



---

## **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 девятая сессия**

Женева, 22–25 августа 2016 года

Пункт 4 b) предварительной повестки дня

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

### **Общий план: автономные системы защиты**

**Передано совместно Европейским союзом речного судоходства  
(ЕСРС), Европейским союзом речного и прибрежного  
транспорта (ЕСРПТ) и Европейской организацией  
судоводителей (ЕОС)<sup>1, 2</sup>**

### **Автономные системы защиты без маркировки**

#### **Введение**

1. Деятельность речной полиции в одном из государств-членов позволила констатировать, что многочисленные танкеры оборудованы автономными системами защиты, на которых не имеется никакой маркировки, указывающей на то, каким подгруппам (группам) взрывоопасности они соответствуют.

---

<sup>1</sup> Распространено на немецком языке Центральной комиссией судоходства по Рейну под условным обозначением CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2016/38.

<sup>2</sup> В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2016–2017 годы (ECE/TRANS/2016/28/Add.1 (9.3)).



2. Эта констатация позволяет сделать вывод о сбое в системе.

Согласно принципам ВОПОГ, для того чтобы составить перечень веществ, допущенных к перевозке судном, в соответствии с пунктом 1.16.1.2.5, классификационные общества должны провести сравнение оборудования, находящегося на борту, и требований, касающихся грузов.

Несмотря на то что такая связь существует в пункте 9.3.х.51.3 применительно к электрооборудованию, с соответствующим упоминанием в образце свидетельства о допущении (8.6.1.4 ВОПОГ, п. 9) и переходным периодом, четкое требование, применимое к автономным системам защиты, отсутствует.

Это порождает неопределенность в отношении критериев, применяемых классификационными обществами при составлении перечней грузов допущенных к перевозке судами, и выдаче свидетельств о допущении.

3. Специалисты в области внутреннего судоходства считают, что в этой области также следовало бы создать в рамках ВОПОГ четкую юридическую основу, включающую в себя предписания в отношении постройки, в том числе переходное предписание и упоминание в свидетельстве о допущении.

4. Результаты, представленные неофициальной рабочей группой по защите против взрывов, в целом, но не в полном объеме охватывают вышеупомянутые аспекты. Специалисты отрасли желают, чтобы помимо решений, которые будут приняты в целях реализации концепции защиты против взрывов, были также приняты необходимые дополнительные меры:

## **Предложение 1**

5. Ассоциации в области внутреннего судоходства предлагают всем Договаривающимся сторонам ВОПОГ предоставить соответствующим предприятиям, посредством заключения многостороннего соглашения, необходимый срок до следующего возобновления свидетельства о допущении после 1 января 2017 года для оборудования их судов автономными системами защиты с маркировкой.

Что касается автономных систем защиты, установка которых была произведена до 1 января 2001 года, достаточно будет хранить на борту соответствующее свидетельство о проверке, выданное компетентным органом (например, РТВ). (См. переходное положение, касающееся раздела 1.2.1).

## **Автономные системы защиты с маркировкой**

### **Введение**

6. Недостаток системы можно отметить также в случае автономных систем защиты с маркировкой.

Очевидно, что классификационные общества столкнулись не только с некоторыми общими элементами неопределенности при выдаче перечней веществ, допущенных к перевозке судами, в соответствии с пунктом 1.16.1.2.5; они также намеренно поставили на один и тот же уровень защиты ПВЗ и уровень защиты ПВ, который предписан в колонке 16 таблицы С для электрооборудования.

Причины, оправдывающие это, могут заключаться в том, что

- в области морского судоходства уровень защиты ПВЗ и
- в области внутреннего судоходства уровень защиты ПВЗ (согласно объему перевозимого груза)

считаются достаточными для 97 % всех грузов.

7. Оценка состояния танкерного судоходства позволила констатировать, что значительное большинство установленных сейчас автономных систем защиты – когда они маркированы – соответствуют уровню защиты ПВЗ. Если потребуется полностью заменить оборудование, чтобы перейти на уровень ПВ, то это будет касаться примерно 900 судов. В настоящее время уровень защиты ПВ существует для менее важных приложений (например, для коффердамов).

8. В принципе аспект, связанный с наличием на рынке автономных систем защиты, подходящих для всех приложений и соответствующих уровню защиты ПВ, не должен представлять собой проблему в среднесрочной перспективе. Однако в настоящее время нам не известно, какой период времени потребуется для проектирования таких систем и для осуществления процедуры утверждения, равно как нам не известно, сколько времени потребуется для изготовления и установки данных систем. В этой же связи возникает вопрос о том, являются ли достаточными сечения кабелей или необходимо будет осуществить более значительные преобразования на борту судна.

9. Необходимо в срочном порядке наладить сотрудничество между сектором внутреннего судоходства и береговыми сооружениями. Скорость погрузки/разгрузки должна контролироваться и адаптироваться в случае изменения безопасного максимального зазора. На нынешнем этапе представляется, что береговые сооружения не склонны наладить такое сотрудничество.

10. В двух государствах специалисты сектора внутреннего судоходства попытались получить информацию об оборудовании береговых сооружений. В ходе данных исследований было отмечено, что ни одно береговое сооружение не располагает оборудованием уровня ПВ, несмотря на то, что они, несомненно, производят погрузку и выгрузку также и тех продуктов, для которых в колонке 16 таблицы С предписано оборудование уровня ПВ. Нам не известно, какой период времени потребуется для выяснения этих вопросов.

11. Для большого числа смесей (примерно 140 позиций в ВОПОГ) по соображениям безопасности ввиду отсутствия данных предписан уровень защиты ПВ. Проведение контролирующими институтами тестов и проверок, безусловно, является возможным, однако для этого необходимо время. В случае смесей, состав которых может часто варьироваться, невозможно на практике предусмотреть на каждый случай новую процедуру проверки.

12. Специалисты сектора внутреннего судоходства рассмотрят вопрос об ограничении перечней веществ, допущенных к перевозке судами. Принимая во внимание, что ограничение перечней веществ, допущенных к перевозке судами, может привести к потере гибкости, и учитывая большое число аспектов, которые еще предстоит уточнить, специалисты сектора просят предоставить соответствующий период времени и предусмотреть адаптацию перечней веществ, допущенных к перевозке судами, только в последнюю очередь.

## Предложение 2

13. Ассоциации в области внутреннего судоходства предлагают ввести для оборудования танкеров, на которых установлены автономные системы защиты в соответствии с требованиями колонки 16 таблицы С, переходный период, применимый к уровню защиты в случае электрооборудования.

Н.З.М. с 1 января 2017 года

Возобновление свидетельства о допущении после 31 декабря 2014 года

3.2.3.1 Таблица С: колонка 16	<u>Группа/подгруппа взрыво- опасности</u> <u>для автономных систем</u> <u>защиты на борту судов</u> <u>и на берегу</u>	<u>Н.З.М. с 1 января 2017 года</u> <u>Возобновление свидетельства</u> <u>о допущении после 31 декабря</u> <u>2014 года</u>
----------------------------------	---	---

## Обоснование

14. Нынешняя весьма запутанная ситуация может быть заменена ситуацией, соответствующей нормам права, только посредством совместных действий всех заинтересованных сторон. Бремя принятия необходимых мер не может лежать исключительно на секторе внутреннего судоходства, который едва ли ответственен за нынешнюю ситуацию. Необходимо, чтобы предприятия, осуществляющие погрузочно-разгрузочные работы, также изучили данный вопрос и разработали совместно с сектором внутреннего судоходства концепции и стратегии, направленные на преодоление сложившейся ситуации.

Принимая во внимание, что для электрооборудования, которое должно соответствовать уровню защиты ПВ, установлен срок до 2024 года, такой же срок следует установить и для автономных систем защиты, если им предписан уровень защиты ПВ.