

**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 5 предварительной повестки дня

Доклады неофициальных рабочих групп

**Отчет о работе двадцать седьмого совещания Группы  
рекомендованных классификационных обществ ВОПОГ****Передано рекомендованными классификационными обществами  
ВОПОГ\* \*\***

Дата: 27 марта 2024 года, 9 ч 30 мин — 11 ч 30 мин

Место проведения: онлайн

Участники:

- «Бюро Веритас» (BV): г-н Гай Джейкобс
- Хорватский регистр судоходства (CRS): г-н Иван Билич-Прчич, г-н Ведран Клисарич
- «Дет норске веритас» (DNV): г-н Торстен Досдал
- Регистр Ллойда (LR): г-н Эд Бас, г-н Бас Йорманн (председатель), г-н Карел Винке
- Итальянский морской регистр (RINA): г-н Павлос Сафралис
- Российский речной регистр (РКО): г-н Михаил Козин
- Российский морской регистр судоходства (РС): г-н Сергей Легуша
- Регистр судоходства Украины (УР): г-н Микола Сльозко
- Делегация Бельгии (наблюдатель): г-н Дидье Делаэр
- Делегация Германии (наблюдатель): г-н Манфред Вайнер

\* Распространено на немецком языке Центральной комиссией судоходства по Рейну под условным обозначением CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2024/36.

\*\* A/78/6 (разд. 20), таблица 20.5.



## 1. Открытие сессии

1. Совещание приветственными словами в адрес участников открыл Председатель.

## 2. Отчет о работе двадцать шестого совещания, ход работы над открытыми вопросами (документ 24.IG.10)

### a) Пропилена оксид (*ответственный участник: LR*)

2. Поскольку было сочтено, что необходимости в этой позиции нет, работу по этому пункту было решено прекратить. Вопрос закрыт.

### b) Оценка риска для быстродействующих выпускных клапанов типа High Jet (*ответственный участник: RINA*)

3. Было проведено рабочее совещание, в ходе которого были рассмотрены результаты, представленные в документах HVV\_ADN и Hazid\_HVV. Г-н Вайнер задал вопрос о том, как на сегодняшний день принято перевозить высокотемпературные грузы. Г-н Винке заявил, что температура паров ниже температуры жидкости, поэтому особых проблем не отмечалось, хотя эту информацию следует перепроверить. Г-н Винке свяжется с Европейским союзом речного судоходства (ЕСРС), чтобы выяснить, какие грузы перевозятся при таких высоких температурах (**ответственный участник: LR**).

4. Г-н Вайнер предложил также обсудить связь между температурой жидкости и паров с рабочей группой ВОПОГ по веществам. RINA свяжется с председателем группы для рассмотрения этого вопроса (**ответственный участник: RINA**). Г-н Досдал отметил, что в докладе следовало бы дополнительно проанализировать ширину зазоров. Для грузов, которые перевозятся при более высоких температурах, безопасный экспериментальный максимальный зазор (БЭМЗ) надлежит определять при температуре 60 градусов и реальной температуре перевозки. Было решено, что все общества рассмотрят документ и направят свои замечания в RINA для его обновления (**ответственные участники: все участники**). RINA обновит документ и представит предложение Комитету по вопросам безопасности ВОПОГ (**ответственный участник: RINA**).

### c) Перечень толкований (*ответственный участник: CRS*)

5. Перечень уже подготовлен, но еще не представлен в окончательном виде, чтобы дать делегациям государств-членов возможность направить свои отзывы. Г-н Вайнер просил дать ему еще немного времени для изучения документа, поскольку он не уверен в правильности данного подхода. Он направит свои комментарии в CRS, который обновит на их основе документ и передаст его в Комитет по вопросам безопасности ВОПОГ (**ответственный участник: CRS**).

### d) Обновление раздела 9.3.4 ВОПОГ (*ответственный участник: LR*)

6. Г-н Йорманн сообщил группе, что обновленная версия предложения готовится в сотрудничестве с Нидерландской организацией прикладных научных исследований (ТНО). Кроме того, в таблице с максимальным водоизмещением, приведенной в представленном BV документе 27IG.yu, значения будут обновлены до 30 000 тонн. LR организует встречу с участниками проекта, чтобы обсудить возможные последствия этого предложения для конструкции судов (**ответственный участник: LR**).

### e) Определение термина «машинное отделение» (документ 26IG.02) (*ответственный участник: BV*)

7. Этот вопрос уже закрыт, поскольку соответствующее предложение было принято на сессии Комитета по вопросам безопасности ВОПОГ в январе 2024 года.

f) *Подготовка документа по устройствам для отбора проб (пункт 3с отчета)*  
(ответственный участник: LR)

8. Мнение классификационных обществ ранее уже обсуждалось и было согласовано. Бельгия также считает, что пробоотборник должен находиться на борту, если устройство для взятия проб закрытого типа указано в свидетельстве о допущении. Г-н Вайнер отметил, что в предложение о внесении изменений в ВОПОГ надлежит включить также финансовые и операционные последствия для операторов барж. Ряд участников отметили, что суда, у которых устройства для взятия проб закрытого типа указаны в свидетельстве о допущении, уже оснащены такими устройствами.

9. После непродолжительного обсуждения было решено, что для дальнейшего рассмотрения было бы полезно иметь документ с пояснениями по этой теме (ответственный участник: LR).

**3. Открытые вопросы по итогам сессии Комитета по вопросам безопасности ВОПОГ, состоявшейся в январе 2024 года (доклад ECE/TRANS/WP.15/AC.2/88)**

*VI-E1, пункт 1.15.3.8 ВОПОГ: классификационные общества — системы качества*

10. Председатель напомнил группе о просьбе Комитета по вопросам безопасности ВОПОГ относительно представления официального документа с актуальным подтверждением сертификации в соответствии со стандартом EN ISO/IEC 17020:2012 (за исключением пункта 8.1.3) (ответственные участники: все участники).

**4. Обновление предложения о признании (ответственные участники: BV/LR)**

11. Г-н Йорманн представил обновленную информацию о ходе работы. Вопрос остается открытым, однако будет представлен документ с более подробным объяснением и возможным предложением по поправке к ВОПОГ (ответственные участники: LR/BV). Г-н Делаэр разъяснил точку зрения Бельгии и проблему, с которой бельгийские власти сталкиваются при проведении проверок классификационных обществ. Г-н Йорманн рассказал о том, как этот процесс организован в Нидерландах, и предположил, что аналогичный подход мог бы применяться и в других странах, например в Бельгии и Люксембурге. Было высказано также предложение о том, чтобы Бельгия присоединялась к проверкам, проводимым другими компетентными органами, хотя это может оказаться весьма сложным в организационном плане.

**5. Технические вопросы**

*Беспалубный танкер типа G (документ 27IG.02 LR)*

12. Господин Йорманн выступил с вводными замечаниями. Все участники согласились с тем, что с технической точки зрения и с точки зрения безопасности палуба на танкере типа G может быть не нужна. Однако положения ВОПОГ на этот счет являются двусмысленными. Было решено представить Комитету по вопросам безопасности ВОПОГ документ с разъяснениями по этой теме. LR обсудит с делегацией Нидерландов возможность сотрудничества в работе над этим вопросом (ответственный участник: LR).

**6. Прочие вопросы**

*Вопрос об электронных подписях (документ ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2024/14, пункт 8)*

13. Председатель обратил внимание на просьбу делегации Нидерландов сообщить, каким образом классификационные общества решают данный вопрос. Г-н Досдал отметил, что ИМО разработала руководство по выдаче электронных свидетельств (документ FAL.5/Circ.39/Rev.2). Г-н Йорманн передаст соответствующую информацию делегации Нидерландов. LR войдет в состав специальной рабочей группы по электронным свидетельствам.

**7. Следующее совещание**

14. Следующее совещание состоится в среду, 23 октября 2024 года. По всей вероятности, оно будет проходить в онлайн-режиме.

**8. Закрытие**

15. Председатель поблагодарил всех участников за плодотворное обсуждение и закрыл совещание.

---