по вопросам безопасности принял предложения ЕСРС, внося в них некоторые изменения с учетом различных языковых вариантов (см. приложение I). Секретариату было поручено проверить последовательность употребления терминологии во всем тексте прилагаемых Правил на английском, русском и французском языках и при необходимости внести соответствующие исправления.

7. Толкование пункта 9.3.2.15

Документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/7 (Рекомендованные классификационные общества ВОПОГ)

17. Комитет по вопросам безопасности подтвердил предложенное толкование пункта 9.3.2.15 и метод расчета бортового повреждения в поперечном направлении. Однако мнения участников разделились в вопросе о том, является ли это

толкование достаточным или его следует конкретизировать путем внесения поправок в текст пункта 9.3.2.15.

18. Рекомендованным классификационным обществам ВОПОГ было предложено продумать этот вопрос и предложить к следующей сессии решение, а именно: либо внести поправки в пункт 9.3.2.15, либо опубликовать тем или иным образом соответствующее толкование.

8. Обязанности рекомендованных классификационных обществ

Документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/9 (Рекомендованные классификационные общества ВОПОГ)

19. Предложение о поправке к разделу 1.15.4 было принято с одним исправлением в тексте пункта 1.15.4.3 на немецком языке (см. приложение I).

9. Исправление в пункте 5.4.1.1.3 и специальном положении 650 e)

Документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/12 (ЕСФХП)

20. Комитет по вопросам безопасности пришел к мнению, что нет необходимости ссылаться на коды ограничения проезда через туннели, предусмотренные ДОПОГ, в примерах, приведенных в ВОПОГ, и в этой связи принял предложения о внесении исправлений в варианты на немецком и французском языках (см. приложение I).

10. Остойчивость танкеров, перевозящих опасные грузы

Документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/14 (Германия)

Неофициальные документы: INF.21 (Рекомендованные классификационные общества ВОПОГ)
INF.23 (Швейцария)
INF.29 (ЕСРС)
INF.43 (секретариат)

21. Предложение Германии преследовало цель извлечь уроки из аварии, произошедшей на Рейне в январе 2011 года, когда опрокинулся танкер "Вальдхоф", и внести поправки в Правила, с тем чтобы повысить уровень безопасности и избежать повторения подобных аварий в будущем. Это предложение явилось результатом работы трех совещаний неофициальной группы, в которых участвовали представители Договаривающихся сторон ВОПОГ и соответствующих профессиональных секторов. Из него следовало, что необходимо усовершенствовать правила в трех основных областях:

- подготовка членов экипажа по вопросам, связанным с устойчивостью судов;
- ведение выдаваемого классификационными обществами перечня веществ, допущенных к перевозке танкером;
- документация об устойчивости.

22. Комитет по вопросам безопасности принял соответствующие поправки к Правилам, прилагаемым к ВОПОГ, на основе изложенных ниже принципов (см. приложение I).

Подготовка членов экипажа

23. По крайней мере один из судоводителей судна, будь то сухогруз или танкер, должен обладать квалификацией эксперта в соответствии с требованиями главы 8.2 в зависимости от типа перевозимого груза. В судовой документации этот судоводитель должен именоваться "ответственным судоводителем". В случае отсутствия такового все судоводители судна должны обладать квалификацией эксперта.

24. В существующие программы подготовки отныне будут добавлены курсы по остойчивости. В этой связи представитель Словакии указал, что судоводители судов на Дунае, независимо от перевозимого груза, уже прошли подготовку по вопросам остойчивости, и высказался за то, чтобы избежать дублирования подготовки и экзаменов.

25. Необходимо предусмотреть переходные меры: два года – чтобы позволить обучающим организациям и административным органам ввести программы подготовки и экзамены (2013–2014 годы), и пять лет (2015–2019 годы) – чтобы позволить судоводителям подтвердить свою подготовку по вопросам остойчивости в рамках либо их начальной подготовки, либо их переподготовки.

Ведение перечня веществ

26. Представитель Рекомендованных классификационных обществ ВОПОГ указал, что частое внесение поправок в перечень веществ, содержащийся в таблице С, весьма затрудняет обновление каждые два года перечня всех веществ, которые разрешено перевозить судну под контролем классификационного общества, особенно в том случае, если необходимо, кроме того, учитывать в этом перечне для каждого вещества критерии прочности и остойчивости и совместимость вещества с конструкционными материалами. Он высказался за то, чтобы отныне ведение такого перечня относилось к обязанностям собственника и при этом учитывались только фактически перевозимые вещества или вещества, которые собственник намеревается перевозить.

27. Комитет по вопросам безопасности согласился с идеей разделения обязанностей между классификационными обществами и собственниками судов, в том что касается ведения перечня веществ, допущенных к перевозке танкерами, при условии что заинтересованные стороны договорятся о соответствующих процедурах. Компетентный орган должен иметь доступ к этому перечню в режиме реального времени, и классификационные общества будут по-прежнему отвечать за его подтверждение.

28. С этой целью Комитет по вопросам безопасности принял поправку к пункту 1.16.1.2.5 (см. приложение I).

Предписания, касающиеся остойчивости танкеров

29. Комитет по вопросам безопасности принял предложенные новые положения, касающиеся:

- обращения с водяным балластом;
- степени наполнения для веществ, имеющих различные значения плотности;
- подтверждения остойчивости неповрежденного судна, с некоторыми изменениями (см. приложение I).

30. Было отмечено, что переходные меры для применения требований в области остойчивости распространяются на некоторые суда до 2044 года. Таким образом, они в принципе освобождаются от действия этих новых положений, однако следовало бы рассмотреть вопрос о том, не могут ли применяться к ним некоторые из этих новых положений.

11. Требования, касающиеся вентиляции

Документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/13 (ЕСРС)

Неофициальный документ: INF.40 (ЕСРС)

31. Предложения о поправках к пункту 7.1.4.12.2 и дополнительному предписанию VE02 в подразделе 7.1.6.12, представленные в неофициальном документе INF.40, получили поддержку со стороны некоторых делегаций, однако в результате проведенного голосования не были приняты.

32. Представитель Австрии предложил указать в дополнительном предписании VE02, что при перевозке контейнеров в открытых трюмах вентиляция требуется только в том случае, если есть основания полагать, что в трюмах присутствуют газы. Это предложение было поставлено на голосование и было принято (см. приложение I).

12. Доклад о работе четвертого совещания неофициальной рабочей группы по веществам

Документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/5 (Германия)

Неофициальные документы: INF.27 (ЕСРС)
INF.32 (Германия)

33. Предложения неофициальной рабочей группы, касающиеся таблиц А и С, были приняты (см. приложение I).

34. Комитет по вопросам безопасности одобрил рекомендацию группы о том, что опасные для окружающей среды вещества группы N1, такие как тяжелое печное топливо, должны перевозиться танкерами типа С, если давление паров при 50 °С составляет не менее 1 кПа, и могут перевозиться танкерами закрытого типа N с двойным корпусом, если это давление составляет менее 1 кПа. Соответствующие изменения были внесены в схему принятия решения о классификации, содержащуюся в разделе 3.2.3 (см. приложение I). Предложенная ЕСРС переходная мера была сочтена ненужной.

35. Было решено также указать, что нет необходимости осуществлять подогрев судовых газоотводных коллекторов в случае невозможности их соединения с береговыми газоотводными коллекторами (см. приложение I).

13. Исключение из списка рекомендованного классификационного общества Административным комитетом (пункты 1.15.2.5–1.15.2.7)

Документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/8 (Рекомендованные классификационные общества ВОПОГ)

Неофициальный документ: INF.39 (секретариат)

36. Комитет по вопросам безопасности принял поправки к пунктам 1.15.2.6 и 1.15.2.7, пересмотренные в ходе сессии (INF.39) (см. приложение I).

14. Поправка к пункту 2.2.2.2

Неофициальный документ: INF.9 (Нидерланды)

37. Предложенная поправка была принята (см. приложение I).

15. Перечень обязательных проверок

Неофициальный документ: INF.10 (Дунайская комиссия)

38. После дискуссий, состоявшихся в ходе последней сессии в связи с предложением ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2011/40, представленным Австрией (см. ECE/TRANS/WP.15/AC.2/40, пункты 25–26), Комитет по вопросам безопасности принял предложение Дунайской комиссии провести совещание неофициальной рабочей группы по перечню обязательных проверок в здании Дунайской комиссии 16 (вторая половина дня) и 17 (первая половина дня) апреля 2012 года. Дунайская комиссия и представитель Австрии обсудят возможные меры по обеспечению совещания услугами устного перевода на немецкий, русский и французский языки.

39. Представитель Австрии предложил всем делегациям, которые еще не сделали этого, передать ему свои письменные замечания по данному предложению.

16. Защита против взрывов на танкерах

Неофициальный документ: INF.12 (Германия и Нидерланды)

40. Правительство Германии организует сессию неофициальной рабочей группы для подготовки предложения, направленного на совершенствование мер по предотвращению аварий в результате взрывов на танкерах.

17. Средства для эвакуации

Документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/16 (Нидерланды)

Неофициальные документы: INF.20 (Швейцария)
INF.28 (ЕСРС)
INF.31 (Нидерланды)

41. Комитет по вопросам безопасности принял для вступления в силу 1 января 2015 года поправки, предложенные в неофициальном документе INF.31, с рядом изменений и с добавлением поправок, предложенных в документе ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/16, касающихся части 8, раздел 8.6.3, вопрос 4 и соответствующие пояснения (см. приложение II).

42. Неофициальной рабочей группе по средствам для эвакуации было предложено разработать более подробные положения для определений терминов "безопасные зоны", "укрытия" и "водяные завесы" и предложить правило, ясно предусматривающее, что местные органы имеют право устанавливать более жесткие правила.

18. Металлическая табличка с копией свидетельства о допущении (пункты 8.1.2.6 и 8.1.2.7)

Неофициальный документ: INF.18 (Австрия)

43. Предложения о поправках к пунктам 8.1.2.6 и 8.1.2.7, разрешающих использование полимерных табличек вместо металлических табличек, были при-

няты вместе с дополнительной поправкой к пункту 9.3.X.0.3 (см. приложение I).

19. Стандарты

Неофициальный документ: INF.30 (ЕСРС)

44. Комитет по вопросам безопасности отметил, что Совместное совещание МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ создало механизм для обеспечения обновления ссылок на стандарты, содержащихся в общих требованиях для трех видов транспорта. ЦКСР также рассматривает возможность создания глобального механизма для проверки ссылок на стандарты в различных документах, регулирующих судоходство по Рейну.

45. Комитет по вопросам безопасности счел, что было бы также полезным создать такой механизм для ссылок на стандарты, содержащихся в Правилах, прилагаемых к ВОПОГ. По приглашению правительства Германии будет проведено совещание неофициальной рабочей группы с целью выработки предложений на этот счет.

20. Перевозка танкерами изомеров пентана, октана и гексана, за исключением "н-" изомеров

Документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/10 (ЕСФХП)

46. После первого обсуждения этого предложения представитель ЕСФХП предложил добавить в таблицу С отдельные позиции для изомеров, за исключением "н-" изомеров, аналогичные позициям Н.У.К.

47. Комитет по вопросам безопасности решил, что это предложение следует сначала рассмотреть в рамках неофициальной рабочей группы по веществам.

VI. Каталог вопросов (пункт 5 повестки дня)

Неофициальные документы: INF.9, INF.10 и INF.11 (неофициальная рабочая группа по каталогу вопросов) (представлены на девятнадцатой сессии)

INF.22 (секретариат)

48. Комитет по вопросам безопасности приветствовал вклад Дунайской комиссии в перевод и адаптацию каталога вопросов с учетом издания ВОПОГ 2011 года и поручил секретариату разместить адаптированные документы на вебсайте на всех четырех языках.

49. Он призвал делегации активнее участвовать в работе сессий неофициальной рабочей группы.

50. Комитет по вопросам безопасности отметил, что вопросник по подготовке и экзаменованию в области ВОПОГ (INF.8, опубликованный в ходе девятнадцатой сессии) был переведен на английский язык секретариатом ЕЭК и на русский язык Дунайской комиссией. Он был направлен членам Комитета по вопросам безопасности на всех языках в октябре 2011 года.

51. К настоящему времени ответы получены только от Бельгии (INF.19, представленный на девятнадцатой сессии) и Сербии (INF.22, представленный на нынешней сессии). Всем правительственным делегациям было предложено представить запрошенную информацию.

VII. Вопросы, касающиеся признания классификационных обществ (пункт 6 повестки дня)

A. Перечень признанных классификационных обществ

52. Со времени последней сессии классификационные общества были признаны Австрией (Бюро "Веритас"), Словакией (Российский морской регистр судоходства и Регистр судоходства Украины) и Украиной (Регистр судоходства Украины). Перечень признанных классификационных обществ размещен на вебсайте секретариата по следующему адресу: (www.unecce.org/trans/danger/publi/adn/adnclassifications.html).

B. Доклад о работе совещания Рекомендованных классификационных обществ ВОПОГ (Брюссель, 29 сентября 2011 года)

Неофициальный документ: INF.6 (Рекомендованные классификационные общества ВОПОГ)

53. Комитет по вопросам безопасности принял к сведению этот доклад.

54. Касаясь вопроса о толковании переходных мер, требующих соответствия или эквивалентности правил постройки для классификации судна классификационным обществом в качестве судна высшего класса (пункт 6 d) доклада) (пункт 1.6.7.2.2.2 и таблица 1.6.7.3 в отношении применения пункта 9.3.3.8.1), Комитет по вопросам безопасности указал, что даже если судно не было построено под наблюдением классификационного общества, можно считать, что оно отвечает правилам постройки для классификации по высшему классу, если может быть доказано, что технические требования Правил, прилагаемых к ВОПОГ, были выполнены. Этот вопрос можно было бы изучить глубже, если бы данная проблема была изложена более подробно.

VIII. Специальные разрешения, отступления и эквивалентные аналоги (пункт 7 повестки дня)

A. Использование сжиженного природного газа (СПГ) для обеспечения движения судов

Документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/15 (Нидерланды)

Неофициальные документы: INF.1 – INF.5 (Нидерланды)
INF.15 (ЦКСП)
INF.25 (Нидерланды)
INF.38 (Нидерланды)

55. Принимая во внимание представленную информацию по судну "Аргонн" (в частности оценку опасности, содержащуюся в неофициальном документе INF.5, и рекомендацию ЦКСП, основанную на проекте неофициального документа INF.15), а также процедуру, предусмотренную в подразделе 1.5.3.2, Комитет по вопросам безопасности постановил (четырьмя голосами за, причем никто не голосовал против) просить Административный комитет принять ре-

шение (см. INF.25), разрешающее правительству Нидерландов предоставить отступление для судна "Аргонон", разрешающее ему на пробной основе использовать СПГ и дизельное топливо для перевозки опасных грузов.

56. Комитет по вопросам безопасности не согласился распространить эту рекомендацию на другие суда, поскольку в отношении других судов такая подробная информация пока еще не представлена.

В. Отступление в отношении перевозки тяжелого печного топлива

Неофициальный документ: INF.7 (Бельгия)

57. Комитет по вопросам безопасности отметил, что Бельгия, которая до сих пор не является Договаривающейся стороной ВОПОГ, разрешила перевозку тяжелого печного топлива на условиях, установленных отступлением, предусмотренным многосторонним соглашением ADN/M002.

С. Специальное разрешение на перевозку № ООН 1972

Неофициальный документ: INF.8 (Нидерланды)

58. Заявка на разрешение будет представлена на следующей сессии.

IX. Программа работы и график совещаний (пункт 8 повестки дня)

А. Программа работы

Документы: ECE/TRANS/WP.15/2011/7 (секретариат)
ECE/TRANS/WP.15/2011/8 (секретариат)

59. Комитет по вопросам безопасности принял к сведению проекты программы работы, принятые WP.15 для представления Комитету по внутреннему транспорту, и одобрил части, касающиеся его деятельности.

В. "Дорожная карта" ЕЭК для содействия использованию интеллектуальных транспортных систем

Документ: ECE/TRANS/WP.15/2011/12 (секретариат)

60. Комитет по вопросам безопасности принял к сведению предложенную секретариатом основу для составления "дорожной карты" для содействия использованию интеллектуальных транспортных систем, в частности содержание направления действий 12, касающегося перевозки опасных грузов.

61. Председатель привлек внимание участников к работе неофициальной рабочей группы по телематике Совместного совещания МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ. Эта работа показала, что использование телематики может способствовать повышению уровня безопасности, однако при этом требуется определенное время для создания эффективных систем на уровне всех государств, являющихся Договаривающимися сторонами МПОГ, ДОПОГ или ВОПОГ. Он также подчерк-

нул необходимость обмена информацией о разработке информационных систем для внутреннего судоходства с другими вспомогательными органами Комитета по внутреннему транспорту, в частности с Группой SC.3.

С. График совещаний

62. Следующую сессию планируется провести 27–31 августа 2012 года, а сессия Административного комитета состоится во второй половине дня 31 августа (дата начала сессии может быть скорректирована). Крайний срок представления документов для этих сессий – 1 июня 2012 года.

Х. Прочие вопросы (пункт 9 повестки дня)

А. Обмен информацией об осуществлении пунктов 7.1.5.4.3 и 7.2.5.4.3 (расстояния, которые должны соблюдаться во время стоянки)

Неофициальный документ: INF.11 (Германия)

63. Делегациям было предложено представить запрошенную информацию о минимальных расстояниях между зонами стоянки, указанными компетентными органами, и жилыми районами/гражданскими сооружениями и т.д., которые устанавливаются на практике компетентными органами различных стран.

64. Представитель ЦКСР заявил, что в настоящее время проводится исследование по этому вопросу применительно к бассейну Рейна.

В. Просьба о предоставлении консультативного статуса

Неофициальный документ: INF.7 (секретариат)

65. Комитет по вопросам безопасности постановил, что ЕСППТ может участвовать в его работе с консультативным статусом.

ХІ. Утверждение доклада (пункт 10 повестки дня)

66. Комитет утвердил доклад о работе своей двадцатой сессии и приложения к нему на основе проекта, подготовленного секретариатом.

Приложение I

Проекты поправок к Правилам, прилагаемым к ВОПОГ, для вступления в силу 1 января 2013 года

Поправки, содержащиеся в неофициальном документе INF.13 (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/30/Add.1 с изменениями и дополнениями согласно ECE/TRANS/WP.15/AC.1/124/Add.1 с изменениями, изложенными в ECE/TRANS/WP.15/212, приложение I), были приняты со следующими изменениями:

1.2.1 Включить новое определение следующего содержания:

«"КПГВ" означает Будапештскую конвенцию о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям (Будапешт, 22 июня 2001 года)».

3.3 В специальном положении 363 исключить "пунктом а) или б)" в первом абзаце.

5.5.3.7.1 Вместо "КДПГ/МГК" читать "КДПГ/МГК/КПГВ".

Неофициальный документ INF.14 (сводный текст ECE/TRANS/WP.15/AC.2/36, приложение III, ECE/TRANS/WP.15/AC.2/38, приложение, и ECE/TRANS/WP.15/AC.2/40/Add.1) был принят со следующими изменениями:

ECE/TRANS/WP.15/AC.2/36, приложение III

1.2.1 Изменить определение термина "Грузовые или погрузочно-разгрузочные трубопроводы" следующим образом:

«"Погрузочно-разгрузочные трубопроводы (грузовые трубопроводы)" означает все трубопроводы, которые могут содержать жидкий или газообразный груз, включая трубы, шланги в сборе, подсоединенные насосы, фильтры и запорные устройства».

Дополнительная поправка не касается текста на русском языке.

ECE/TRANS/WP.15/AC.2/40/Add.1

1.6.7.4.2, таблица 2

Для № ООН 3257 и 3295 (позиция Н.У.К.) включить следующее указание для колонки 20: «В конце включить "* см. 3.2.3.3"».

1.6.7.4.2, таблица 3

Для № ООН 1202 (обе позиции) и 1863 включить следующее указание для колонки 20: «В конце включить "* см. 3.2.3.3"».

(Справочный документ: INF.36 с поправками)

1.15.4 Изменить раздел 1.15.4 следующим образом:

1.15.4.1 Рекомендованные классификационные общества обязуются сотрудничать между собой в целях обеспечения эквивалентности с точки зрения уровня безопасности используемых ими технических стандартов, имеющих отношение к осуществлению положений настоящего Соглашения.

1.15.4.2 Они обмениваются опытом на совместных совещаниях по меньшей мере один раз в год и ежегодно отчитываются перед Комитетом по вопросам безопасности. Секретариат Комитета по вопросам безопасности информируется о проводимых совещаниях. Договаривающимся сторонам будет предоставляться возможность участвовать в этих совещаниях в качестве наблюдателей.

1.15.4.3 Рекомендованные классификационные общества обязуются применять нынешние и будущие положения настоящего Соглашения с учетом даты их вступления в силу. По требованию компетентного органа рекомендованные классификационные общества предоставляют все соответствующие сведения об их технических предписаниях".

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/9)

3.2.3 Таблица С

В новых позициях под № ООН 1010, 1011 и 1969: заменить "13" на "1" в колонке 8. В колонку 9 включить "3".

(Справочный документ: INF.16)

№ ООН 1153, колонка 16: вместо "II A ⁷⁾" читать "II B".

№ ООН 2057 и 2383, колонка 5: вместо "+N2" читать "+N3".

№ ООН 2430, вторая позиция: эта поправка не касается текста на русском языке.

(Справочный документ: INF.36)

№ ООН 2920 Вместо "ДИДЕЦИЛДИМЕТИЛАММОНИЯ" читать "ДОДЕЦИЛДИМЕТИЛАММОНИЯ".

3.3 В новом специальном положении 658 б) вместо "вагоне/транспортном средстве" читать "вагоне или транспортном средстве".

7.2.4.40 Заменить "рукавами" на "рукавами в сборе". Исключить второе предложение.

9.3.X.40.1 Заменить "рукавов" на "рукавов в сборе" и опустить квадратные скобки. В конце добавить новый текст следующего содержания:

"- система подачи воды должна быть способна приводиться в действие из рулевой рубки и с палубы;

- должны приниматься меры для предотвращения замерзания пожарных магистралей и гидрантов".

Документ ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/5 был принят со следующими изменениями:

Глава 3.2

Таблица А

Для № ООН 2381: включить "Т" в колонку 8.

Дополнительные поправки к таблице С:

Для № ООН 2381: в колонке 3 b заменить "F1" на "FT1", в колонке 5 включить "+ 6.1" после "3", в колонке 18 заменить "PP, EX, A" на "PP, EP, EX, TOX, A" и в колонке 19 заменить "1" на "2".

Таблица С

В новой позиции для № ООН 3082 заменить "9+N1 (+CMR, F или S)" на "9+CMR (N1, N2, F или S)" в колонке 5.

В конце нового замечания для колонки 20 таблицы С добавить примечание следующего содержания: "**ПРИМЕЧАНИЕ:** Если судовой газоотводной коллектор не соединен с береговым газоотводным коллектором, то подогрев газоотводных коллекторов не разрешается".

(Справочный документ: INF.32 с поправками)

Прочие поправки

Часть 1

Глава 1.2

1.2.1 В определении "Международные правила" заменить "КНГ" на "МКМПНГ".

1.2.1 Исключить определение "КНГ".

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/2)

1.2.1 Включить следующие новые определения:

«"Шланги" означает гибкий трубчатый полуфабрикат, изготовленный из эластомеров, термопластика или нержавеющей стали и имеющий не менее одного покрытия и вкладыша».

«"Шланги в сборе" означает шланги, к которым с обоих концов присоединены или приварены фитинги; фитинги шлангов должны быть присоединены таким образом, чтобы их можно было отсоединить только с помощью специального инструмента».

«"Фитинги шлангов" означает муфты и соединительные элементы шлангов».

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/6 с поправками)

«"МКМПНГ" означает Международный кодекс морской перевозки твердых навалочных грузов Международной морской организации (ИМО)».

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/2)

«"Прибор контроля загрузки": прибор контроля загрузки состоит из компьютера (аппаратное обеспечение) и программы (программное обеспечение) и позволяет обеспечить, чтобы каждый раз во время балластировки или загрузки:

- допустимые значения продольной прочности, а также значения максимальной допустимой осадки не превышались; и
- остойчивость судна соответствовала предписаниям, применимым к данному судну. Для этой цели должны рассчитываться остойчивость неповрежденного судна и аварийная остойчивость».

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/14 с поправками)

Глава 1.4

1.4.2.2.1 Включить новый подпункт j) следующего содержания:

"j) 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".

Глава 1.6

1.6.7.2.2.2 Включить в таблицу новую графу следующего содержания:

"7.2.3.20.1	Оснащение балластных цистерн и отсеков указателями уровня	Н.З.М. Для танкеров типа С и G и танкеров типа N с двойным корпусом Возобновление свидетельства о допущении с 1 января 2013 года"
-------------	---	--

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/14 с поправками)

1.6.7.2.2.2 Включить в таблицу новую графу следующего содержания:

"8.1.6.2	Шланги в сборе	Шланги в сборе, изготовленные в соответствии с прежними стандартами EN 12115:1999, EN 13765:2003 или EN ISO 10380:2003, могут использоваться до 31 декабря 2018 года".
----------	----------------	--

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/6 с поправками)

1.6.7.2.4 Включить новую переходную меру следующего содержания:

"1.6.7.2.4 Пункт 9.3.X.13.3 может применяться до 31 декабря 2014 года в редакции, применяемой на 31 декабря 2012 года".

1.6.8 Включить новую переходную меру следующего содержания:

"1.6.8 **Переходные положения, касающиеся подготовки экипажа**

Положения подразделов 7.1.3.15, 7.2.3.15, 8.2.2.3, 8.2.2.4 и 8.2.2.5 могут применяться до 31 декабря 2014 года в редакции, применяемой на 31 декабря 2012 года. Ответственный судоводитель и лицо, ответственное за загрузку и разгрузку баржи, должны обладать свидетельством о владении специальными знаниями с записью "Обладатель настоящего свидетельства прошел 8-часовой курс подготовки по остойчивости" до 31 декабря 2019 года.

Предварительным условием для этой записи является прохождение основного курса подготовки, требуемого Правилами, действующими после 1 января 2013 года, или успешное прохождение основного курса переподготовки, который, в отступление от положений подраздела 8.2.2.5, включает 24 занятия по 45 минут, включая восемь занятий, посвященных теме остойчивости".

(Справочные документы: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/14 и INF.42 с поправками)

Глава 1.15

Изменить пункт 1.15.2.6 и первый абзац пункта 1.15.2.7 следующим образом:

"1.15.2.6 Административный комитет учреждает новый комитет экспертов в соответствии с процедурой, изложенной в пункте 1.15.2.2, который должен в течение шести месяцев представить доклад Административному комитету. Комитет экспертов информирует соответствующее классификационное общество о своих выводах и предлагает ему представить по ним свои замечания.

1.15.2.7 Административный комитет может в случае несоблюдения условий и критериев, установленных в разделе 1.15.3, принять решение предоставить соответствующему классификационному обществу возможность представить план по устранению выявленного(ых) недостатка(ов) в течение шести месяцев и недопущению его (их) повторения в будущем или в соответствии с пунктом 7 с) статьи 17 принять решение об исключении названия соответствующего общества из списка обществ, рекомендованных для признания".

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/8 с поправками)

Глава 1.16

1.16.1.2.5 Изменить следующим образом:

"В случае танкеров свидетельство о допущении должно дополняться перечнем всех допущенных к перевозке танкером опасных грузов, составленным признанным классификационным обществом, которое классифицировало это судно (перечнем веществ, допущенных к перевозке судном). В той мере, в какой это необходимо для обеспечения безопасности перевозки, этот перечень должен содержать оговорки для отдельных опасных грузов в отношении:

- критериев для оценки прочности и остойчивости судна; и
- совместимости допущенных к перевозке опасных грузов со всеми материалами, из которых изготовлено судно, включая установки и оборудование, которые вступают в контакт с грузом.

Классификационные общества должны обновлять перечень веществ, допущенных к перевозке судном, при каждом возобновлении класса судна на основании прилагаемых Правил, действующих на тот момент времени. Классификационные общества должны информировать собственника судна о поправках к таблице С главы 3.2, которые тем временем стали релевантными. Если эти поправки требуют обновления перечня веществ, допущенных к перевозке судном, собственник судна должен просить об этом классификационное общество. Обновленный перечень веществ, допущенных к перевозке судном, выдается в течение периода, указанного в пункте 1.6.1.1.

Перечень веществ, допущенных к перевозке судном, должен быть полностью отозван признанным классификационным обществом в течение периода, указанного в пункте 1.6.1.1, если в связи с внесением в настоящие Правила поправок или изменением классификации указанные в нем вещества впредь не допускаются к перевозке этим судном.

Признанное классификационное общество должно безотлагательно передать копию перечня веществ, допущенных к перевозке судном, органу, ответственному за выдачу свидетельства о допущении, и немедленно информировать его об изменении или отзыве этого перечня.

ПРИМЕЧАНИЕ: Когда перечень веществ имеется в электронном виде, см. пункт 5.4.0.2".

1.16.15.2 Изменить следующим образом:

"Компетентные органы должны хранить у себя копии всех выданных ими свидетельств, а также дополняющих их перечней веществ, допущенных к перевозке судном, составленных признанными классификационными обществами, и текстов всех поправок, внесенных в эти документы, решений об их отзыве, новых выданных документов и заявлений об аннулировании этих документов".

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/14 с поправками)

Часть 2

Глава 2.2

2.2.2.2.2 Изменить четвертый подпункт следующим образом:

"Охлажденные сжиженные газы, которые не могут быть отнесены к классификационным кодам 3А, 3О или 3F, за исключением идентификационного номера вещества 9000, АММИАК БЕЗВОДНЫЙ СИЛЬНО ОХЛАЖДЕННЫЙ, с классификационным кодом 3ТС в танкерах".

(Справочный документ: INF.9 с поправками)

Часть 3

Глава 3.2

3.2.1 Данная поправка не касается текста на русском языке.

3.2.3 Изменить пояснительные примечания к колонке 20, пункт 12 к), следующим образом:

"к) На погрузочно-разгрузочных шлангах в сборе должна иметься следующая надпись:".

3.2.3 В пункте 33 f).2 пояснительных примечаний к колонке 20 заменить "систем трубопроводов или шлангов" на "трубопроводов или шлангов в сборе".

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/6 с поправками)

Таблица С

Для № ООН 1005: в колонке 5 заменить "2.3+8+2.1" на "2.3+8+2.1+N1".

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/11)

Для № ООН 1708 (о-ТОЛУИДИН): в колонке 5 заменить "6.1+N1" на "6.1+N1+CMR".

Для № ООН 1708 (м-ТОЛУИДИН): в колонке 5 заменить ""6.1+N1+CMR" на "6.1+N1".

(Справочный документ: INF.34)

Часть 4

Глава 4.1

4.1.3 Изменить первый подпункт, начинающийся с тире, следующим образом:

"– глава 4.3 МКМПОГ, за исключением контейнеров ВКЗ; или".

(Справочный документ: INF.35)

Часть 5

Глава 5.4

5.4.1.1.3 Данная поправка не касается текста на русском языке.

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/12)

Часть 7

Глава 7.1

7.1.3.15 Изменить следующим образом:

"7.1.3.15 **Эксперт на борту судна**

При перевозке опасных грузов ответственный судоводитель должен одновременно являться экспертом, указанным в пункте 8.2.1.2.

ПРИМЕЧАНИЕ: Перевозчик должен решить, кто из судоводителей в составе экипажа судна является ответственным судоводителем, и указать это в находящихся на борту документах. В случае отсутствия такого решения данное предписание применяется к каждому судоводителю.

В отступление от этого предписания при погрузке опасных грузов в баржу и их выгрузке достаточно, чтобы лицо, ответственное за погрузку–разгрузку и балластировку баржи, обладало квалификацией, требуемой согласно пункту 8.2.1.2".

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/14 с поправками)

7.1.4.14.6 Заменить "КНГ" на "МКМПНГ".

7.1.6.11 Заменить "КНГ" на "МКМПНГ" в ST01.

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/2)

7.1.6.11 В ST02 заменить "добавлением D.4 КНГ" на "подразделом 38.2 Руководства по испытаниям и критериям".

(Справочный документ: INF.41)

7.1.6.12 В конце VE02 добавить текст следующего содержания:

"В качестве альтернативы на борту судов, перевозящих эти вещества только в контейнерах, помещенных в открытые трюмы, трюмы, в которые помещены такие контейнеры, могут вентилироваться при помощи вентиляторов, работающих на полную мощность, только при наличии подозрений на присутствие га-

зов в этих трюмах. Перед разгрузкой разгрузчик должен быть проинформирован о наличии таких подозрений".

(Справочные документы: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/13 и INF.40 с поправками)

Глава 7.2

7.2.2.0.1 Изменить текст примечания после пункта 7.2.2.0.1 следующим образом:

"ПРИМЕЧАНИЕ: *Вещества, допущенные к перевозке отдельным судном, указываются в перечне веществ, допущенных к перевозке судном, который составляется признанным классификационным обществом (см. пункт 1.16.1.2.5)."*

7.2.3.15 Изменить первый абзац следующим образом:

"7.2.3.15 Эксперт на борту судна

При перевозке опасных веществ ответственный судоводитель должен одновременно являться экспертом, указанным в пункте 8.2.1.2. Кроме того, этот эксперт должен являться:

- экспертом, указанным в пункте 8.2.1.5, при перевозке опасных грузов, для которых в колонке 6 таблицы С главы 3.2 предписан танкер типа G; и
- экспертом, указанным в пункте 8.2.1.7, при перевозке опасных грузов, для которых в колонке 6 таблицы С главы 3.2 предписан танкер типа С.

ПРИМЕЧАНИЕ: *Перевозчик должен решить, кто из судоводителей в составе экипажа судна является ответственным судоводителем, и указать это в находящихся на борту документах. В случае отсутствия такого решения данное предписание применяется к каждому судоводителю.*

В отступление от этого предписания при погрузке опасных грузов в наливную баржу и их выгрузке достаточно, чтобы лицо, ответственное за погрузку-разгрузку и балластировку наливной баржи, обладало квалификацией, требуемой согласно пункту 8.2.1.2".

7.2.3.20.1 Изменить следующим образом:

"Заполнение водой коффердамов и трюмных помещений, в которых установлены изолированные грузовые танки, не разрешается. Междубортовые пространства, междудонные пространства и трюмные помещения, в которых не установлены изолированные грузовые танки, могут заполняться водяным балластом при условии, что:

- это было учтено при расчетах остойчивости неповрежденного судна и аварийной остойчивости; и
- в колонке 20 таблицы С главы 3.2 не предусмотрено запрещения на этот счет.

Если из-за воды в балластных цистернах и отсеках судно более не отвечает этим критериям остойчивости:

- устанавливаются стационарные указатели уровня; или
- уровень наполнения балластных цистерн и отсеков проверяется ежедневно до отхода и во время эксплуатации судна.

При наличии указателей уровня балластные цистерны также могут заполняться частично. В противном случае они должны быть полностью заполнены или опорожнены".

7.2.4.21.1 Изменить следующим образом:

"Степень наполнения, указанная в колонке 11 таблицы С главы 3.2 или рассчитанная в соответствии с пунктом 7.2.4.21.3 для отдельного грузового танка, не должна превышать".

7.2.4.21.3 Изменить следующим образом:

"При перевозке веществ, имеющих относительную плотность, превышающую значение, указанное в свидетельстве о допущении, максимально допустимая степень наполнения грузовых танков рассчитывается по следующей формуле:

$$\text{максимально допустимая степень наполнения (\%)} = a * 100/b$$

a = относительная плотность, указанная в свидетельстве о допущении,

b = относительная плотность вещества.

Однако при этом степень наполнения, указанная в колонке 11 таблицы С главы 3.2, не должна превышать.

ПРИМЕЧАНИЕ: Кроме того, во время наполнения грузовых танков должны соблюдаться предписания, касающиеся остойчивости, продольной прочности и максимально допустимой осадки судна".

Часть 8

Глава 8.1

8.1.2.3 с), второй абзац В конце добавить текст следующего содержания: "а также брошюра по остойчивости и подтверждение того, что прибор контроля загрузки утвержден признанным классификационным обществом;".

8.1.2.3 г) Изменить следующим образом: "перечень веществ, допущенных к перевозке судном, предписанный в пункте 1.16.1.2.5;".

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/14 с поправками)

8.1.2.3 h) Заменить "трубопроводов" на "шлангов в сборе".

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/6 с поправками)

8.1.2.6 Заменить "металлической табличке" на "табличке".

8.1.2.7 В первом абзаце заменить "металлическая табличка" на "табличка" и заменить "второй металлической табличкой" на "второй металлической или полимерной табличкой". В последнем абзаце заменить "металлической табличке" на "табличке".

(Справочный документ: INF.18)

8.1.2.8 Изменить следующим образом:

"8.1.2.8 Все документы должны иметься на борту на языке, на котором судоводитель способен читать и который он понимает. Если этот язык не является английским, немецким или французским языком, все документы, кроме экземпляра ВОПОГ с прилагаемыми к нему Правилами и тех документов, для которых эти Правила предусматривают особые положения, касающиеся языков, должны

иметься на борту также на английском, немецком или французском языках, если только соглашениями, заключенными между странами, заинтересованными в перевозке, не предусмотрено иное".

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/1)

8.1.6.2 Изменить следующим образом:

"Шланги в сборе, используемые для погрузки, разгрузки или передачи продуктов, необходимых для эксплуатации судна, и остаточного груза, должны соответствовать европейскому стандарту EN 12115:2011-04 (Резиновые и термопластические шланги и шланги в сборе), или EN 13765:2010-08 (Термопластические многослойные (невулканизированные) шланги и шланги в сборе), или EN ISO 10380:2003-10 (Гофрированные металлические шланги и шланги в сборе). Они должны проверяться и осматриваться в соответствии с таблицей A.1 стандарта EN 12115:2011-04, или таблицей K.1 стандарта EN 13765:2010-08, или пунктом 7 стандарта EN ISO 10380:2003-10 не реже одного раза в год в соответствии с инструкциями изготовителя лицами, уполномоченными для этой цели компетентным органом. На борту судна должно находиться свидетельство о таком осмотре".

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/6 с поправками)

Глава 8.2

8.2.2.3.1.1 В конце добавить следующий текст:

"Остойчивость:

- параметры, имеющие отношение к остойчивости;
- кренящие моменты;
- примеры расчетов;
- аварийная остойчивость, промежуточные стадии и конечная стадия затопления;
- влияние свободных поверхностей;
- оценка остойчивости на основе существующих критериев остойчивости (текст Правил);
- оценка остойчивости неповрежденного судна с помощью кривой восстанавливающих плеч;
- применение приборов контроля загрузки;
- использование приборов контроля загрузки;
- применение брошюры по остойчивости, предусмотренной в пункте 9.3.13.3".

8.2.2.4 Вместо "24 занятия" читать "32 занятия" (два раза). Вместо "32 занятия" читать "40 занятий".

8.2.2.5 В последнем абзаце заменить "50%" на "30%" и добавить в конце следующее предложение: "Доля подготовки по остойчивости в рамках курса переподготовки должна составлять не менее двух занятий".

Глава 8.6

8.6.1.1 Изменить пункт 8 образца свидетельства о допусшении сухогрузных судов следующим образом:

"8. Судно допускается к перевозке опасных грузов на основании:

- результатов осмотра, проведенного¹ (дата).....
- отчета об осмотре, представленного признанным классификационным обществом¹ (название классификационного общества)¹..... (дата).....
- отчета об осмотре, представленного признанным органом по освидетельствованию (название органа по освидетельствованию)..... (дата).....".

8.6.1.3 Изменить пункт 15 образца свидетельства о допусшении танкеров следующим образом:

"15. Судно допускается к перевозке опасных грузов, указанных в перечне веществ, допущенных к перевозке судном, который предписан в пункте 1.16.1.2.5, на основании:

- результатов осмотра, проведенного¹ (дата).....
- отчета об осмотре, представленного признанным классификационным обществом¹ (название классификационного общества)¹..... (дата).....
- отчета об осмотре, представленного признанным органом по освидетельствованию (название органа по освидетельствованию)..... (дата)"

8.6.2 Свидетельство о владении специальными знаниями в области ВОПОГ

Включить "Обладатель настоящего свидетельства прошел курс подготовки по остойчивости, включающий 8 занятий" после "Обладатель настоящего свидетельства владеет специальными знаниями в области ВОПОГ".

(Справочные документы: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/14, INF.21 и INF.23 с поправками)

8.6.3 В пункте 6.4 перечня обязательных проверок заменить "шлангов" на "шлангов в сборе".

8.6.3 После представленного в разделе 8.6.3 перечня обязательных проверок изменить пояснение к вопросу 6 следующим образом:

"Вопрос 6

На борту должно иметься действительное свидетельство о проверке шлангов в сборе. Материал, из которого изготовлены погрузочно-разгрузочные трубопроводы, должен выдерживать предполагаемые нагрузки и подходить для перегрузки соответствующих веществ. Погрузочно-разгрузочные трубопроводы, соединяющие судно с берегом, должны располагаться таким образом, чтобы исключалась возможность их повреждения в результате обычных перемещений судна во время погрузочно-разгрузочных работ или колебаний уровня воды. Кроме того, все фланцевые соединения должны быть снабжены соответствующими уплотнениями и в достаточной мере закреплены болтами, с тем чтобы избежать возможность утечки".

8.6.3 После представленного в разделе 8.6.3 перечня обязательных проверок в пояснении к вопросу 10 заменить "грузовых шлангов" на "погрузочно-разгрузочных трубопроводов, соединяющих судно с берегом".

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/6 с поправками)

Часть 9

Глава 9.3

9.3.X.0.1 b) В конце включить текст следующего содержания: "Если это невозможно было проверить во время классификации и осмотра судна, то в перечень веществ, допущенных к перевозке судном, предписанный в пункте 1.16.1.2.5, вносится соответствующая оговорка".

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/14)

9.3.X.0.3 c) Включить новый подпункт, начинающийся с тире, следующего содержания:

"- воспроизведенные фотооптическим методом копии свидетельства о допущении в соответствии с пунктом 8.1.2.6 или 8.1.2.7".

(Справочный документ: INF.18 с поправками)

9.3.X.8.1

В конце третьего абзаца добавить "(классификационное свидетельство)".

Изменить шестой абзац следующим образом: "Классификационное общество должно составить перечень веществ, допущенных к перевозке судном, указав в этом перечне все опасные грузы, допущенные к перевозке танкером (см. также пункт 1.16.1.2.5)".

9.3.X.13.3 Изменить следующим образом:

"Должна быть подтверждена достаточная остойчивость неповрежденного судна на всех стадиях загрузки и разгрузки и в конечном груженом состоянии для всех значений относительной плотности перевозимых веществ, указанных в перечне веществ, допущенных к перевозке судном, который предписан в пункте 1.16.1.2.5.

Каждый раз при загрузке судна, с учетом фактических уровней наполнения грузовых танков, балластных цистерн и отсеков, цистерн питьевой воды, фановых цистерн и цистерн, содержащих продукты, необходимые для эксплуатации судна, судно должно отвечать предписаниям, касающимся остойчивости неповрежденного судна и аварийной остойчивости.

Должны также приниматься во внимание промежуточные стадии осуществляемых операций.

Подтверждение достаточной остойчивости должно быть включено в брошюру по остойчивости для каждой стадии эксплуатации, загрузки и балластировки и подлежит утверждению соответствующим классификационным обществом, которое классифицирует судно. Если практически невозможно предварительно рассчитать стадии эксплуатации, загрузки и балластировки, то должен быть установлен и использоваться прибор контроля загрузки, утвержденный признанным классификационным обществом, которое классифицирует судно, и в этот прибор вводится содержание брошюры по остойчивости.

ПРИМЕЧАНИЕ: Брошюра по остойчивости должна быть составлена в понятной ответственному судоводителю форме и включать в себя следующие элементы:

Общая информация о судне:

- планы, в которых указываются общее расположение, вместимость и предназначение отсеков и помещений (грузовых танков, кладовых, жилых помещений и т.д.);
- чертеж с указанием расположения отметок осадки относительно перпендикуляров судна;
- схемы балластной/осушительной системы и системы предотвращения перелива;
- гидростатические кривые или таблицы, соответствующие расчетному дифференту, и, если предвидится возникновение значительных углов дифферента в нормальных условиях эксплуатации судна, кривые или таблицы, соответствующие такому диапазону углов дифферента;
- интерполяционные кривые или таблицы остойчивости, рассчитанные на основе произвольных углов дифферента для диапазонов водоизмещения и дифферента, предполагаемых в нормальных условиях эксплуатации, с указанием объемов, при которых судно может оставаться на плаву;
- таблицы вместимости танков или кривые, показывающие вместимости, центры тяжести и свободные поверхности для всех грузовых танков, балластных цистерн и отсеков, цистерн питьевой воды и фановых цистерн и цистерн, содержащих продукты, необходимые для эксплуатации судна;
- сведения о порожнем судне (вес и центр тяжести), полученные в результате опыта кренования или измерения дедвейта в сочетании с подробными измерениями баланса масс или другими приемлемыми измерениями. Если вышеупомянутые сведения получены из сведений об однотипном судне, то надлежит четко указать в брошюре название этого однотипного судна и включить в нее копию утвержденного протокола кренования этого однотипного судна;
- копия утвержденного протокола испытания должна быть включена в брошюру по остойчивости;
- рабочие условия загрузки со всеми соответствующими сведениями, такими как:
 - сведения о порожнем судне, наполнении танков, кладовых, экипаже и других соответствующих объектах на борту (масса и центр тяжести для каждого объекта, моменты инерции площади свободной поверхности в случае жидких грузов);
 - сведения о степенях осадки в средней части корабля и в местах прохождения перпендикуляров;
 - сведения о метацентрической высоте, исправленной с учетом влияния свободных поверхностей;

- значения и кривые восстанавливающих плеч;
 - информация о моментах продольных изгибов и поперечных силах в контрольных точках;
 - сведения об отверстиях (расположение, тип герметичности и запорные устройства); и
 - информация для судоводителя.
- Расчет влияния водяного балласта на остойчивость с информацией о том, должны ли быть установлены стационарные указатели уровня для балластных цистерн и отсеков или же балластные цистерны и отсеки должны быть полностью наполненными или полностью опорожненными во время движения судна".

(Справочные документы: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/14, INF.21, INF.23 и INF.44 с поправками)

9.3.1.0.3 с) В третьем подпункте заменить "шланги" на "шланги в сборе". В четвертом подпункте заменить "шлангов" на "трубопроводов".

9.3.2.26.4 В третьем подпункте заменить "шлангов" на "шлангов в сборе".

9.3.3.26.4 Заменить "шлангов" на "шлангов в сборе" (четыре раза).

(Справочные документы: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/6 с поправками)

Приложение II

Проекты поправок к Правилам, прилагаемым к ВОПОГ, для вступления в силу 1 января 2015 года

Часть 1

Глава 1.2

1.2.1 Добавить следующие определения:

«*Средства для эвакуации*» означают любые средства, которые могут использоваться для выведения людей из опасной зоны в безопасное место, а именно:

Должны учитываться следующие опасности:

- для № ООН 1202 класса 3, группа упаковки III, вторая и третья позиции, и для классов 4.1, 8 и 9 на танкерах: утечка из коллектора;
- для других веществ класса 3 и класса 2 и для легковоспламеняющихся веществ класса 8 на танкерах: пожар в зоне коллектора на палубе и горящая жидкость на поверхности воды;
- для класса 5.1 на танкерах: окисляющие вещества в сочетании с легковоспламеняющимися жидкостями могут вызвать взрыв;
- для класса 6.1 на танкерах: токсичные газы, скопившиеся вокруг коллектора и распространяющиеся по направлению ветра;
- для опасных грузов на сухогрузных судах: опасности, связанные с грузами, находящимися в грузовых трюмах».

Возможными средствами для эвакуации являются:

«*Аварийно-спасательное судно*» означает судно со специальным оборудованием на борту, способное противостоять всем выявленным опасностям, связанным с грузом, и эвакуировать людей из опасной зоны».

«*Безопасная зона*» означает зону, расположенную за пределами грузового пространства, защищенную от выявленных опасностей, связанных с грузом, водяной завесой».

«*Путь эвакуации*» означает безопасный путь из опасной зоны в безопасное место или к другому средству для эвакуации».

«*Спасательная шлюпка (т.е. судовая шлюпка)*» означает судовую шлюпку, предназначенную для перевозки, спасения жизни и имущества и выполнения рабочих обязанностей».

«*Спасательное (эвакуационное) судно*» означает специально оборудованное судно с экипажем, вызываемое для спасения людей из опасной зоны или их эвакуации в течение минимального безопасного периода времени, обеспечиваемого укрытием или безопасной зоной».

«*Укрытие*» означает модуль (стационарный или плавучий), способный защищать людей от всех выявленных опасностей, связанных с грузом, в течение определенного периода времени. Укрытие, расположенное на

суше, должно строиться в соответствии с местным законодательством. Укрытие, расположенное на борту судна, должно быть сертифицировано признанным классификационным обществом. Укрытие, расположенное на борту судна, неприемлемо, если выявленной опасностью является пожар или взрыв».

Глава 1.4

Исключить подпункт 1.4.2.3.1 d).

Изменить приведенные ниже подпункты следующим образом:

"1.4.2.2.1 d)

удостовериться в наличии второго средства для эвакуации с судна в случае возникновения чрезвычайной ситуации, если береговая установка не оборудована вторым необходимым средством для эвакуации".

"1.4.3.1.1 f)

он должен удостовериться в том, что береговая установка оборудована одним или двумя средствами для эвакуации с судна в случае возникновения чрезвычайной ситуации".

"1.4.3.3 q)

он должен удостовериться в том, что береговая установка оборудована одним или двумя средствами для эвакуации с судна в случае возникновения чрезвычайной ситуации".

"1.4.3.7.1 h)

удостовериться в том, что береговая установка оборудована одним или двумя средствами для эвакуации с судна в случае возникновения чрезвычайной ситуации".

"1.4.3.7.1 n)

удостовериться в том, что береговая установка оборудована одним или двумя средствами для эвакуации с судна в случае возникновения чрезвычайной ситуации".

Часть 7

Глава 7.1

Добавить следующую таблицу в раздел 7.1.4:

"7.1.4.77 Возможные средства для эвакуации в случае возникновения чрезвычайной ситуации"

		<i>Сухие навалочные грузы (судно и баржа)</i>		<i>Контейнер (судно и баржа) и упакованные грузы</i>
		<i>Класс</i>		<i>Класс</i>
		<i>4.1, 4.2, 4.3</i>	<i>5.1, 6.1, 7, 8, 9</i>	<i>Все классы</i>
1	Два пути эвакуации внутри или снаружи грузового пространства в противоположных направлениях	•	•	•
2	Один путь эвакуации снаружи грузового пространства и одно укрытие снаружи судна в противоположном конце	•	•	•
3	Один путь эвакуации снаружи грузового пространства и одно укрытие на судне в противоположном конце	•	•	•
4	Один путь эвакуации снаружи грузового пространства и одна спасательная шлюпка в противоположном конце	•	•	•
5	Один путь эвакуации снаружи грузового пространства и одно аварийно-спасательное судно в противоположном конце	•	•	•
6	Один путь эвакуации внутри грузового пространства и один путь эвакуации снаружи грузового пространства в противоположном конце	•	•	•
7	Один путь эвакуации внутри грузового пространства и одно укрытие снаружи судна в противоположном конце	•	•	•
8	Один путь эвакуации внутри грузового пространства и одно укрытие на судне в противоположном конце	•	•	•
9	Один путь эвакуации внутри грузового пространства и одна спасательная шлюпка в противоположном конце	•	•	•
10	Один путь эвакуации внутри грузового пространства и одно аварийно-спасательное судно в противоположном конце	•	•	•

		<i>Сухие навалочные грузы (судно и баржа)</i>		<i>Контейнер (судно и баржа) и упакованные грузы</i>
		<i>Класс</i>		<i>Класс</i>
		<i>4.1, 4.2, 4.3</i>	<i>5.1, 6.1, 7, 8, 9</i>	<i>Все классы</i>
11	Один путь эвакуации внутри или снаружи грузового пространства и два укрытия на судне в противоположных концах	•	•	•
12	Один путь эвакуации внутри или снаружи грузового пространства и две безопасные зоны на судне в противоположных концах	•	•	•
13	Один путь эвакуации снаружи грузового пространства	•	•	•
14	Один путь эвакуации внутри грузового пространства	•	•	•
15	Одно или более укрытие снаружи судна, включая путь эвакуации к нему	•	•	•
16	Одно или более укрытие на судне	•	•	•
17	Одно или более аварийно-спасательное судно	•	•	•
18	Одно аварийно-спасательное судно и одно спасательное (эвакуационное) судно	•	•	•
19	Одно или более спасательное (эвакуационное) судно		•	•

• = возможный вариант".

Глава 7.2

7.2.4.77 Добавить следующую таблицу:

"7.2.4.77 Возможные средства для эвакуации в случае возникновения чрезвычайной ситуации"

		<i>Танкер/наливная баржа</i>				
		<i>Класс</i>				
		<i>2, 3, группы упаковки I, II и ос- тальная III</i>	<i>3, группа упаковки III (№ ООН 1202, две позиции: вторая и третья), 4.1</i>	<i>5.1, 6.1</i>	<i>8</i>	<i>9</i>
1	Два пути эвакуации внутри или снаружи грузового пространства в противоположных направлениях	•	•	•	•	•
2	Один путь эвакуации снаружи грузового пространства и одно укрытие снаружи судна, включая путь эвакуации к нему с противоположного конца	•	•	•	•	•
3	Один путь эвакуации снаружи грузового пространства и одно укрытие на судне в противоположном конце	•	•	•	•	•
4	Один путь эвакуации снаружи грузового пространства и одна спасательная шлюпка в противоположном конце	•	•	•	•	•
5	Один путь эвакуации снаружи грузового пространства и одно аварийно-спасательное судно в противоположном конце	•	•	•	•	•
6	Один путь эвакуации внутри грузового пространства и один путь эвакуации снаружи грузового пространства в противоположном конце	•	•	•	•	•
7	Один путь эвакуации внутри грузового пространства и одно укрытие снаружи судна в противоположном направлении	•	•	•	•	•
8	Один путь эвакуации внутри грузового пространства и одно укрытие на судне в противоположном направлении	•	•	•	•	•
9	Один путь эвакуации внутри грузового пространства и одна спасательная шлюпка в противоположном конце	•	•	•	•	•
10	Один путь эвакуации внутри грузового пространства и одно аварийно-спасательное судно в противоположном конце	•	•	•	•	•
11	Один путь эвакуации внутри или снаружи грузового пространства и два укрытия на судне в противоположных концах	•	•	•	•	•

		<i>Танкер/наливная баржа</i>				
		<i>Класс</i>				
		<i>2, 3, группы упаковки I, II и ос- тальная III</i>	<i>3, группа упаковки III (№ ООН 1202, две позиции: вторая и третья), 4.1</i>	<i>5.1, 6.1</i>	<i>8</i>	<i>9</i>
12	Один путь эвакуации внутри или снаружи грузового пространства и две безопасные зоны на судне в противоположных концах	•	•	•	•	•
13	Один путь эвакуации снаружи грузового пространства		•		*•	•
14	Один путь эвакуации внутри грузового пространства		•		*•	•
15	Одно или более укрытие снаружи судна, включая путь эвакуации к нему	•	•	•	*•	•

• = возможный вариант

* В случае классификационных кодов TFC, CF или CFT недопустимы".

Часть 8

Глава 8.6

8.6.3 Перечень обязательных проверок ВОПОГ

Вопрос 4

Заменить следующим текстом: "Оснащено ли судно соответствующими средствами согласно подразделам 7.1.4.77 и 7.2.4.77, позволяющими подниматься на судно или сходить с него, в том числе в чрезвычайной ситуации?".

Пояснение к вопросу 4

Заменить слова "(например, спущенная на воду шлюпка)" словами "если оно требуется согласно подразделам 7.1.4.77 и 7.2.4.77".

(Справочные документы: *ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/16 и INF.31 с поправками*)