

**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)**

Сорок четвертая сессия

Женева, 26–30 августа 2024 года

Пункт 4 b) предварительной повестки дня

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

**Проект «HGK/Seafar» по использованию технологии
дистанционного управления на судах внутреннего
плавания, перевозящих грузы, подпадающие
под действие ВОПОГ — этап 3b**

**Представлено Европейским союзом речного судоходства
и Европейской организацией судоводителей (ЕСРС/ЕОС)*. ****

Введение

1. Несколько участников рынка проводят испытания судов внутреннего плавания с дистанционным управлением. Эти проекты реализуются в настоящее время на Рейне и других водных путях в нескольких европейских странах.
2. Центральная комиссия судоходства по Рейну и власти ряда государств уже выдали разрешение на дистанционное управление для отдельных судов.
3. В настоящее время технология дистанционного управления используется также на танкерах для перевозки грузов, которые подпадают под действие ВОПОГ.
4. Комитет по вопросам безопасности ВОПОГ уже неоднократно рассматривал вопрос о дистанционном управлении судами внутреннего плавания (см. неофициальный документ INF.3 сороковой сессии), а в последний раз — в январе 2024 года (см. неофициальный документ INF.19 сорок третьей сессии).

* Распространено на немецком языке Центральной комиссией судоходства по Рейну под условным обозначением CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2024/47.

** A/78/6 (разд. 20), таблица 20.5.



5. По результатам обсуждений, состоявшихся, в частности, на сессии в январе 2024 года, ВОПОГ необходимо адаптировать для этапа 3b (ответственный судоводитель больше не присутствует на борту).
6. Адаптация может быть выполнена по аналогии с существующими правилами загрузки, разгрузки и балластировки танкеров.
7. Помимо основного ответственного судоводителя, который управляет судном из удаленного центра управления, на борту должен по-прежнему присутствовать эксперт.

Предложение

8. ЕСРС/ЕОС предлагают включить в раздел 1.2.1 новое определение:
«Танкер с дистанционным управлением означает танкер, курс и скорость которого определяются судоводителем, не находящимся на борту судна».
9. ЕСРС/ЕОС предлагают также изменить формулировку раздела 7.x.3.15 ВОПОГ (изменения **подчеркнуты и выделены жирным шрифтом**):

«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.

При перевозке опасных веществ танкерами с дистанционным управлением, когда судоводитель не находится на борту судна, по крайней мере один из членов экипажа на борту должен являться экспертом в соответствии с пунктом 8.2.1.2. Этот эксперт выполняет обязанности судоводителя на борту в соответствии с настоящими Правилами.

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 или танкер с дистанционным управлением и их выгрузке достаточно, чтобы лицо, ответственное за погрузку–разгрузку и балластировку наливной баржи или танкера с дистанционным управлением, обладало квалификацией, требуемой согласно пункту 8.2.1.2.

При перевозке веществ, для которых в колонке 6 таблицы С главы 3.2 предписан танкер типа С, а в колонке 8 — тип грузового танка 1, достаточно присутствия на борту эксперта, предусмотренного в пункте 8.2.1.5 для перевозки танкерами типа G».