



**Экономический
и Социальный Совет**

Distr.: General
15 October 2015
Russian
Original: English and French

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 седьмая сессия
Женева, 24–28 августа 2015 года

**Доклад Совместного совещания экспертов
по Правилам, прилагаемым к Европейскому
соглашению о международной перевозке
опасных грузов по внутренним водным путям
(Комитета по вопросам безопасности ВОПОГ),
о работе его двадцать седьмой сессии¹**

¹ Распространен на немецком языке Центральной комиссией судоходства по Рейну под условным обозначением CCNR/ZKR/ADN/WP.15/AC.2/56.



Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники	1	5
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	2–3	5
III. Вопросы, вытекающие из работы органов Организации Объединенных Наций или других организаций (пункт 2 повестки дня)	4–5	6
IV. Применение Европейского соглашения о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ) (пункт 3 повестки дня)	6–37	6
A. Состояние ВОПОГ	6	6
B. Специальные разрешения, отступления и эквивалентные аналоги ...	7–12	6
1. Многосторонние соглашения	7	6
2. Использование СПГ в качестве топлива для танкера «Argos-GL»	8	7
3. Использование мембранных танков для перевозки СПГ на танкере «Argos-GL»	9–12	7
C. Толкование Правил, прилагаемых к ВОПОГ	13–23	7
1. Обязанности ответственного за наполнение и разгрузчика, пункты 1.4.3.3 g) и 1.4.3.7.1 j)	13–14	7
2. Технические требования к индикаторам легковоспламеняющихся газов и токсиметрам, раздел 1.2.1	15	8
3. Национальное толкование в Нидерландах	16–19	8
4. Коффердамы на танкерах типа G	20	8
5. Толкование пункта 1.6.7.4.1	21	8
6. Программное обеспечение для расчета остойчивости	22–23	9
D. Подготовка экспертов	24–31	9
1. Доклад о работе четырнадцатого совещания неофициальной рабочей группы по подготовке экспертов	24–28	9
2. Программа работы неофициальной рабочей группы по подготовке экспертов	29–30	9
3. Статистические данные о результатах экзаменов	31	10
E. Вопросы, касающиеся классификационных обществ	32–37	10
1. Доклад о девятом совещании Рекомендованных классификационных обществ ВОПОГ	32	10
2. Сертификация в соответствии со стандартом EN/ISO/IEC 17020:2012	33–36	10
3. Итальянский морской регистр (RINA)	37	11
V. Предложения о внесении поправок в Правила, прилагаемые к ВОПОГ (пункт 4 повестки дня)	38–69	11
A. Работа Совместного совещания МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ	38	11

V.	Другие предложения	39–69	11
1.	Положения, касающиеся резервуаров высокого давления, арматуры и трубопроводов, находящихся под давлением, в системах пожаротушения	39	11
2.	Таблица 7.2.4.77 – Возможные средства для эвакуации в случае возникновения чрезвычайной ситуации	40	11
3.	Переходное положение для пунктов 9.3.x.51.3 (температурный класс и группа взрывоопасности)	41–42	12
4.	Примеры образцов свидетельств о подготовке	43	12
5.	Исправления в тексте пунктов 9.3.2.22.4 и 9.3.3.22.4 на немецком языке	44–45	12
6.	Указания, касающиеся установки для закачивания инертного газа, в подразделах 8.6.1.3 и 8.6.1.4	46	12
7.	Определение сжиженного природного газа (СПГ) (в варианте на немецком языке)	47	12
8.	Предложение об освобождении от действия требования, предусмотренного в пункте 7.2.4.25.5, об отводе газовоздушных смесей на берег во время операций по погрузке тяжелого печного топлива	48–51	13
9.	Сигнал системы пожарной сигнализации, предусмотренный в пункте 9.1.0.40.2.3	52	13
10.	Устройство для отключения берегового сооружения	53	13
11.	Остойчивость неповрежденных танкеров типа N при использовании междубортных пространств для балласта	54	13
12.	Промежуточная стадия затопления (9.3.x.13.3)	55	14
13.	Компрессорная установка, расположенная на палубе	56	14
14.	Переходные положения, касающиеся модификации танкера, изложенные в пункте 1.6.7.5.1 с)	57	14
15.	Техническое судовое свидетельство	58	14
16.	Конструкционные материалы	59	14
17.	Взятие проб	60–61	15
18.	Процедура осмотра, выдача свидетельств о допущении, классификация судов	62–69	15
VI.	Доклады неофициальных рабочих групп (пункт 5 повестки дня)	70–82	16
A.	Неофициальная рабочая группа по дегазации грузовых танков	70–74	16
B.	Неофициальная рабочая группа по защите против взрывов на танкерах	75–76	17
C.	Неофициальная рабочая группа по средствам для эвакуации	77–79	17
D.	Неофициальная рабочая группа по веществам	80–82	18
VII.	Программа работы и график совещаний (пункт 6 повестки дня)	83–84	18
VIII.	Прочие вопросы (пункт 7 повестки дня)	85–87	18

A.	Системы швартовки с использованием магнитных устройств (Dock Lock System)	85	18
B.	Просьба Европейской ассоциации оптовых поставщиков нефтепродуктов (ЕАОН) о предоставлении консультативного статуса	86	19
C.	Выражение признательности г-ну Кристоферу Смиту	87	19
IX.	Утверждение доклада (пункт 8 повестки дня)	88	19
Приложения			
I.	Проекты поправок к Правилам, прилагаемым к ВОПОГ, для вступления в силу 1 января 2017 года		20
II.	Исправления к Правилам, прилагаемым к ВОПОГ, – только версия на немецком языке		21

I. Участники

1. Совместное совещание экспертов по Правилам, прилагаемым к Европейскому соглашению о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ) (Комитет по вопросам безопасности ВОПОГ), провело свою двадцать седьмую сессию в Женеве 24–28 августа 2015 года под руководством Председателя г-на Х. Райна (Германия) и заместителя Председателя г-на Б. Биркльхубера (Австрия). В работе этой сессии приняли участие представители следующих стран: Австрии, Бельгии, Болгарии, Германии, Нидерландов, Российской Федерации, Румынии, Словакии, Франции, Хорватии и Швейцарии. Были представлены следующие межправительственные организации: Европейский союз, Дунайская комиссия (ДК) и Центральная комиссия судоходства по Рейну (ЦКСР). Были также представлены следующие неправительственные организации: Европейская ассоциация оптовых поставщиков нефтепродуктов (ЕАОН), Европейская организация судоводителей (ЕОС), Европейский совет химической промышленности (ЕСФХП), Европейский союз речного и прибрежного транспорта (ЕСРПТ), Европейский союз речного судоходства (ЕСРС), Международный комитет по предотвращению производственных аварий на речном транспорте (СИПА), Рекомендованные классификационные общества ВОПОГ, Федерация европейских ассоциаций владельцев цистерн-хранилищ (ФЕТСА) и ФьюэлзЕуроп.

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

Документы: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/55 и Add.1

Неофициальный документ: INF.1/Rev.2 (секретариат)

2. Комитет по вопросам безопасности утвердил подготовленную секретариатом повестку дня, измененную в соответствии с неофициальным документом INF.1/Rev.2 с целью учета неофициальных документов INF.1–INF.21.

3. В отношении некоторых вопросов, оставшихся нерешенными с предыдущей сессии, которые указаны в нижеследующих пунктах доклада ECE/TRANS/WP.15/AC.2/54, Комитет отметил следующее:

пункт 7: Нидерланды должны организовать заседание неофициальной рабочей группы по использованию СПГ в качестве топлива для двигателей судов, как только будут получены окончательные законодательные предложения ЦКСР. Окончательный доклад должен быть представлен на следующей сессии;

пункт 8: представитель Нидерландов должен проверить, целесообразно ли по-прежнему упоминать специальные разрешения для № ООН 2187 и 3298;

пункты 12 и 13: представляется необходимым более углубленно рассмотреть вопрос о сертификации квалификаций лиц, отвечающих за выполнение различных задач в соответствии с ВОПОГ. Германия, ЕСРС и ЕОС вернутся к данному вопросу в январе 2016 года с целью подготовки возможных поправок для издания 2019 года;

пункты 15 и 16: Германия должна вернуться к вопросу об операциях по перегрузке груза на следующей сессии;

пункт 23: Нидерланды должны представить документ о перевозке угля на следующей сессии;

пункты 40 и 41: вопрос, поднятый в пункте 41, можно было бы обсудить на следующей сессии;

пункт 45: работа, касающаяся выдачи нового перечня веществ после возобновления свидетельства о допущении, будет продолжена.

III. Вопросы, вытекающие из работы органов Организации Объединенных Наций или других организаций (пункт 2 повестки дня)

4. Комитет по вопросам безопасности отметил, что Комитет по внутреннему транспорту ЕЭК ООН призвал свои государства-члены предоставить данные в поддержку экспериментального проекта создания базы данных об авариях, осуществляемого в рамках деятельности Совместного совещания МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ в связи с уведомлениями о происшествиях, связанных с опасными грузами, в соответствии с разделом 1.8.5 Правил, прилагаемых к ВОПОГ (см. ECE/TRANS/248, пункт 116).

5. Комитет по вопросам безопасности отметил, что секретариат ЕЭК ООН в настоящее время проводит оценку глобальных и региональных последствий использования Правил ЕЭК ООН и Рекомендаций ООН по перевозке опасных грузов. С этой целью всем субъектам, участвующим в деятельности Комитета, был разослан вопросник и было предложено как можно скорее заполнить его, с тем чтобы консультант смог проанализировать полученные ответы в сентябре 2015 года.

IV. Применение Европейского соглашения о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ) (пункт 3 повестки дня)

A. Состояние ВОПОГ

6. Комитет по вопросам безопасности отметил, что новые документы о присоединении не сдавались на хранение и что, следовательно, число Договаривающихся сторон по-прежнему составляет 18.

B. Специальные разрешения, отступления и эквивалентные аналоги

1. Многосторонние соглашения

7. Комитет по вопросам безопасности отметил, что со времени предыдущей сессии вступили в силу три многосторонних соглашения (M013, M014 и M015). Некоторые делегации заинтересовались, намеревается ли Бельгия подписать соглашения M014 и M015, которые касаются подтверждения достаточной остойчивости неповрежденного судна и, по их мнению, имеют большое значение для рейнского флота. Представитель Бельгии сообщил, что в Бельгии компетенция в вопросах ВОПОГ была недавно делегирована регионам. В настоящее время осуществляется внутренняя процедура подписания многосторонних соглашений тремя регионами от имени Бельгии. Ожидается, что подписание указанных многосторонних соглашений состоится в сентябре 2015 года. Участникам напомнили, что в соответствии с разделом 1.8.4 Правил, прилагаемых к ВОПОГ, каждая Договаривающаяся сторона должна сообщить секретариату ЕЭК ООН перечень ор-

ганов и назначенных ими организаций, обладающих компетенцией, в соответствии с внутрисударственным правом, в вопросах применения ВОПОГ.

2. Использование СПГ в качестве топлива для танкера «Argos-GL»

Неофициальный документ: INF.4 (Нидерланды)

8. Комитет по вопросам безопасности рекомендовал Административному комитету принять решение о предоставлении отступления для танкера «Argos-GL», как оно изложено в приложении 1 к неофициальному документу INF.4.

3. Использование мембранных танков для перевозки СПГ на танкере «Argos-GL»

Неофициальные документы: INF.6 и INF.6/Rev.1 (Нидерланды)

9. Данная заявка на предоставление отступления вызвала продолжительное обсуждение. Некоторые делегации сочли, что она является неполной, поскольку, с одной стороны, в этой заявке четко не указано, касается ли она судна типа G или судна типа C, и, с другой стороны, в ней не упоминаются меры, обеспечивающие эквивалентность с точки зрения безопасности. Другие делегации поддержали данную заявку на предоставление отступления, так как технология мембранных танков хорошо зарекомендовала себя в плане безопасности за многие годы использования на морском транспорте и при перевозке гораздо больших объемов грузов.

10. В итоге представитель Нидерландов, учитывая высказанные замечания, подготовил пересмотренную заявку на предоставление отступления (INF.6/Rev.1), которая была принята консенсусом с некоторыми исправлениями редакционного характера. Комитет по вопросам безопасности рекомендовал Административному комитету принять данное отступление.

11. Было подчеркнуто, что приложение 2 к документу INF.6 является составной частью данного отступления, однако на стр. 26/27 доклада «Damen», в расчете на этапе 13 допущена ошибка, которую необходимо исправить (заменить «760 м³» на «935 м³»).

12. Представитель Нидерландов указал, что условия предусматривают, что судно должно эксплуатироваться только в районе Амстердама–Роттердама–Антверпена, однако он, возможно, обратится с просьбой расширить в будущем этот район.

С. Толкование Правил, прилагаемых к ВОПОГ

1. Обязанности ответственного за наполнение и разгрузчика, пункты 1.4.3.3 g) и 1.4.3.7.1 j)

Документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2015/11 (Германия)

Неофициальный документ: INF.10 (Германия)

13. Комитет по вопросам безопасности признал, что разделы, включающие положения об обязанностях ответственного за наполнение и разгрузчика танкера, содержат ряд несоответствий, которые должны быть рассмотрены на следующей сессии в официальном документе.

14. Германия подготовит предложение по поправке, включая сопутствующие изменения, на основе неофициального документа INF.10.

2. Технические требования к индикаторам легковоспламеняющихся газов и токсиметрам, раздел 1.2.1

Документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2015/13 (Германия)

15. Комитет по вопросам безопасности счел целесообразным использовать уже имеющиеся стандарты, в том числе применяемые для морского транспорта, на которые могут быть включены ссылки. В дальнейшем можно было бы обсудить вопрос о том, должны ли эти стандарты быть обязательными для переносных приборов. Неофициальной рабочей группе по защите против взрывов на танкерах было предложено изучить этот вопрос, определить применимые стандарты и оценить последствия включения ссылок на указанные стандарты.

3. Национальное толкование в Нидерландах

Документы: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2015/18 (Нидерланды)
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2015/32 (Германия)

16. Комитет по вопросам безопасности принял толкование Нидерландов в отношении пункта 7.2.4.25.5 (газовозвратные трубопроводы). Было также отмечено, что процесс дегазации должен распространяться одновременно на трубопроводы и береговые сооружения. Данное толкование не применимо в случае судов, имеющих свидетельство о дегазации, или судов открытого типа.

17. Комитет по вопросам безопасности счел, что данное толкование в принципе должно быть отражено в тексте Правил путем внесения поправок. С этой целью представители Франции и Нидерландов представят предложение именно для данного конкретного случая.

18. Кроме того, было принято толкование относительно наблюдения за погрузочно-разгрузочными операциями (раздел 8.6.3, вопрос 10), однако Комитет по вопросам безопасности счел, что в этом случае нет необходимости вносить поправки в текст Правил. Предложенная Германией поправка к подразделу 1.4.3.3 в отношении наблюдения была принята (см. приложение I).

19. Толкование Нидерландов в отношении вакуумных клапанов и клапанов повышенного давления не было принято Комитетом по вопросам безопасности. Нидерланды исключают это национальное толкование и представят предложение о поправках к соответствующим действующим текстам на следующей сессии.

4. Коффердамы на танкерах типа G

Документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2015/27
(Рекомендованные классификационные общества ВОПОГ)

20. Комитет по вопросам безопасности счел, что толкование, не учитывающее предписания в отношении переборок с изоляцией класса А-60 на судах типа G, является неприемлемым. Поскольку коффердамы обеспечивают противопожарную защиту, Рекомендованным классификационным обществам ВОПОГ было предложено представить предложение о поправках, которые, возможно, позволят установить эквивалентность коффердамов и переборок с изоляцией класса А-60 на судах типа G.

5. Толкование пункта 1.6.7.4.1

Документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2015/30 (Нидерланды)

21. Некоторые делегации выступили против толкования, предложенного Нидерландами. В частности, они не поддержали аргументацию пункта 5, согласно

которому действие ВОПОГ не распространялось на тяжелое печное топливо до 1 января 2013 года. Действительно, хотя тяжелое печное топливо по наименованию и не было указано в таблице С, в ней в качестве общей позиции имелся № ООН 3082. Таким образом, до 1 января 2013 года для классификации тяжелого печного топлива обосновано было применять схему принятия решения 3.2.3.3.

6. Программное обеспечение для расчета остойчивости

Неофициальные документы: INF.18 и INF.18/Rev.1 (Рекомендованные классификационные общества ВОПОГ)

22. Комитет по вопросам безопасности одобрил предложенное в пункте 9 толкование для двойных отводов ограниченного диаметра.

23. Комитет по вопросам безопасности одобрил также предложенное в пункте 22 толкование для автоматических закрывающих устройств с поплавком при условии, однако, что эти устройства должны подвергаться регулярной проверке каждые два с половиной года со стороны соответствующего классификационного общества. Он также внес поправки в пункт 25 в соответствии с неофициальным документом INF.18/Rev.1.

D. Подготовка экспертов

1. Доклад о работе четырнадцатого совещания неофициальной рабочей группы по подготовке экспертов

Документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2015/31 (ЦКСР)

24. Комитет по вопросам безопасности с удовлетворением принял к сведению доклад неофициальной рабочей группы и сообщение о ходе ее работы.

25. Комитет по вопросам безопасности предложил различным делегациям продолжать обмен информацией о своих критериях признания подготовки.

26. Необходимо продолжить обсуждение вопроса о форме свидетельства. Никто не высказался против введения свидетельства в формате кредитной карты, однако некоторые делегации сочли, что в случае внутреннего судоходства опасность подделки меньше, чем в случае автомобильного транспорта, и высказались за то, чтобы и впредь разрешать выдачу свидетельств в их нынешней форме.

27. Комитет по вопросам безопасности одобрил содержащийся в пункте 31 вывод о том, что подготовка, проведенная в государстве – Договаривающейся стороне ВОПОГ, не являющемся государством проведения экзамена, должна признаваться последним государством.

28. Другие упомянутые в этом докладе вопросы при необходимости станут предметом дальнейших обсуждений в рамках группы.

2. Программа работы неофициальной рабочей группы по подготовке экспертов

Документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2015/9 (ЦКСР)

29. Комитет по вопросам безопасности утвердил программу работы неофициальной рабочей группы по подготовке экспертов.

30. Комитет по вопросам безопасности отметил, что следующая сессия группы состоится в Страсбурге 14 и 15 марта 2016 года.

3. Статистические данные о результатах экзаменов

Неофициальные документы: INF.2 (Болгария)
INF.5 (Нидерланды)
INF.15 (Бельгия)
INF.16 (Франция)

31. Комитет по вопросам безопасности с интересом отметил представленную информацию и просил делегации продолжать направлять информацию, касающуюся статистических данных о результатах экзаменов.

Е. Вопросы, касающиеся классификационных обществ

1. Доклад о девятом совещании Рекомендованных классификационных обществ ВОПОГ

Неофициальный документ: INF.3 (Рекомендованные классификационные общества ВОПОГ)

32. Комитет по вопросам безопасности принял к сведению доклад и предложил классификационным обществам как можно скорее завершить их работу по пунктам 2. (1) и 2. (2) доклада. Вопросы, требующие решения Комитетом, были представлены в отдельных документах.

2. Сертификация в соответствии со стандартом EN/ISO/IEC 17020:2012

Неофициальные документы: INF.7 (Рекомендованные классификационные общества ВОПОГ)
INF.21 (Российский морской регистр судоходства)

33. Комитет по вопросам безопасности рассмотрел документы, представленные Бюро «Веритас», Регистром судоходства Ллойда, Российским морским регистром судоходства и Регистром судоходства Украины на предмет подтверждения своей сертификации в соответствии со стандартом EN ISO/IEC 17020:2012.

34. Эти документы стали предметом длительных дискуссий. Например, обсуждались следующие вопросы: могут ли быть приняты документы о сертификации, содержащие ссылку на программу сертификации системы менеджмента качества МАКО для морских судов. В документе о сертификации Регистра судоходства Ллойда не указано, на основе какой версии стандарта EN/ISO/IEC 17020 он составлен, причем этот документ не дает четкого представления о том, распространяется ли сертификация на данное классификационное общество в целом, в том числе на его зарубежные дочерние компании, осуществляющие деятельность в сфере ВОПОГ. Сертификация Бюро «Веритас» распространяется только на его бельгийский филиал. В этой связи участникам также напомнили о том, что классификационное общество должно иметь экспертов по крайней мере в двух странах, являющихся Договаривающимися сторонами.

35. В заключение Комитет по вопросам безопасности обратился к соответствующим классификационным обществам с просьбой представить на следующей сессии новые сертификаты аккредитации или дополнительную информацию, а именно:

- для бюро «Веритас» – сертификат, действительный для всего классификационного общества, а не только для его отделения в Бельгии;
- для Регистра судоходства Ллойда – сертификат, в котором указана соответствующая версия стандарта EN ISO/IEC 17020 и подтверждается, что он

распространяется на деятельность в области не только морского, но и внутреннего судоходства;

- для Российского морского регистра судоходства – сертификат, в котором указано, что он распространяется на деятельность в области внутреннего судоходства, и подтверждается, что SAI Global является органом по аккредитации, признанным правительством Российской Федерации.

36. Рекомендованным классификационным обществам ВОПОГ, которые еще не представили сертификата, было предложено сделать это до следующей сессии.

3. Итальянский морской регистр (RINA)

Неофициальный документ: INF.3 (Германия), представленный на пятнадцатой сессии Административного комитета

37. Комитет по вопросам безопасности принял к сведению, что Германия признала отделение RINA в Германии в соответствии с подразделом 1.15.2.4 Правил, прилагаемых к ВОПОГ.

V. Предложения о внесении поправок в Правила, прилагаемые к ВОПОГ (пункт 4 повестки дня)

A. Работа Совместного совещания МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ

Документы: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/138 (доклад Совместного совещания МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ о работе его весенней сессии 2015 года)
ECE/TRANS/WP.15/228 (доклад Рабочей группы по перевозкам опасных грузов (WP.15) о работе ее девяносто восьмой сессии)

38. Секретариату было предложено объединить в одном документе все принятые Совместным совещанием и WP.15 в 2014 и 2015 годах поправки, которые также должны быть отражены в Правилах, прилагаемых к ВОПОГ, и которые еще не были приняты, для рассмотрения на следующей сессии.

B. Другие предложения

1. Положения, касающиеся резервуаров высокого давления, арматуры и трубопроводов, находящихся под давлением, в системах пожаротушения

Документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2015/8 (Германия)

39. Данные предложения о поправках были приняты с некоторыми изменениями (см. приложение I).

2. Таблица 7.2.4.77 – Возможные средства для эвакуации в случае возникновения чрезвычайной ситуации

Документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2015/10 (Германия)

40. Данное предложение о поправке к таблице было принято (см. приложение I).

3. Переходное положение для пунктов 9.3.x.51.3 (температурный класс и группа взрывоопасности)

Документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2015/12 (Германия)

41. Ряд делегаций сочли, что перенос даты завершения переходного периода на 31 декабря 2018 года, вместо 31 декабря 2034 года, будет иметь гораздо более серьезные экономические последствия, чем последствия, указанные в этом предложении, учитывая, что это касается всех типов судов, включая небольшие суда снабжения типа N.

42. Поскольку, кроме того, представлялось трудным оценить ситуацию с технической точки зрения, так как соответствующие суда были построены в соответствии с предписаниями, применявшимися до 1996 года, Председатель предложил профессиональному сообществу и классификационным обществам предоставить информацию по этому вопросу, прежде чем принимать какое-либо решение.

4. Примеры образцов свидетельств о подготовке

Документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2015/14 (Германия)

43. Комитет по вопросам безопасности принял предложение о том, чтобы предложить Договаривающимся сторонам передать образцы выданных свидетельств с целью их опубликования на веб-сайте ЕЭК ООН, как это происходит со свидетельствами ДОПОГ (см. приложение I).

5. Исправления в тексте пунктов 9.3.2.22 4 и 9.3.3.22.4 на немецком языке

Документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2015/15 (Германия)

44. Комитет по вопросам безопасности отметил, что в варианте ВОПОГ 2015 года на немецком языке были допущены ошибки, и просил секретариат ЦКСП немедленно устранить их для обеспечения согласованности с другими языковыми вариантами.

45. После выступления представителя ЕСПС Председатель заявил, что, если профессиональное сообщество желает использовать более простые пламегасители по сравнению с теми, которые требуются в настоящее время, оно должно представить соответствующим образом обоснованное официальное предложение.

6. Указания, касающиеся установки для закачивания инертного газа, в подразделах 8.6.1.3 и 8.6.1.4

Документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2015/16 (Германия)

46. Предложение о внесении поправки в свидетельства о допущении было принято (см. приложение I).

7. Определение сжиженного природного газа (СПГ) (в варианте на немецком языке)

Документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2015/17 (Германия)

47. Предложение о внесении поправки в вариант на немецком языке было принято (см. приложение I).

8. Предложение об освобождении от действия требования, предусмотренного в пункте 7.2.4.25.5, об отводе газовоздушных смесей на берег во время операций по погрузке тяжелого печного топлива

Документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2015/20 (ФьюэлзЕуроп)

Неофициальный документ: INF.20 (ФьюэлзЕуроп)

48. Представитель Нидерландов заявил, что его технические эксперты не смогли проверить доклад по исследованию КОНКАВЕ, препровожденный ассоциацией ФьюэлзЕуроп в неофициальном документе INF.20, и что поэтому он не в состоянии принять это предложение.

49. Председатель выразил сожаление в связи с таким положением дел, отметив, что после состоявшихся на последней сессии обсуждений все заинтересованные делегации имели возможность проконсультироваться с ФьюэлзЕуроп по техническим вопросам и представить свои замечания по первому проекту доклада.

50. Было отмечено, что если предлагаемое освобождение не будет принято в январе 2016 года, то потребуются, по крайней мере, один год для того, чтобы оборудовать порты установками для отвода на берег газовоздушных смесей, образующихся во время операций по погрузке тяжелого печного топлива.

51. В итоге было решено:

а) предложить всем делегациям, сомневающимся в технической достоверности доклада КОНКАВЕ по оценке рисков, проконсультироваться с ФьюэлзЕуроп на предмет проверки информации, которая представляет для них проблему;

б) предложить ФьюэлзЕуроп представить окончательное предложение на следующей сессии.

9. Сигнал системы пожарной сигнализации, предусмотренный в пункте 9.1.0.40.2.3

Документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2015/21 (Бельгия)

52. Комитет по вопросам безопасности счел, что, прежде чем принимать решение, следовало бы проверить положения, касающиеся пожарной сигнализации и применимые в более общем плане ко всем судам, совместно с другими соответствующими органами, занимающимися техническими требованиями в области внутреннего судоходства. Следовало бы также проверить терминологию (использование терминов «слышен» и «виден»).

10. Устройство для отключения берегового сооружения

Документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2015/22 (Бельгия)

53. Бельгия представит новое предложение с учетом высказанных замечаний.

11. Остойчивость неповрежденных танкеров типа N при использовании междубортных пространств для балласта

Документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2015/23
(Рекомендованные классификационные общества ВОПОГ)

54. Было отмечено, что аргументация, касающаяся танкеров типа N, будет также верна и для танкеров типа C и что следует предусмотреть переходные меры. Поэтому на следующей сессии будет представлено новое положение.

12. Промежуточная стадия затопления (9.3.x.13.3)

Документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2015/24
(Рекомендованные классификационные общества ВОПОГ)

55. Комитет по вопросам безопасности отметил, что в ходе пересмотра в 2012 году требований в области остойчивости танкеров, в том числе требований к остойчивости неповрежденного судна, содержащихся в пунктах 9.3.x.13.3, из пунктов 9.3.x.13.3 были исключены, вероятно, по недосмотру, требования, касающиеся подтверждения плавучести судна после повреждения. Поэтому Комитет решил добавить предложенный пункт 9.3.x.13.4 (см. приложение I). По просьбе представителя ЕОС Рекомендованные классификационные общества ВОПОГ подтвердили, что это не скажется на осадке судна.

13. Компрессорная установка, расположенная на палубе

Документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2015/25
(Рекомендованные классификационные общества ВОПОГ)

56. Это предложение было поддержано в принципе, но Рекомендованным классификационным обществам ВОПОГ было предложено представить новое предложение с учетом высказанных замечаний.

14. Переходные положения, касающиеся модификации танкера, изложенные в пункте 1.6.7.5.1 с)

Документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2015/26
(Рекомендованные классификационные общества ВОПОГ)

57. Представитель Рекомендованных классификационных обществ ВОПОГ снял с обсуждения свое предложение об исключении пункта 1.6.7.5.1 с), так как положения этого пункта, касающиеся выявления возгорания, призваны компенсировать положение пункта 1.6.7.5.1 b), позволяющее использовать неогнестойкие материалы в жилых помещениях и рулевой рубке.

15. Техническое судовое свидетельство

Документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2015/28 (Бельгия)

58. Комитет по вопросам безопасности согласился с мнением представителя Бельгии о том, что термин «судовое свидетельство», используемый в разделе 1.16.5, необязательно является наиболее подходящим, так как, например, в законодательстве Европейского союза используется термин «техническое судовое свидетельство». Вместе с тем было отмечено, что могут существовать и другие термины, учитывая, например, пункт 1.1.4.6.1 Представителю Бельгии было поэтому предложено представить новое предложение с учетом терминологии, которая, возможно, используется в странах, не входящих в Европейский союз.

16. Конструкционные материалы

Документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2015/19 и Согг.1
(ЕСРПТ, ЕСРС, ЕОС)

59. Ряд делегаций поддержали предложение о включении соответствующих положений с целью учета все более широкого использования современных материалов на судах и высказались за более удобный для пользователей формат этих

положений, которые можно было бы включить, например, в виде таблицы. На следующей сессии будет представлено новое предложение.

17. Взятие проб

Неофициальные документы: INF.9 (ЕСРПТ, ЕСРС, ЕОС)
INF.13 (ЕСФХП)

60. Комитет по вопросам безопасности принял к сведению упомянутые трудности, связанные с отбором проб на танкерах, в частности с обеспечением хорошего качества отобранных проб, так как устройства для взятия проб часто бывают загрязнены остатками предыдущего груза. Комитет по вопросам безопасности, однако, счел, что речь в данном случае идет, по сути дела, о практической проблеме, связанной с противоположными интересами различных сторон (химической или нефтяной промышленности, с одной стороны, и компаний – операторов судов – с другой), и ему не представляется очевидным, что эта проблема может быть решена законодательным путем, так как законодательные положения на этот счет довольно ясны.

61. Представитель ЕСФХП сообщил, что он организует совещание неофициальной рабочей группы, на котором различные стороны смогут обсудить данные проблемы. Этой группе было предложено представить в случае необходимости предложения по поправкам к Правилам, прилагаемым к ВОПОГ, если она сочтет, что для решения этих проблем можно было бы включить в Правила более подробные положения, устанавливающие необходимую процедуру.

18. Процедура осмотра, выдача свидетельств о допущении, классификация судов

Неофициальный документ: INF.17 (Франция от имени неофициальной корреспондентской рабочей группы)

62. В этом документе содержались различные предложения о поправках, сформулированные корреспондентской группой, возглавляемой Францией, в соответствии с решениями, принятыми на предыдущей сессии (см. ECE/TRANS/WP.15/AC.2/52, пункты 44 и 45). Комитет по вопросам безопасности рассмотрел и принял эти предложения при условии, что ряд вопросов будет дополнительно обсужден корреспондентской группой и на следующей сессии будет представлено официальное предложение. Вопросы, которые требуют дальнейшего обсуждения, кратко излагаются ниже. Остальные принятые поправки будут отражены в официальном предложении.

63. В частности, было решено систематически использовать термин «признанное классификационное общество» вместо термина «классификационное общество» или «рекомендованное классификационное общество». Следует соответствующим образом проверить весь текст Правил.

64. Слово «ship» в тексте на английском языке было заменено словом «vessel». В этой связи возник вопрос о том, следует ли упоминать баржи в разделе 1.2.1 и пункте 1.6.7.2.2.5, учитывая, что термин «судно» автоматически включает в себя баржи; корреспондентской группе было поручено выяснить этот вопрос.

65. Термин «classification certificate» (классификационное свидетельство) в варианте на английском языке был заменен термином «certificate of class», и следует проверить весь текст Правил, чтобы обеспечить последовательное использование данного термина.

66. В пункте 1.6.7.2.1.4 следует предусмотреть переходные меры для учета сухогрузных судов.

67. Формулировку подраздела 1.16.13.4 следует пересмотреть, уточнив в конце, что речь идет о компетентном органе, от имени которого осуществляет деятельность классификационное общество.

68. Представитель Германии пожелал пересмотреть предложенную формулировку раздела 8.1.8. В этой связи, принимая во внимание сноску на стр. 11 рассматриваемого документа, было уточнено, что соответствующий период составляет 12, а не 6 месяцев. Секретариат обратил внимание участников на то, что Комитет по вопросам безопасности уже принял решение исключить разделы 8.1.8 и 8.1.9 в издании ВОПОГ 2017 года (см. ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2015/45 и ECE/TRANS/WP.15/AC.2/52, пункт 46 и приложение III).

69. Представитель Франции от имени неофициальной корреспондентской рабочей группы подготовит новый документ с учетом решений, принятых на нынешней сессии, и результатов предстоящих обсуждений в корреспондентской группе.

VI. Доклады неофициальных рабочих групп (пункт 5 повестки дня)

A. Неофициальная рабочая группа по дегазации грузовых танков

Документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2015/29 (Нидерланды)
(доклад о работе третьей сессии неофициальной рабочей группы)

70. Председатель предложил участникам высказать замечания относительно подготовленных этой группой предложений при том понимании, что группе следует продолжить работу и представить на следующей сессии новое предложение.

71. Было отмечено, что дегазация должна проводиться в отношении всех газов, содержащихся в грузовых танках, включая удушающие, окисляющие или коррозионные газы и пары, а не только легковоспламеняющиеся или токсичные газы и пары.

72. Вопрос об удостоверении состояния отсутствия газов лицом, утвержденным компетентным органом, в соответствии с разделом 1.1.2.5 также следовало бы изучить более подробно, в частности для того, чтобы уточнить, о каком компетентном органе идет речь в контексте международных перевозок и, если необходимо, каким может быть срок действия свидетельства.

73. Что касается вопроса о дегазации порожних грузовых танков (подраздел 7.2.3.7), то следовало бы изучить существующие процедуры, в частности учесть возможную регламентацию, касающуюся предотвращения загрязнения воздуха (возможная фильтрация отходящих газов).

74. И наконец, было отмечено, что некоторые остатки груза рассматриваются как опасные отходы и что необходимо учитывать последние разработки в этой области, например в рамках Конвенции о сборе, сдаче и приеме отходов, образующихся при судоходстве на Рейне и на других внутренних водных путях (КОВВП).

В. Неофициальная рабочая группа по защите против взрывов на танкерах

Неофициальный документ: INF.8 (ЦКСР) (доклад группы о работе ее восьмой сессии)

75. Комитет по вопросам безопасности провел обзор всех сформулированных этой группой предложений. Группа подготовит пересмотренный вариант данных предложений с целью учета высказанных замечаний и принятых решений. Следовало бы также учесть ряд следующих принципиальных решений:

- сослаться в первую очередь на международные стандарты ISO и IEC, а не на стандарты EN, которые могут, однако, также дополнительно упоминаться в случаях, когда они соответствуют стандартам ISO и IEC;
- уточнить стандарты ISO/IEC, применимые к процедурам оценки соответствия (см., например, документ ECE/TRADE/391);
- проверить, какие вещества могут использоваться для калибровки газодетекторных систем;
- проконсультироваться с неофициальной рабочей группой по дегазации по вопросам, связанным с отбором проб;
- изложить в отдельном документе предложения, которые не связаны непосредственно с защитой против взрывов;
- проверить, не дублируют ли предписывающие положения некоторых определений требования, содержащиеся в других главах;
- обосновать ограничения вместимости, предусмотренные в определениях некоторых резервуаров/танков для остатков груза и т.д.;
- изучить вопрос об обеспечении защиты в ходе установки/демонтажа элементов пламегасителей;
- перенести в случае необходимости положения подраздела 9.1.0.50, касающиеся документов, в часть 8;
- предусмотреть переходные меры.

76. Неофициальной рабочей группе также было предложено рассмотреть содержащиеся в документе ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2015/33 предложения ЕСПС и ЕОС, касающиеся требований, предъявляемых к электрооборудованию.

С. Неофициальная рабочая группа по средствам для эвакуации

Неофициальный документ: INF.11 (Нидерланды)

77. Комитет по вопросам безопасности принял к сведению доклад неофициальной рабочей группы и отметил, что осталось решить ряд вопросов. Рекомендованным классификационным обществам ВОПОГ следует подготовить предложения, которые будут обсуждены на втором совещании неофициальной группы, а затем официально представлены Комитету на его следующей сессии.

78. В связи с пунктом 7а доклада представитель Австрии подчеркнул, что на борту судна может находиться гораздо больше людей, чем количество членов экипажа, и что поэтому укрытия должны быть спроектированы соответствующим образом. Если это не представляется возможным, он предложил ограничить количество людей, которым разрешено находиться на борту судна в данный момент, с учетом вместимости укрытия.

79. Комитет по вопросам безопасности предложил неофициальной рабочей группе изучить все поднятые вопросы и при необходимости предложить несколько альтернативных вариантов, с тем чтобы решения можно было принять на следующей сессии. Он высказался за то, чтобы в совещании неофициальной рабочей группы приняли участие технические эксперты классификационных обществ.

D. Неофициальная рабочая группа по веществам

Неофициальный документ: INF.12 (ЦКСР)

80. Поскольку доклад рабочей группы был представлен только на немецком языке, не удалось принять решения относительно предложенных текстов, которые должны быть официально представлены на следующей сессии. Поэтому Комитет по вопросам безопасности лишь принял к сведению результаты работы. Он, однако, поддержал содержащееся в разделе I (пункты 37 и 38) разъяснение, согласно которому информация, включенная в таблицу С в отношении аммиака (№ ООН 1005 и 2672), является правильной.

81. Что касается раздела К, посвященного классификации отходов, то было отмечено, что суда производят два типа отходов: отходы, связанные с остатками груза и мытьевой водой, и отходы, образующиеся в результате функционирования судна (работы двигателей и т.д.). Необходимо учитывать положения КОВВП, а также будущее развитие этой конвенции. Представителю ЕОС было предложено передать неофициальной рабочей группе информацию о различных соответствующих продуктах, их статусе как отходов согласно КОВВП, терминологии, составе и т.д.

82. Комитет по вопросам безопасности утвердил толкование неофициальной рабочей группы по веществам (раздел L), согласно которому нет необходимости в дополнительных требованиях в отношении вентиляции для контейнеров ВКЗ.

VII. Программа работы и график совещаний (пункт 6 повестки дня)

83. Следующая сессия состоится в Женеве 25–29 января 2016 года, и в ходе нее Комитет по вопросам безопасности должен будет окончательно принять проекты поправок, которые должны вступить в силу 1 января 2017 года, и, в частности, предложения о поправках, сформулированные Совместным совещанием МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ в целях мультимодального согласования. Крайним сроком представления документов является 30 октября 2015 года.

84. Последующая сессия состоится в Женеве 22–26 августа 2016 года (крайний срок представления документов: 27 мая 2016 года).

VIII. Прочие вопросы (пункт 7 повестки дня)

A. Системы швартовки с использованием магнитных устройств (Dock Lock System)

Неофициальный документ: INF.14 (Нидерланды)

85. Комитет по вопросам безопасности счел, что, прежде чем включать в ВОПОГ положения о данных системах, уже представленные на двадцать третьей

сессии (ECE/TRANS/WP.15/AC.2/48, пункты 15–17), необходимо представить эти системы органам, компетентным в области внутреннего судоходства в целом, поскольку они могут использоваться на всякого рода судах. Затем следует проверить, потребует ли их использование на судах, предназначенных для перевозки опасных грузов, внесения изменений в Правила, прилагаемые к ВОПОГ.

В. Просьба Европейской ассоциации оптовых поставщиков нефтепродуктов (ЕАОН) о предоставлении консультативного статуса

Неофициальный документ: INF.19 (ЕАОН)

86. Комитет по вопросам безопасности отметил, что ЕАОН представляет группу нефтяных компаний, которые проявляют интерес к ВОПОГ как отправители больших количеств нефтепродуктов, перевозимых танкерами. Поскольку данная просьба была направлена с запозданием, представителю ЕАОН было предложено передать обычно требуемую документацию, с тем чтобы можно было проверить, отвечает ли данная организация обычно предъявляемым критериям для участия в качестве неправительственной организации. После проведения обычных проверок просьба будет рассмотрена на следующей сессии.

С. Выражение признательности г-ну Кристоферу Смигу

87. Комитет по вопросам безопасности был проинформирован о том, что нынешняя сессия является последней сессией, в работе которой в качестве сотрудника секретариата участвует г-н Смит, поскольку в конце ноября 2015 года он выходит на пенсию. Начиная с 1985 года на протяжении всей своей карьеры г-н Смит работал сотрудником ООН. В 1997 году он начал работать в Отделе транспорта ЕЭК ООН, где он занимался, в частности, вопросами безопасности дорожного движения, а в 2007 году перешел в Секцию по опасным и специальным грузам, где он выполнял функции секретаря Рабочей группы по перевозкам скоропортящихся пищевых продуктов и помощника секретаря, отвечающего за деятельность, связанную с ВОПОГ. Комитет по вопросам безопасности искренне поблагодарил г-на Смита за его весьма ценный вклад в работу Группы и пожелал ему долгих лет счастливой жизни после выхода на пенсию.

IX. Утверждение доклада (пункт 8 повестки дня)

88. Комитет по вопросам безопасности утвердил доклад о работе своей двадцать седьмой сессии и приложения к нему на основе проекта, подготовленного секретариатом.

Приложение I

Проекты поправок к Правилам, прилагаемым к ВОПОГ, для вступления в силу 1 января 2017 года

1.4.3.3 u) Изменить следующим образом:

«u) он должен удостовериться в том, что на всем протяжении погрузки обеспечено постоянное надлежащее наблюдение за этой операцией».

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2015/32)

9.1.0.40.2.7 а) В конце включить следующее: «или, если таких требований не предусмотрено, требованиям признанного классификационного общества».

9.3.1.40.2.7 а) В конце включить следующее: «или, если таких требований не предусмотрено, требованиям признанного классификационного общества».

9.3.2.40.2.7 а) В конце включить следующее: «или, если таких требований не предусмотрено, требованиям признанного классификационного общества».

9.3.3.40.2.7 а) В конце включить следующее: «или, если таких требований не предусмотрено, требованиям признанного классификационного общества».

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2015/8)

7.2.4.77 Изменить заголовок в колонке 4 таблицы следующим образом:

«3, группа упаковки III (№ ООН 1202: вторая и третья позиции в таблице С), 4.1».

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2015/10)

8.2.2.8 Присвоить тексту, следующему после заголовка, номер 8.2.2.8.1.

Добавить новый пункт 8.2.2.8.2 следующего содержания:

«8.2.2.8.2 Договаривающиеся стороны передают секретариату ЕЭК ООН пример национального образца каждого свидетельства, предназначенного для выдачи в соответствии с настоящим разделом, наряду с примерами образцов свидетельств, которые по-прежнему действительны. Любая Договаривающаяся сторона может, помимо этого, передавать пояснительные замечания. Секретариат ЕЭК ООН предоставляет полученную информацию всем Договаривающимся сторонам».

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2015/14)

8.6.1.3 и 8.6.1.4 На странице 3 включить строку «установка для закачивания инертного газа» после «система охлаждения груза».

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2015/16)

9.3.x.13 Добавить новый пункт следующего содержания:

«9.3.x.13.4 Должна быть подтверждена плавучесть судна в поврежденном состоянии в наиболее неблагоприятных грузовых условиях. С этой целью должна быть подтверждена достаточная остойчивость путем ее расчета на критических промежуточных стадиях затопления и на конечной стадии затопления».

9.3.x.15.2 Добавить новый первый абзац следующего содержания:

«Для промежуточной стадии затопления должны соблюдаться следующие критерии:

$$GZ \geq 0,03 \text{ м}$$

Диапазон положительных значений GZ : 5°».

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2015/24)

Приложение II

Исправления к Правилам, прилагаемым к ВОПОГ, – только версия на немецком языке

Пункт 9.3.2.22.4 а), третий подпункт, и пункт 9.3.3.22.4 b), третий подпункт
Вместо «Flammensperre» читать «Flammendurchschlagsicherung».

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2015/15)

1.2.1 Изменить определение сжиженного природного газа (СПГ) следующим образом:

«Flüssigerdgas (LNG)**: Erdgas (überwiegend Methan, CH₄), das unter Abkühlung verflüssigt wurde.

** Die Buchstaben "LNG" sind die Abkürzung des englischen Ausdrucks "Liquified Natural Gas"».

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2015/17)