



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)**

Двадцать четвертая сессия

Женева, 27–31 января 2014 года

Пункт 5 b) предварительной повестки дня

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

Прочие предложения

Эксперт на борту судна при перевозке № ООН 1972

Передано правительством Нидерландов^{1, 2}

Введение

1. Для перевозки № ООН 1972 "МЕТАН ОХЛАЖДЕННЫЙ ЖИДКИЙ или ГАЗ ПРИРОДНЫЙ ОХЛАЖДЕННЫЙ ЖИДКИЙ с высоким содержанием метана" обязательно использование судна типа G.
2. (Ответственный) судоводитель судна типа G должен являться экспертом по перевозке газов (подраздел 7.2.3.15 ВОПОГ). Свидетельство эксперта выдается лицам, которые успешно сдали экзамен по перевозке газов и проработали на судне типа G не менее одного года (пункт 8.2.1.5 ВОПОГ).
3. В настоящее время в системе рек Рейн, Рона, Сена и Дунай в эксплуатации находится 75 судов типа G (данные организации EBIS (European Barge

¹ В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2012–2016 годы (ECE/TRANS/224, пункт 94, ECE/TRANS/2012/12, подпрограмма 02.7, (A1b)).

² Распространено на немецком языке Центральной комиссией судоходства по Рейну в качестве документа CCNR/ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2014/14.

Inspection Scheme)). Для непрерывной эксплуатации судна необходимо четверо судоводителей. Это означает, что не менее 300 судоводителей имеют необходимые свидетельства.

4. Согласно текущим прогнозам в 2015 году в эксплуатацию будут введены четыре судна типа G, предназначенные для перевозки № ООН 1972. Ожидается, что в период 2016–2020 годов в эксплуатацию ежегодно будет вводиться не менее одного нового судна для перевозки № ООН 1972. Таким образом, к 2020 году в эксплуатации будет находиться еще девять судов, и в связи с этим потребуются еще 36 сертифицированных судоводителей.

5. Поскольку в настоящее время число сертифицированных судоводителей составляет порядка 300, не ясно, сможет ли эта резко возросшая потребность в наличии сертифицированных судоводителей быть удовлетворена в указанные сроки. Если этого обеспечить не удастся, то перевозка № ООН 1972 и переход к использованию природного газа в качестве альтернативного топлива для промышленного сектора будут серьезно затруднены.

Предложение

6. До 2013 года требовалось, чтобы на борту судна типа G во время перевозки находился эксперт (который не обязательно является судоводителем). Нидерланды предлагают временно продлить действие этого требования в отношении судов, перевозящих только № ООН 1972.

7. Добавить в раздел 1.6.8 ВОПОГ новое предложение следующего содержания:

"До 1 января 2021 года ответственный судоводитель (упомянутый в подразделе 7.2.3.15) не обязательно должен являться экспертом по перевозке газов (указанным в пункте 8.2.1.5 ВОПОГ), но может являться любым членом экипажа в случае, если танкер типа G перевозит только № ООН 1972. На борту судна должен находиться эксперт по перевозке газов, который прошел дополнительный курс подготовки по перевозке СПГ".