



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)**

Двадцатая сессия

Женева, 23–27 января 2012 года

Пункт 4 b) предварительной повестки дня

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

Обеспечение остойчивости танкеров, перевозящих опасные грузы^{1, 2}

Передано правительством Германии

I. История вопроса

1. На восемнадцатой сессии Комитета по вопросам безопасности делегация Германии сообщила об аварии, которая произошла на Рейне 13 января 2011 года с танкером "Вальдхоф", перевозившим серную кислоту.

2. В ходе девятнадцатой сессии Комитета по вопросам безопасности Центральная комиссия судоходства по Рейну (ЦКСР) представила сведения о своей деятельности, связанной с обеспечением безопасности и надежности Рейна в качестве внутреннего водного пути.

¹ Распространено на немецком языке Центральной комиссией судоходства по Рейну в качестве документа CCNR/ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2012/14.

² В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2010–2014 годы (ECE/TRANS/208, пункт 106; ECE/TRANS/2010/8, подпрограмма 02.7 b)).

3. Германия, будучи страной, где произошла эта авария, и власти которой несут ответственность за ликвидацию последствий этой аварии, организовала в совокупности три рабочих совещания (в апреле, июне/июле и октябре 2011 года) для неофициального обсуждения целесообразности внесения поправок в Правила, прилагаемые к ВОПОГ, а также крайней необходимости аварийных и других мер. В этих совещаниях приняли участие свыше 40 представителей Договаривающихся сторон, Европейской комиссии, внутренних судоходных компаний, рекомендованных классификационных обществ, организаторов подготовки, предприятий химической промышленности, ЦКСР и других экспертных органов. Неизменно подчеркивалось, что поправки в Правила, прилагаемые к ВОПОГ, могут вноситься только Комитетом по вопросам безопасности.

4. В рамках Европейского союза не было сочтено, что необходимо принять безотлагательные меры в соответствии со статьей 5 Директивы № 2008/68/ЕС Европейского парламента и Совета от 24 сентября 2008 года, касающейся перевозки опасных грузов внутренним транспортом. Изложенных в Правилах предписаний в отношении остойчивости оказалось в принципе достаточно. Однако некоторые аспекты Правил подлежат усовершенствованию для облегчения понимания, обеспечения соблюдения и практического исполнения этих предписаний. Было решено, что в Правила, прилагаемые к ВОПОГ, следует безотлагательно внести поправки, связанные со следующими вопросами:

а) остойчивость в качестве темы для подготовки судоводителей и экспертов в области ВОПОГ;

б) важность и применение так называемого "перечня веществ", который выдается классификационными обществами;

в) содержание, формат и применимость документации об остойчивости танкеров.

5. В ходе третьего рабочего совещания, которое было организовано Германией и состоялось 4–5 октября 2011 года, были сформулированы и обсуждены подробные предложения по поправкам, связанным исключительно с перевозкой танкерами. Эти неофициальные предложения будут теперь представлены Комитету по вопросам безопасности для дальнейшего обсуждения и возможного принятия.

II. Предложения о внесении поправок и пояснения

6. Делегация Германии благодарит всех участников трех рабочих совещаний за квалифицированное и активное сотрудничество и представляет следующие проекты поправок к Правилам, прилагаемым к ВОПОГ, для вступления в силу с 1 января 2013 года.

7. Текст, который предлагается удалить, зачеркнуть, а новый или измененный текст выделен подчеркиванием, если он дополняет существующий текст. После каждой предлагаемой поправки приводится пояснение.

A. Поправки, касающиеся знаний ответственного судоводителя

1. Квалификация членов экипажа судна

а) Изменить подраздел 7.2.3.15 следующим образом:

"7.2.3.15 Эксперт на борту судна

При перевозке опасных веществ ~~на борту судна должен находиться ответственный судоводитель должен в то же время являться экспертом, предусмотренным в пункте 8.2.1.2. Кроме того, этот эксперт он должен являться:~~

- экспертом, предусмотренным в пункте 8.2.1.[x], при перевозке опасных веществ, для которых в колонках 6 и 8 таблицы С главы 3.2 предписан танкер типа N (стенки грузового танка не являются частью корпуса судна;
- экспертом, предусмотренным в пункте 8.2.1.5, при перевозке опасных веществ, для которых в колонке 6 таблицы С главы 3.2 предписан танкер типа G; и
- экспертом, предусмотренным в пункте 8.2.1.7, при перевозке опасных веществ, для которых в колонке 6 таблицы С главы 3.2 предписан танкер типа C.

ПРИМЕЧАНИЕ: Перевозчику надлежит решить, кто из членов экипажа судна является ответственным судоводителем, и указать его имя в [находящихся на борту] документах. В случае отсутствия такого решения данное предписание применяется к каждому судоводителю.

В порядке отступления от этого предписания при перевозке опасных грузов наливными лихтерами достаточно, чтобы лицо, ответственное за загрузку, разгрузку и балластировку наливного лихтера, обладало знаниями, предписанными в пунктах 8.2.1.2, 8.2.1.5 или 8.2.1.7"

(Текст второго абзаца остается без изменений).

Пояснение: В существующих требованиях, касающихся квалификации судоводителей, ответственных также за загрузку судна, аспекты остойчивости учитываются в весьма ограниченной степени. ВОПОГ содержит правила, включающие наиболее подробные требования к подготовке, которые могут служить основой в краткосрочной перспективе.

Судоводитель должен обладать систематизированными знаниями о свойствах перевозимых продуктов, процессе загрузки и предписаниях, касающихся остойчивости танкеров внутреннего плавания.

Подготовка только лишь судоводителя, несущего "главную ответственность", является незначительной, однако достаточной мерой, но ее должны и могут дополнять меры, принимаемые перевозчиками/работодателями для организации замещения и поручения задач на борту судна.

b) Включить новое переходное положение 1.6.1.X

"Положения подраздела 7.2.3.15, касающиеся эксперта на борту судна, могут применяться до 31 декабря 2014 года в редакции, применимой на 31 декабря 2012 года. Ответственному судоводителю или лицу, ответственному за лихтер, у которого на 1 января 2015 года имеется свидетельство эксперта, действительное после этой даты, согласно редакции, применимой на 31 декабря 2012 года, до истечения срока действия этого свидетельства освобождается от прохождения подготовки по части "стойчивость" курса подготовки в соответствии с пунктом 8.2.1.[x]".

Пояснение: Необходимо рассмотреть вопрос о разумном переходном периоде для переподготовки существующих экипажей судов (например, для продления

сроков отсутствия на борту). Кроме того, в течение переходного периода компетентные органы Договаривающихся сторон смогут адаптироваться к изменениям предписаний, касающихся курсов подготовки и последующих экзаменов.

2. Предписания, касающиеся подготовки экспертов

*) Без изменений:

"8.2.1.3 Эксперты, упомянутые в пункте 8.2.1.2, должны пройти основной курс подготовки.

...".

а) После пункта 8.2.1.3 добавить следующий новый текст:

"Эксперты по перевозке веществ судами типа N (стенки грузового танка не являются частью корпуса судна) должны пройти специализированный курс по остойчивости, охватывающий по крайней мере целевые темы, указанные в пункте 8.2.2.3.3. Подготовка осуществляется в рамках курсов, утвержденных компетентным органом³".

Пояснение: К остойчивости судов с двойным корпусом применяются особые предписания. Следовательно, лица, которые уже являются экспертами или судводителями на борту судов типа N с двойным корпусом (стенки грузового танка не являются частью корпуса судна), помимо прохождения общего курса подготовки по танкерам (типа N) должны приобретать особую квалификацию. Эта квалификация приобретается только путем получения дополнительных знаний об остойчивости в рамках нового курса переподготовки и усовершенствования, который охватывает суда всех типов (N – с двойным корпусом, G и C). Эту дополнительную подготовку по остойчивости танкеров невозможно осуществлять в рамках части "танкеры" весьма краткого и ограниченного по времени существующего курса подготовки. Поэтому для такой подготовки требуется отдельный специализированный курс.

б) Изменить пункт 8.2.1.4 следующим образом:

"8.2.1.4 По истечении пяти лет эксперт должен представить – посредством соответствующих записей, внесенных в свидетельство компетентным органом или признанной им организацией, – подтверждение того, что он прошел курс переподготовки в течение года, предшествующего дате истечения срока действия его свидетельства; этот курс должен охватывать по крайней мере целевые темы, указанные в пунктах 8.2.2.3.1.1 и 8.2.2.3.1.2 или 8.2.2.3.1.3, и включать, в частности, последние нововведения. Курс переподготовки экспертов по перевозке веществ судами типа N (стенки грузового танка не являются частью корпуса судна) должен дополнительно охватывать экзаменационные целевые темы, указанные в пункте 8.2.2.3.3. Новый срок действия свидетельства начинается с даты истечения предыдущего срока действия свидетельства. В остальных случаях он начинается с даты выдачи свидетельства о прохождении курса".

Пояснение: Для обеспечения постоянного поддержания уровня квалификации экспертов путем обновления специальных знаний об остойчивости должны также регулярно проводиться курсы переподготовки.

³ Однако в этом случае потребовалось бы проводить соответствующее различие в свидетельствах экспертов.

- с) Изменить пункт 8.2.1.5 следующим образом:

"8.2.1.5 Эксперты по перевозке газов должны пройти специализированный курс, охватывающий по крайней мере целевые темы, указанные в пункте 8.2.2.3.3.1, и курс переподготовки и усовершенствования по остойчивости, охватывающий по крайней мере экзаменационные целевые темы, указанные в пункте 8.2.2.3.3.3. Подготовка должна осуществляться в рамках курсов, утвержденных компетентным органом. Свидетельство эксперта выдается лицам, которые прошли подготовку и успешно сдали ~~экзамен по перевозке газов~~ экзамены по курсам переподготовки и усовершенствования по газам и остойчивости, а также представили подтверждение того, что они проработали на судне типа G в течение не менее одного года за двухлетний период до или после сдачи экзамена".

Пояснение: Особые предписания, касающиеся остойчивости, применяются ко всем судам с двойным корпусом, в частности к судам типа G. Следовательно, для работы на таких судах специальные знания должны преподаваться уже на начальном этапе подготовки. Дополнительную подготовку по остойчивости танкеров внутреннего плавания невозможно осуществлять в рамках весьма краткого и ограниченного по времени существующего специализированного курса по газам. Поэтому для такой подготовки требуется отдельный курс переподготовки и усовершенствования.

- d) Изменить пункт 8.2.1.6 следующим образом:

В первом пункте маркированного списка добавить "успешно" перед "прошел", заменить "в пункте" на "в пунктах" и добавить "и 8.2.2.3.3.3" после "8.2.2.3.3.1".

Пояснение: Для обеспечения постоянного поддержания уровня квалификации экспертов путем обновления специализированных знаний об остойчивости также будут регулярно проводиться курсы переподготовки. Можно было бы обсудить вопрос о возможности методичного преподавания сопоставимых знаний во время "работы на борту".

- e) Изменить пункт 8.2.1.7 следующим образом:

"8.2.1.7 Эксперты по перевозке химических продуктов должны пройти специализированный курс, охватывающий по крайней мере целевые темы, указанные в пункте 8.2.2.3.3.2, и курс переподготовки и усовершенствования по остойчивости, охватывающий по крайней мере экзаменационные целевые темы, указанные в пункте 8.2.2.3.3.3. Подготовка осуществляется в рамках курсов, утвержденных компетентным органом. Свидетельство выдается лицам, которые прошли подготовку и успешно сдали ~~экзамен по перевозке химических продуктов~~ экзамены по курсам переподготовки и усовершенствования по химическим продуктам и остойчивости, а также представили подтверждение того, что они проработали на судне типа C в течение не менее одного года за двухлетний период до или после сдачи экзамена".

Пояснение: Особые предписания, касающиеся остойчивости, применяются ко всем судам с двойным корпусом, в частности к судам типа C. Следовательно, для работы на таких судах специальные знания должны преподаваться уже на начальном этапе подготовки. Дополнительную подготовку по остойчивости танкеров внутреннего плавания невозможно осуществлять в рамках весьма краткого и ограниченного по времени существующего специализированного

курса по химическим продуктам. Поэтому для такой подготовки требуется отдельный курс переподготовки и усовершенствования.

f) Изменить пункт 8.2.1.8 следующим образом:

В первом пункте маркированного списка добавить "успешно" перед "прошел", заменить "в пункте" на "в пунктах" и добавить "и 8.2.2.3.3.3" после "8.2.2.3.3.2".

Пояснение: Для обеспечения постоянного поддержания уровня квалификации экспертов путем обновления специальных знаний об остойчивости также будут регулярно проводиться курсы переподготовки. Можно было бы обсудить вопрос о возможности методичного преподавания сопоставимых знаний во время "работы на борту".

g) В конце пункта 8.2.2.3.3 добавить следующий новый текст:

"Специализированный курс по остойчивости

Предварительная подготовка:	[основной курс по перевозке танкерами или комбинированный курс по перевозке сухих грузов и перевозке танкерами] [действительное свидетельство ВОПОГ о прохождении курса по танкерам или комбинированного курса по сухогрузным судам/танкерам]
-----------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Знания:	[...]
---------	-------

Квалификация:	танкеры, предназначенные для перевозки веществ, для которых требуется танкер типа N (стенки грузового танка не являются частью корпуса судна), типа C или типа G
---------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Подготовка:	[...]"
-------------	--------

Пояснение: Для обеспечения единообразных и сопоставимых условий для всех Договаривающихся сторон необходимо определить содержание подготовки и правила прохождения нового специализированного курса по остойчивости, а также приобретаемую в результате прохождения этого курса квалификацию. Неофициальной рабочей группе по каталогу вопросов предлагается представить в неофициальном документе подходящий текст для рубрик "Знания" и "Подготовка".

h) Добавить новый пункт 8.2.2.3.3.3 следующего содержания:

"Специализированный курс по остойчивости должен охватывать по крайней мере следующие темы:

- параметры, имеющие отношение к остойчивости;
- кренящие моменты;
- примеры расчетов;
- аварийная остойчивость, промежуточные стадии и конечная стадия затопления;
- влияние свободных поверхностей;

- оценка устойчивости на основе существующих критериев устойчивости (текст Правил);
- оценка устойчивости неповрежденного судна с помощью кривой восстанавливающих плеч;
- применение компьютеров для загрузки;
- использование компьютерных систем для загрузки".

Пояснение: Для достижения желательного уровня подготовки экспертов и обеспечения единообразных и сопоставимых условий для всех Договаривающихся сторон необходимо сформулировать экзаменационные целевые темы для нового специализированного курса по устойчивости.

i) Изменить пункт 8.2.2.3.4 следующим образом:

"Курсы переподготовки и усовершенствования по газам

...

Подготовка: по газам в соответствии с пунктом 8.2.2.3.3.1 и устойчивости в соответствии с пунктом 8.2.2.3.3.3"

"Курсы переподготовки и усовершенствования по химическим продуктам

...

Подготовка: по химическим продуктам в соответствии с пунктом 8.2.2.3.3.2 и устойчивости в соответствии с пунктом 8.2.2.3.3.3".

Пояснение: Предварительные условия для прохождения курсов переподготовки, необходимо скорректировать с учетом расширения программы начальных курсов подготовки.

j) Изменить подраздел 8.2.2.4 следующим образом:

"Минимальная продолжительность подготовки должна быть следующей:

...

Специализированный курс по устойчивости: 8 занятий по 45 м. каждое"

Пояснение: По аналогии со всеми остальными типами курсов для нового специализированного курса по устойчивости необходимо определить продолжительность занятий. Поскольку можно предположить, что судоводители обладают определенными базовыми знаниями в области судостроения и эксплуатации судов, одного дня занятий, посвященных обращению с опасными грузами и надлежащим методам работы, видимо, было бы достаточно.

k) Изменить подраздел 8.2.2.5 следующим образом:

"...

Минимальная продолжительность подготовки должна быть следующей:

...

Специализированный курс переподготовки по газам 10 занятий по 45 м. каждое

Специализированный курс переподготовки по химическим продуктам
10 занятий по
45 м. каждое

Один учебный день может включать не более восьми занятий, а в случае специализированных курсов – не более десяти занятий."

Пояснение: Для обновления знаний, полученных в рамках специализированного курса по остойчивости, двух занятий, видимо, было бы достаточно. Создание отдельного курса переподготовки по остойчивости не оправдано. Следовательно, в учебные планы существующих курсов переподготовки следует включить по два дополнительных занятия в связи с необходимым расширением учебной программы.

1) Включить новый пункт 8.2.2.7.3 следующего содержания:

"8.2.2.7.3 Специализированный курс по остойчивости

8.2.2.7.3.1 Кандидаты, [успешно сдавшие экзамен по основному курсу подготовки в области ВОПОГ] [прошедшие основной курс по танкерам или комбинированный курс], могут подать заявление о зачислении их на специализированный курс по остойчивости, по завершении которого проводится экзамен. Экзамен [приурочивается к экзамену, проводимому после завершения специализированных курсов по газам или химическим продуктам, и] основывается на каталоге вопросов, составленном Административным комитетом*

* Примечание секретариата: С каталогом вопросов и дополнительными руководящими указаниями по его применению можно ознакомиться на вебсайте секретариата Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (<http://www.unece.org/trans/danger/danger.htm>).

8.2.2.7.3.2 Во время экзамена кандидат должен подтвердить, что в соответствии со специализированным курсом он обладает знаниями, компетентностью и способностями, которые необходимы эксперту на борту судов для обеспечения достаточной остойчивости судна в ходе его загрузки и эксплуатации.

8.2.2.7.3.3 Для этой цели Административный комитет составляет каталог вопросов, охватывающий экзаменационные целевые темы, указанные в пункте 8.2.2.3.3.3. Задаваемые в ходе экзамена вопросы должны выбираться из этого каталога. Кандидаты не должны заранее знать, какие вопросы будут выбраны.

8.2.2.7.3.4 Экзамен проводится в письменной форме. Кандидаты должны ответить на 10 вопросов с альтернативными ответами и на один вопрос по существу. Экзамен длится в целом 30 минут.

8.2.2.7.3.5 Экзаменационная оценка выставляется по 15-балльной системе: 10 баллов за ответы на вопросы с альтернативными ответами (по одному баллу на каждый вопрос) и пять баллов – за ответ на вопрос по существу. Кандидат сдает экзамен успешно, если он получает по крайней мере семь баллов за ответы на вопросы с альтернативными ответами, по крайней мере три балла за ответ на вопрос по существу и по крайней мере 10 баллов в целом.

8.2.2.7.3.6 Во время экзамена разрешается пользоваться текстами правил и технической литературой в качестве справочных материалов".

Пояснение: Для того чтобы обеспечить внимательное изучение содержания специализированного курса по остойчивости, после его завершения должен проводиться непродолжительный экзамен. В принципе, к этому экзамену применяются те же предписания, что и к экзаменам, проводимым после специализированных курсов по газам и химическим продуктам. Однако они будут адаптированы с учетом уменьшения продолжительности подготовки. В связи с сокращенным охватом экзаменационных целевых тем форма вопросов не предписывается. Что касается продолжительности экзамена, расчетное время ответа на один вопрос составляет две минуты, как и в ходе экзаменов, проводимых после других специализированных курсов.

m) Изменить раздел 8.6.2 "Свидетельство о владении специальными знаниями в области ВОПОГ согласно пунктам 8.2.1.3, 8.2.1.5 или 8.2.1.7"

Изменить заголовок раздела следующим образом:

"8.6.2 Свидетельство о владении специальными знаниями в области ВОПОГ согласно пунктам 8.1.2.x, 8.2.1.3, 8.2.1.5 или 8.2.1.7"

Изменить обратную сторону свидетельства следующим образом:

"Владелец настоящего свидетельства обладает специальными знаниями в области ВОПОГ.

Настоящее свидетельство действительно в отношении специальных знаний в области ВОПОГ согласно пунктам:

8.2.1.3 (сухогрузные суда)*

8.2.1.3 (танкеры типа N с одинарным корпусом)

8.2.1.X (танкеры типа N (стенки грузового танка не являются частью корпуса судна))*

8.2.1.5*

8.2.1.7*"

Пояснение: В свидетельстве о владении специальными знаниями также необходимо указывать новые специальные знания о судах с двойным корпусом, если такие знания были приобретены.

В. Поправки, касающиеся "перечня веществ", дополняющего свидетельство о допущении

a) Изменить пункт 1.16.1.2.5 следующим образом:

"В случае танкеров свидетельство о допущении должно дополняться перечнем всех допущенных к перевозке танкером опасных грузов, составленным признанным классификационным обществом, которое классифицировало это судно (перечнем веществ, допущенных к перевозке судном). В той мере, в какой это необходимо для обеспечения безопасности перевозки, этот перечень должен включать в себя следующие дополнительные сведения об отдельных опасных грузах:

- критерии для оценки прочности и остойчивости судна; или
- сведения о совместимости допущенных к перевозке опасных веществ со всеми материалами, из которых изготовлено судно, вклю-

чая установки и оборудование, которые вступают в контакт с грузом.

Перечень веществ, допущенных к перевозке судном, должен быть полностью отозван признанным классификационным обществом в течение периода, указанного в пункте 1.6.1.1, если в связи с внесением в настоящие Правила поправок или изменением классификации указанные в нем вещества впредь не допускаются к перевозке этим судном.

Признанное классификационное общество должно безотлагательно передать копию перечня веществ, допущенных к перевозке судном, органу, ответственному за выдачу свидетельства о допущении, и немедленно информировать его об изменении или отзыве этого перечня".

Пояснение: Существующие формулировки могут приводить к различным толкованиям юридического и фактического значения перечня веществ, допущенных к перевозке судном. Это может стать причиной неправильной оценки данного документа, несмотря на то, что в нем также изложены важные сведения и предусмотрены необходимые для обеспечения остойчивости судна ограничения на перевозку конкретных продуктов, имеющих относительную плотность, которая не соответствует значению, указанному в свидетельстве о допущении.

Замена слова "zugestellt" словом "erstellt" в тексте Правил на немецком языке производится для приведения его в соответствие с текстами Правил на французском и английском языках.

Что касается названия перечня, то проводится четкое различие между "перечнями веществ", изложенными в таблице А, и "перечнем веществ, допущенных к перевозке судном".

Было установлено, что во всем тексте Правил на английском и французском языках не проводится различие между терминами "опасные вещества" и "опасные грузы".

В предложенном тексте приводятся более подробные положения о содержании и важности перечня веществ, допущенных к перевозке судном. Ясно выражается мысль о том, что все участники перевозки могут быть уверенными в пригодности используемого судна для перевозки всех указанных в перечне веществ (продуктов) с учетом как технических характеристик танкера (см. также пункт 9.3.x.0.1), так и применяемых положений Правил, прилагаемых к ВОПОГ. Возможность отзыва перечня веществ, допущенных к перевозке судном, побуждает его владельца брать на себя ответственность за необходимые обновления этого перечня классификационным обществом.

Компетентный орган, выдающий свидетельство о допущении судна, всегда обладает полным объемом сведений о судне, подлежащем подъему, например в случае аварии.

"Копия" означает не просто фотокопию, а подписанный или заверенный дубликат с реквизитами юридического документа.

б) Примечание: На совещаниях рекомендованных классификационных обществ ВОПОГ можно было бы обсудить вопрос о целесообразности и необходимости составления электронного перечня веществ, допущенных к перевозке судном. Однако этот перечень должен обязательно находиться на борту судна, например на случай нарушения электроснабжения.

с) Изменить пункт 1.16.15.2 следующим образом:

"Компетентные органы хранят у себя копии всех выданных ими свидетельств, а также дополняющих их перечней веществ, допущенных к перевозке судном, составленных признанными классификационными обществами, и текстов всех поправок, внесенных в эти документы, решений об их отзыве, новых выданных документов и заявлений об аннулировании этих документов и вносят в них все записи и изменения, а также сведения об аннулировании и замене свидетельств".

Пояснение: Компетентный орган, выдающий свидетельство о допущении, должен всегда обладать актуальными сведениями о соответствующем судне.

d) Изменить текст примечания после пункта 7.2.2.0.1 следующим образом:

"ПРИМЕЧАНИЕ: Вещества, допускаемые к перевозке отдельным судном, указываются в перечне веществ, допущенных к перевозке судном, который составляется признанным классификационным обществом (см. пункт 1.16.1.2.5)".

Пояснение: Четко формулируется мысль о том, что перечень веществ, допущенных к перевозке судном, является основополагающим документом, который должен использоваться в сочетании с выданным компетентным органом свидетельством о допущении для определения того, какие вещества (продукты) могут перевозиться конкретным судном.

e) Изменить пункт 8.1.2.3 следующим образом:

"Помимо документов, предписанных в пункте 8.1.2.1, на борту танкеров должны находиться следующие документы:

a)–b) (без изменений)

c) для судов, которые должны отвечать требованиям в отношении борьбы за живучесть (см. пункты 9.3.1.15, 9.3.2.15 или 9.3.3.15):

- план борьбы за живучесть;
- документы, касающиеся остойчивости неповрежденного судна, а также всех условий остойчивости неповрежденного судна, принимавшихся во внимание при расчете аварийной остойчивости, причем эти документы должны быть составлены в понятной судоводителю форме, а также брошюра по остойчивости и разрешение на использование компьютерной системы для загрузки;

d)–f) (без изменений)

g) перечень веществ, допущенных к перевозке судном, предписанный в пункте 1.16.1.2.5;

h)–o) (без изменений)".

Пояснение: Принятие названий новых документов. Мысль о понятности формы и содержания документов об остойчивости изложена в пояснении к части 9 "Брошюры по остойчивости".

f) Изменить пункт 15 в подразделе 8.6.1.3 "Образец свидетельства о допущении танкеров" следующим образом:

"15. Судно допускается к перевозке опасных грузов, указанных в перечне веществ, допущенных к перевозке судном, который предписан в пункте 1.16.1.2.5, на основании:

- результатов осмотра, проведенного¹⁾ (дата).....
- отчета об осмотре, представленного признанным классификационным обществом¹⁾ (название классификационного общества)¹⁾ (дата)
- отчета об осмотре, представленного признанным органом по освидетельствованию (название органа по освидетельствованию) (дата)

Пояснение: Как уже четко явствует из текста Правил, перечень веществ, допущенных к перевозке судном, является основополагающим документом, который должен использоваться в сочетании с выданным компетентным органом свидетельством о допущении для определения того, какие вещества (продукты) могут перевозиться конкретным судном.

Помимо компетентного органа и признанных классификационных обществ, в главе 1.16 ВОПОГ (Процедура выдачи свидетельства о допущении) сейчас также определяется деятельность специальных "органов по освидетельствованию". Этот вариант должен также быть отражен в образце свидетельства о допущении.

g) Изменить подпункт 9.3.X.0.1 b) следующим образом:

"b) Все части судна, включая любую установку и любое оборудование, которые могут вступать в контакт с грузом, должны быть изготовлены из материалов, которые не поддаются опасному воздействию со стороны груза, не вызывают его разложение и не вступают с ним в реакцию с образованием вредных или опасных продуктов. Если это невозможно было проверить во время классификации и осмотра судна, то в перечень веществ, допущенных к перевозке судном, предписанный в пункте 1.16.1.2.5, включается соответствующая оговорка".

Пояснение: Поскольку перечень веществ, допущенных к перевозке судном, включает в себя конкретные сведения о том, какие вещества допущены к перевозке соответствующим судном, в нем также должно быть четко удостоверено соблюдение требований, предъявляемых к материалам, из которых изготовлено судно. Создана правовая основа для существующей в настоящее время практики оговорок.

h) Изменить пункт 9.3.X.8.1 следующим образом:

Третий абзац

"Классификационное общество должно выдать свидетельство, удостоверяющее, что судно соответствует правилам настоящего раздела (классификационное свидетельство)".

Шестой абзац

"Классификационное общество должно составить перечень веществ, допущенных к перевозке судном, указав в этом перечне все опасные вещества, допущенные к перевозке танкером (см. также пункт 1.16.1.2.5)".

Пояснение: Предлагается уточнить названия документов, которые выдавались до сих пор классификационными обществами. Помимо классификационного свидетельства, в пункте 1.16.3.1 также предписано составление отчета об осмотре.

С. Предписания, касающиеся остойчивости танкеров

1. Обращение с водяным балластом

а) Изменить пункт 7.2.3.20.1 следующим образом:

Заполнение водой коффердамов и трюмных помещений, в которых установлены вкладные грузовые танки, не разрешается. Междубортные пространства, междудонные пространства и трюмные помещения, в которых не установлены вкладные грузовые танки, могут заполняться водяным балластом при условии, что ~~грузовые танки разгружены~~.

- это было учтено при расчетах остойчивости неповрежденного судна и аварийной остойчивости; и
~~{балластные цистерны заполнены не более чем на 90% их вместимости}~~
- в колонке 20 таблицы С главы 3.2 не предусмотрено запрещения на этот счет.

Если из-за воды в балластных цистернах остойчивость судна может оказаться под угрозой:

- a) устанавливаются стационарные указатели уровня; или
- b) уровень наполнения балластных цистерн проверяется ежедневно до отхода и во время эксплуатации судна.

При наличии указателей уровня балластные цистерны также могут заполняться частично. В противном случае они должны быть полностью заполнены или опорожнены".

Пояснение: Было также установлено, что операции с водяным балластом могут отрицательно сказываться на остойчивости судна с двойным корпусом. Под влиянием свободных поверхностей в балластных цистернах это отрицательное влияние может усилиться, в частности в ситуациях, когда свободные поверхности имеются и в грузовых танках. Этот факт заслуживает гораздо более пристального внимания, и поэтому о нем нужно четко упомянуть в Правилах.

В ходе осмотра, осуществляемого классификационным обществом, может устанавливаться вероятность возникновения проблем с остойчивостью отдельного судна. Только экипаж судна в состоянии принять надлежащие меры по исправлению ситуации, если точно известны уровни наполнения.

Делегации Германии не понятно, почему уровень наполнения балластных цистерн не должен превышать 90%. Можно было бы обсудить вопрос об удалении этого предписания.

b) В таблицу, приводимую в пункте 1.6.7.2.2.2, добавить новую графу следующего содержания:

"7.2.3.20.1	Указатели уровня для балластных цистерн	Н.З.М. Для танкеров типа С и G. Возобновление свидетельства о допущении с 1 января 2013 года"
-------------	-----------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------

Пояснение: Во время установки указателей уровня на судах, эксплуатируемых без каких-либо дополнительных модификаций, могут возникнуть технические проблемы (например, с доступом в балластные цистерны или прокладкой кабелей). Установка указателей уровня должна требоваться не только в процессе эксплуатации судов, а во время очередного всеобъемлющего осмотра судна.

2. Степень наполнения для веществ, имеющих отличающееся значение плотности

а) Изменить пункт 7.2.4.21.1 следующим образом:

"Степень наполнения, указанная в колонке 11 таблицы С главы 3.2 или рассчитанная в соответствии с пунктом 7.2.4.21.3 для отдельного грузового танка, не должна превышать".

Пояснение: Существующий текст можно толковать по-разному: например, полагать, что слова "степень наполнения" относятся к совокупному объему грузовых танков. Однако сведения в колонке 11 таблицы С явно относятся к отдельному танку.

б) Изменить пункт 7.2.4.21.3 следующим образом:

"При перевозке веществ, имеющих относительную плотность, превышающую значение, указанное в свидетельстве о допущении, максимально допустимая степень наполнения грузовых танков рассчитывается по следующей формуле:

$$\text{максимально допустимая степень наполнения (\%)} = a * 100/b$$

a = относительная плотность, указанная в свидетельстве о допущении,

b = относительная плотность перевозимого вещества.

Однако при этом степень наполнения, указанная в колонке 11 таблицы С главы 3.2, не должна превышать.

ПРИМЕЧАНИЕ: Кроме того, во время наполнения грузовых танков должны соблюдаться предписания, касающиеся остойчивости, продольной прочности и максимальной осадки судна".

Пояснение: В предложенном тексте ясно показано, что расчетная формула относится к более низкой степени наполнения отдельного танка по сравнению со значением, указанным в колонке 11 таблицы С, а также к поперечной прочности грузовых танков, т.е. к параметрам, лежащим в основе сведений, вносимых в свидетельство о допущении. Вновь подчеркивается необходимость учета дополнительных соображений.

3. Подтверждение остойчивости неповрежденного судна

а) Изменить пункт 9.3.X.13.3 следующим образом:

"Должна быть подтверждена достаточная остойчивость неповрежденного судна на всех стадиях загрузки и разгрузки и в конечном груженом со-

стоянии для всех значений относительной плотности, указанных в перечне веществ, допущенных к перевозке судном, который предписан в пункте 1.16.1.2.5.

Каждый раз во время загрузки судна с учетом фактических уровней наполнения танков и значений дифферента должны по мере необходимости соблюдаться предписания, касающиеся остойчивости неповрежденного судна и аварийной остойчивости.

Должны также приниматься во внимание промежуточные стадии эксплуатации судна.

Документы с подтверждением остойчивости и сведения о всех случаях загрузки, утвержденных признанным классификационным обществом, которое классифицировало судно, должны быть включены в брошюру по остойчивости. Если не все случаи загрузки были конкретно учтены, то содержание брошюры по остойчивости вводится в компьютер для загрузки, утвержденный признанным классификационным обществом, которое классифицировало судно.

ПРИМЕЧАНИЕ: Брошюра по остойчивости должна быть составлена на понятном [ответственному] судоводителю языке и в понятной ему форме и включать в себя следующие сведения:

- общую информацию о судне;
- общие планы, в которых указывается расположение, вместимость и предназначение отсеков и помещений (грузовых танков, кладовых, жилых помещений и т.д.);
- чертеж с указанием расположения отметок осадки, относящихся к перпендикулярам судна;
- гидростатические кривые или таблицы, соответствующие расчетному дифференту, и, если предвидится возникновение значительных углов дифферента во время обычной эксплуатации судна, кривые или таблицы, соответствующие такому диапазону углов дифферента;
- интерполяционные кривые или таблицы остойчивости, рассчитанные на основе произвольных углов дифферента для диапазонов водоизмещения дифферента, предполагаемых в нормальных эксплуатационных условиях, с указанием объемов, при которых судно может оставаться на плаву;
- таблицы вместимости танков или кривые, показывающие вместимости, центры тяжести и свободные поверхности для каждого танка;
- сведения о порожнем судне (вес и центр тяжести), полученные в результате опыта кренования или измерения дедвейта в сочетании с подробными измерениями баланса масс или другими приемлемыми измерениями. Если вышеупомянутые сведения получены из сведений об однотипном судне, то в брошюре надлежит четко указать название этого однотипного судна и включить в нее копию утвержденного протокола кренования этого однотипного судна;
- копию утвержденного протокола испытания;

- все соответствующие сведения, касающиеся загрузки судна, в частности:
- сведения о порожнем судне, уровнях наполнения танков, кладовых, экипаже и другом соответствующем грузе на борту (массе и центре тяжести каждой единицы груза, влиянии свободных поверхностей в случае жидких грузов);
- сведения о степенях осадки в средней части корабля и в местах прохождения перпендикуляров;
- сведения о метацентричной высоте, исправленной с учетом влияния свободных поверхностей;
- значения и кривые восстанавливающих плеч и
- информацию о моментах продольных изгибов и поперечном воздействии сил в контрольных точках;
- сведения об отверстиях (расположении, типе герметичности и запорных устройствах)".

Пояснение: В настоящее время информационное значение и объем перечня веществ, в котором указаны продукты, допущенные к перевозке судном с учетом всех предписаний, в том числе касающихся остойчивости, определены недостаточно четко.

С другой стороны, на практике в недостаточной степени гарантируется наличие на борту понятных судоводителю документов об остойчивости. Проверка и оценка объемной брошюры по остойчивости в случае длинного перечня веществ, допущенных к перевозке судном, неизбежно привели бы к снижению необходимых высоких темпов загрузки судна в каждом отдельном случае. В связи с подготовкой таких документов также увеличились бы объемы работы и расходов классификационных обществ. Поэтому экипаж судна можно также снабдить компьютерной системой для загрузки судна при условии, что эта система должна быть принята и одобрена для конкретного судна классификационным обществом, ответственным за составление перечня веществ, допущенных к перевозке этим судном.

b) В раздел 1.2.1 добавить следующее новое определение:

«Компьютерная система для загрузки судна» означает компьютерную систему для загрузки судна, состоящую из компьютера (аппаратное обеспечение) и программы (программное обеспечение), с помощью которой можно обеспечить, чтобы каждый раз во время балластировки или загрузки:

- допустимые значения продольной [и поперечной] прочности [, а также максимальная степень осадки] не превышались; и
- остойчивость судна соответствовала предписаниям, применимым к этому судну. Для этой цели должна рассчитываться остойчивость неповрежденного судна и аварийная остойчивость».

Пояснение: Для обеспечения единообразного толкования всеми Договаривающимися сторонами и участниками перевозки необходимо определить новый термин "компьютерная система для загрузки судна".

Остойчивость оценивается без учета поперечной прочности и осадки. Теперь можно будет проверить эти критерии одним действием с помощью компьютерной системы для загрузки судна.

с) Добавить следующую новую переходную меру 1.6.7.2.4:

"1.6.7.2.4 Пункт 9.3.X.13.3 может применяться до 31 декабря 2014 года в редакции, применяемой на 31 декабря 2012 года".

Пояснение: Закупку компьютерных систем для загрузки для всех судов, на которых эти системы могут понадобиться, и необходимый инструктаж экипажей судов невозможно обеспечить без чрезмерных усилий в течение общего переходного периода до 30 июня 2013 года.

III. Безопасность перевозки

8. В результате принятия предложенных поправок степень безопасности перевозок опасных грузов танкерами внутреннего плавания повысится в связи с обеспечением остойчивости соответствующих судов.

IV. Осуществимость

9. Больших инвестиций в судостроение не требуется. По оценкам делегации Германии, расходы на указатели уровня и закупку компьютерных систем для загрузки судна не превысят обоснованных и разумных пределов. Подобное оборудование имеется в продаже и уже частично используется.

10. В связи с расширением предписаний, касающихся подготовки судоводителей (организация подготовки и проведение экзаменов, освобождение перевозчиками судоводителей от исполнения их профессиональных обязанностей на время подготовки), увеличатся объемы работы и расходов компетентных органов Договаривающихся сторон и перевозчиков.

11. Эти объемы будут варьироваться в зависимости от Договаривающейся стороны и национальных предписаний в отношении подготовки и экзаменов. Однако делегация Германии считает эту меру обоснованной с учетом повышения степени безопасности перевозки. В будущем предусмотренные в Правилах, прилагаемых к ВОПОГ, требования к подготовке можно было бы облегчить при условии включения сопоставимых тем в общую программу подготовки судоводителей и экипажей.

12. Что касается предложенного специализированного курса по остойчивости, неофициальную рабочую группу по каталогу вопросов можно было бы попросить еще точнее сформулировать целевые темы для экзамена по этому курсу, а также содержание курса и его структуру.

13. В связи с составлением перечней веществ, допущенных к перевозке судном, а также проверкой и одобрением брошюр по остойчивости и компьютерных систем для загрузки судна увеличатся объемы работы и расходов признанных классификационных обществ. Такие расходы могли бы быть возложены на собственников судов, судостроителей или перевозчиков. Эти расходы, с одной стороны, оправданы повышением степени безопасности перевозки, а с другой стороны, зависят от фактического объема перечня веществ, допущенных к перевозке судном.