



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 четвертая сессия**

Женева, 21–25 января 2019 года

Пункт 5 b) предварительной повестки дня

**Предложения о внесении поправок в Правила,
прилагаемые к ВОПОГ:
другие предложения****Подраздел 9.3.x.8.4****Передано правительством Люксембурга* ******Введение**

1. В принятых Комитетом по вопросам безопасности поправках к Правилам, прилагаемым к ВОПОГ, в отношении взрывозащищенности сухогрузных судов и танкеров, которые вступают в силу 1 января 2019 года, были выявлены практически идентичные пункты с одинаковым нормативным содержанием, относящиеся к разным частям ВОПОГ.

2. Был добавлен новый раздел 8.1.7.2, содержащий ссылку на новые подпункты г)–v), которые также были недавно включены в раздел 8.1.2.3.

3. Раздел 8.1.7.2 гласит следующее:

«8.1.7.2 Установки и оборудование, предназначенные для использования во взрывоопасных зонах, оборудование типа "с ограниченной опасностью взрыва", установки и оборудование, соответствующие пунктам 9.3.1.51, 9.3.2.51 или 9.3.3.51, и автономные системы защиты.

* Распространено на немецком языке Центральной комиссией судоходства по Рейну под условным обозначением CCNR/ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2019/9.

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



Проверка таких установок, оборудования и автономных систем защиты, а также соответствия документов, указанных в пунктах 8.1.2.2 е)–h) или 8.1.2.3 г)–v), условиям на борту судна должна проводиться каждый раз при возобновлении свидетельства о допущении и, кроме того, в течение третьего года начиная с даты выдачи свидетельства о допущении лицом, уполномоченным для этой цели классификационным обществом, проводившим классификацию судна, или компетентным органом. На борту судна должно находиться свидетельство о такой проверке».

4. Пункт 9.3.3.х.8.4 гласит следующее:

«9.3.3.8.4 Соответствие документов, требуемых согласно пунктам 8.1.2.3 г)–v), условиям на борту судна должно проверяться признанным классификационным обществом, органом по освидетельствованию или лицом, уполномоченным для этой цели компетентным органом, каждый раз при возобновлении свидетельства о допущении и, кроме того, один раз в течение третьего года действия свидетельства о допущении. На борту судна должно иметься соответствующее подписанное свидетельство».

5. Оба этих текста правил имеют одинаковое нормативное содержание и различаются между собой только тем, кто должен проводить проверку соответствия документов, требуемых согласно пунктам 8.1.2.3 г)–v), условиям на борту судна.

6. Во избежание возникновения каких-либо недоразумений в будущем мы считаем необходимым исключить один из этих пунктов и в связи с этим предлагаем исключить пункт 9.3.х.8.4.

7. Таким образом, с учетом соображений, изложенных в пунктах 9–11, ниже, предлагается исключить пункт 9.3.х.8.4 Правил, прилагаемых к ВОПОГ, и соответствующее переходное положение в пункте 1.6.7.2.2.2.

Предложение

9.3.1.8.4, 9.3.2.8.4, 9.3.2.8.4 Исключить и добавить «(Исключен)».

Сопутствующая поправка

1.6.7.2.2.2 Исключить переходное положение для 9.3.1.8.4, 9.3.2.8.4, 9.3.2.8.4.

Обоснование

8. Предлагаемое исключение необходимо во избежание повторения аналогичных положений в различных частях ВОПОГ, что, в свою очередь, позволило бы избежать каких-либо недоразумений в будущем.

9. Пункт 9.3.х.8.4 следует исключить, поскольку положения такого рода должны систематически включаться в часть 8 – «Предписания, касающиеся экипажей, оборудования, операций и документации».

10. Кроме того, подраздел 8.1.7.2 должен быть сохранен, поскольку он требует проверки соответствия условиям на борту не только планов, но и самих установок, оборудования и систем защиты, упоминаемых в названии этого нормативного положения.

11. Кроме того, в подразделе 8.1.7.2, в отличие от подраздела 9.3.х.8.4, говорится, что эта проверка должна проводиться классификационным обществом, проводившим классификацию судна, или лицом, уполномоченным для этой цели компетентным органом. Данное требование повышает безопасность, поскольку такое классификационное общество имеет над любыми другими классификационными обществами то преимущество, что ему уже знакомо данное судно.

Последствия для безопасности

12. Безопасности перевозок ущерба не наносится.

Практический аспект

13. Нет необходимости вносить какие-либо обременительные для Сторон изменения, касающиеся судостроительства или логистики. Положение исключается для того, чтобы избежать каких-либо возможных недоразумений.
-