



---

## 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 пятая сессия

Женева, 25–29 августа 2014 года

Пункт 3 с) предварительной повестки дня

Толкование Правил, прилагаемых к ВОПОГ

### **Новое переходное положение для раздела 1.6.8 – Подготовка судоводителей**

**Передано правительством Германии<sup>1, 2</sup>**

#### **I. Введение**

1. Как было предложено делегацией Нидерландов, для ВОПОГ 2015 (раздел 1.6.8) было принято следующее новое переходное положение:

"До 31 декабря 2018 года экспертом по перевозке газов (указанным в пункте 8.2.1.5) необязательно должен являться ответственный судоводитель (указанный в подразделе 7.2.3.15), но им может быть любой член экипажа, если танкер типа G перевозит только № ООН 1972. В этом случае необходимо, чтобы ответственный судоводитель прошел специализированный курс по газам,

---

<sup>1</sup> 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)).

<sup>2</sup> Распространено на немецком языке Центральной комиссией судоходства по Рейну под условным обозначением CCNR/ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2014/33.



а также получил дополнительную подготовку по перевозке сжиженного природного газа (СПГ) в соответствии с подразделом 1.3.2.2".

## II. Толкование

2. Неясным является то, каким образом органы, проводящие проверки, могут удостовериться в прохождении специализированного курса подготовки по газам. На сегодняшний день в ВОПОГ нет требования о предоставлении свидетельств о прохождении курса подготовки.

3. В настоящее время учет подготовки ведется работодателем в соответствии с разделом 1.3.3 ВОПОГ и соответствующая учетная документация не находится на борту судна. Кроме того, дополнительная проблема возникает в том случае, если работодателем судоводителя является агентство по временному трудоустройству, расположенное в стране, которая не является Договаривающейся стороной ВОПОГ (например, на Кипре).

3. Для Германии, на территории которой находится самый длинный участок Рейна и, таким образом, самый длинный участок маршрута перевозок СПГ, важным является то, чтобы судоводители могли **фактически** подтвердить свою дополнительную квалификацию в случае проверки. По этой причине делегация Германии просит Комитет по вопросам безопасности обсудить толкование этого вопроса и включить соответствующую рекомендацию в отношении принятия мер в доклад о работе двадцать пятой сессии.

4. Можно было бы предусмотреть, чтобы судоводители держали при себе как свидетельство о подготовке, выданное признанным органом по подготовке, так и свидетельство о полученной подготовке, выданное работодателем. Для этого Договаривающимся сторонам прежде всего следовало бы обменяться мнениями по вопросу об органах по подготовке, которые они признают, и о свидетельстве о трудоустройстве, которое должно будет находиться на борту.

5. При этом необходимо было бы сохранить общее требование о том, что эти свидетельства должны составляться на официальном языке страны происхождения, а также, если этот язык не является английским, немецким или французским, – на английском, немецком или французском языке.

---