



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту

Пятьдесят девятая сессия

Женева, 9–11 ноября 2015 года

Пункт 4 предварительной повестки дня

Последующая деятельность в контексте

Белой книги по эффективному

и устойчивому внутреннему

водному транспорту в Европе

Поправки к Полицейским правилам плавания по Рейну и Правилам для плавсостава судов на Рейне: изменение административных мер в отношении удостоверения судоводителя и свидетельства оператора радиолокационной установки, согласованные с австрийскими компетентными органами

**Передано Центральной комиссией судоходства
по Рейну (ЦКСР)**

I. Мандат

1. Настоящий документ представляется в соответствии с пунктом 5.1 направления работы 5: «Внутренний водный транспорт» программы работы на 2014–2015 год (ECE/TRANS/2014/23), принятой Комитетом по внутреннему транспорту 27 февраля 2014 года.

2. В 2015 году ЦКСР приняла резолюции, касающиеся предписаний для судов, использующих в качестве топлива сжиженный природный газ (СПГ) (резолюция 2015-I-7), образцов рейнских патентов (резолюция 2015-I-10), признания бортовых журналов третьих государств на Рейне (резолюция 2015-I-11) и административных мер, согласованных ЦКСР с Австрией (резолюция 2015-I-12). В приложениях I, II, III и IV к настоящему документу приводятся протоколы, разработанные на основании указанных резолюций, и приложения к ним.



Приложение I

Протокол 7: Предписания для судов, использующих в качестве топлива сжиженный природный газ (СПГ)

Поправки к Полицейским правилам плавания по Рейну на основании предписания временного характера и к Правилам, касающимся плавсостава на Рейне, на основании окончательного изменения

1. В настоящее время на внутреннем судоходстве в Европе в качестве топлива практически повсеместно используется газойль. Европейский союз (ЕС), а также государства – члены Центральной комиссии судоходства по Рейну (ЦКСР) намерены ввести в практику на внутреннем судоходстве, по аналогии с другими видами транспорта, альтернативные виды топлива. В рамках различных национальных и европейских проектов в области научных исследований и разработок было выявлено, что наиболее подходящим топливом для внутреннего судоходства является сжиженный природный газ (СПГ) с учетом его невысокой удельной стоимости на единицу энергоотдачи, его высокой энергоемкости и его приемлемости с точки зрения экологии и климата в результате сжигания. В настоящей резолюции под сжиженным природным газом (СПГ) подразумевается природный газ, который был сжижен в результате доведения его температуры до $-161\text{ }^{\circ}\text{C}$.

2. ЦКСР положительно относится к использованию сниженного природного газа (СПГ) в качестве альтернативного топлива на внутреннем судоходстве. В своей концепции на период до 2018 года она предусматривает следующее: «Инновации в интересах использования альтернативных видов топлива и альтернативных видов энергии следует поощрять при условии обеспечения требований в области безопасности».

3. Что касается газойля, то использование природного газа (как, например, сжиженного природного газа (СПГ)) в качестве топлива сопряжено с повышением риска в плане безопасности. Именно по этой причине, по аналогии с другими видами топлива с температурой вспышки $55\text{ }^{\circ}\text{C}$ или ниже, использование природного газа в любой форме в настоящее время в условиях внутреннего судоходства по Рейну и в Европе запрещено. Для того чтобы определить возможность использования сжиженного природного газа (СПГ) в условиях полной безопасности, ЦКСР временно разрешило использовать его на борту пятнадцати судов при условии соблюдения ими многочисленных технических и эксплуатационных требований. В этих целях она разработала для этих судов соответствующие рекомендации на основании пункта 3 статьи 2.19 Правил освидетельствования судов на Рейне (ПОСР). В настоящее время в эксплуатации находится пять из таких судов. Протоколы оценки, которые представляются на регулярной основе операторами этих судов, позволили сделать вывод о том, что использование сжиженного природного газа (СПГ) в качестве топлива на судах внутреннего плавания вполне возможно без какого бы то ни было ущерба для безопасности, при условии соблюдения особых требований к конструкции и эксплуатации этих судов, а также требований к подготовке их экипажей.

4. Как следствие, ЦКСР решила внести в свои правила соответствующие поправки с целью разрешить отныне использование сжиженного природного газа (СПГ) при условии соблюдения некоторых требований. Для того чтобы завершить в ближайшие сроки работы, необходимые для внесения поправок, допускающих использование сжиженного природного газа (СПГ), ЦКСР рассмотрит возможность использования каких-либо иных альтернативных видов топлива на более позднем этапе.

5. По соображениям технических сложностей, связанных с использованием сжиженного природного газа (СПГ) и с его масштабными последствиями для внутреннего судоходства, ЦКСР сочла необходимым активно привлечь к этой работе работников внутреннего судоходства и технических специалистов, которые уже обладают необходимым опытом использования сжиженного природного газа (СПГ). Для подготовки поправок к Полицейским правилам плавания по Рейну (ПППР) ЦКСР воспользовалась опытом группы экспертов при поддержке по линии европейского научно-исследовательского проекта «Генеральный план использования СПГ на Рейне-Майне-Дунае». В процессе разработки соответствующего дополнения, подлежащего включению в Правила для плавосостава на Рейне (ППР), была оказана помощь со стороны как центров профессиональной подготовки, так и опытных представителей отрасли судоходства. Что касается разработки очень обширных и сложных дополнений к ПОСР, то ЦКСР воспользовалась поддержкой со стороны группы экспертов, созданной делегацией Нидерландов в целях подготовки технических предписаний, регламентирующих использование сжиженного природного газа (СПГ). Предложения по внесению изменений в правила в сводном виде были также представлены объединениям соответствующих экономических секторов, а также экспертам по административным вопросам, классификационным обществам и другим учреждениям в рамках соответствующего обсуждения. Участники этого обсуждения в общем и целом одобрили эти предложения. Высказанные ими по этому случаю замечания были должным образом приняты во внимание компетентными органами ЦКСР в ходе последующего процесса принятия решения.

6. Делегация Нидерландов представила результаты исследования воздействия, проведенные по ее собственной инициативе, на предложенные изменения и дополнения к правилам ЦКСР. Эти исследования в целом подтверждают целесообразность выполнения этих предложений.

7. ПППР будут, в частности, дополнены предписаниями, касающимися:

- сигнализации судов, использующих сжиженный природный газ (СПГ),
- шлюзования судов, использующих сжиженный природный газ (СПГ),
- вахты и наблюдения,
- заправки сжиженным природным газом (СПГ).

Предписания, касающиеся заправки, предусматривают необходимость разработки контрольного перечня. В настоящее время этот контрольный перечень находится на стадии разработки и будет – в той степени, насколько это возможно, – идентичным контрольному перечню, который был составлен в случае заправки сжиженным природным газом (СПГ) в морских портах. Предусматривается, что этот контрольный перечень будет издан в октябре 2015 года в качестве стандарта ЦКСР на языках, используемых в рамках рейнского судоходства, и на английском языке. Кроме того, предусмотрено конкретное обязательство по информированию о том, что данные суда используют в качестве топлива сжиженный природный газ (СПГ). Соответствующие предписания содержатся в отдельной резолюции ЦКСР, касающейся новой редакции статьи 12.01 ПППР «Обязательство по информированию».

8. В ППР предусматривается включить новую главу 4-бис «Дополнительные положения, регламентирующие опыт членов экипажа судов, использующих в качестве топлива сжиженный природный газ (СПГ)». Эта глава включает, в частности, предписания:

- предусматривающие, что судоводитель и члены экипажа, причастные к заправке, должны обладать надлежащими экспертными знаниями, которые должны подтверждаться соответствующим свидетельством, и
- устанавливающие содержание программ подготовки и экзаменов.

9. ПОСР будут дополнены главой 8-тер, содержащей конкретные положения для судов оснащенных системами тяги или вспомогательными системами, работающими на тех видах топлива, у которых температура вспышки ниже или равна 55 °С, и приложением Т, посвященным сжиженному природному газу (СПГ). Необходимые работы в этой связи уже находятся на весьма продвинутом этапе, но пока еще не завершены в силу их большой сложности.

10. Поправки к ПОСР можно будет принять лишь осенью 2015 года. Тем не менее было бы целесообразно, чтобы ЦКСР приняла поправки к ПППР и ППР уже сейчас, поскольку некоторые суда, использующие в качестве топлива сжиженный природный газ (СПГ), уже находятся в эксплуатации во исполнение соответствующих рекомендаций и поскольку их число в течение предстоящих месяцев будет увеличиваться.

11. Вполне вероятно, что в ближайшие годы число судов, использующих в качестве топлива сжиженный природный газ (СПГ), будет увеличиваться. Это позволит извлечь дополнительные уроки и в случае необходимости соответствующим образом адаптировать правила ЦКСР. ПППР надлежит дополнить как можно скорее, поскольку в настоящее время в этом плане существует некоторый юридический пробел, который необходимо быстро устранить. Профессиональная подготовка членов экипажа получила отражение в рекомендациях, принятых по ПОСР, с целью устранить все юридические пробелы и предоставить профессиональным работникам этой отрасли и центрам профессиональной подготовки срок продолжительностью один год, с тем чтобы они могли подготовиться к этим изменениям.

12. Европейская комиссия положительно оценила работы ЦКСР, имеющие целью создать соответствующую правовую базу для использования сжиженного природного газа (СПГ) на внутреннем судоходстве, и сообщила о том, что она намерена обеспечить отражение этих изменений и дополнений, предусмотренных в случае правил ЦКСР, – в той степени, насколько это возможно, – в соответствующих европейских правилах.

13. Ниже приведены результаты оценки, предусмотренной в порядке применения директивных указаний в отношении нормотворческой деятельности ЦКСР (резолюция 2008-I-3), и исследований воздействия, которые были проведены делегацией Нидерландов.

I. Поправка к Полицейским правилам плавания по Рейну

Обязательные требования, которым должны удовлетворять предложенные поправки

Приложение 1 к настоящей резолюции имеет целью внести в ПППР предписания для судов, использующих в качестве топлива сжиженный природный газ (СПГ). Фактически эти суда создают конкретные виды риска, обусловленного этим видом топлива. Для того чтобы обеспечить уровень безопасности, равноценный уровню на судах, работающих на газойле, были разработаны конкретные предписания для судов, которые используют в качестве топлива сжиженный природный газ (СПГ) и которые эксплуатируются на Рейне.

Возможные альтернативы предложенным поправкам

В случае некоторых изменений ПППР, предложенных в приложении 1, есть соответствующие альтернативы.

Идентификационный знак может быть выполнен в разных вариантах. Так, идентификационный знак «LNG» (СПГ) может быть нанесен на топливные баки. Однако это решение не удовлетворительно, поскольку топливные баки могут также находиться под палубой. К тому же высота букв может быть существенно больше, чем предусмотренные 20 см (порядка 1 метра). Однако цель этой маркировки состоит в том, чтобы довести до сведения людей, поднимающихся на борт, тот факт, что это судно использует в качестве топлива сжиженный природный газ (СПГ). В этом случае высота 1 м не в меру большая. К тому же такая высота букв может вызвать, как это уже отмечалось, чрезмерное чувство беспокойства у прибрежных жителей водного пути. В случае судов, перевозящих опасные грузы, такое опасение не проявляется.

В случае судов, использующих в качестве топлива сжиженный природный газ (СПГ), можно было бы предусмотреть запрет на шлюзование вместе с пассажирскими судами. Такое предписание действует, в соответствии со статьей 6.28 ПППР в их нынешней редакции, в отношении судов, перевозящих опасные грузы. Этот гипотетический вариант был обсужден группой экспертов, с которой была проведена консультация по поводу разработки таких предписаний. Она сочла, что в том случае, если будут приняты меры в целях предотвращения какого бы то ни было выброса сжиженного природного газа (СПГ), то тогда суда, использующие в качестве топлива сжиженный природный газ (СПГ), можно было бы шлюзовать вместе с другими судами, не ставя под угрозу уровень безопасности.

Аналогичным образом можно было бы предусмотреть отказ от необходимости выставлять вахту на борту находящегося на стоянке судна, использующего сжиженный природный газ (СПГ). Альтернативный вариант мог бы заключаться в том, чтобы предусмотреть, на основании статьи 7.08 ПППР, соответствующее предписание обеспечивать надлежащее наблюдение. Этот вариант не нашел поддержки. Фактически, в случае повышения в топливном баке давления сработал бы клапан сброса избыточного давления, что привело бы к выбросу в атмосферу природного газа. С одной стороны такие случаи выброса необходимо предотвращать, поскольку природный газ содержит главным образом метан, который является парниковым газом. С другой стороны, в случае сбоя в работе клапана избы-

точного давления или системы СПГ риск для людей и окружающей среды вряд ли можно было бы исключить. Кроме того, группа экспертов предложила в этом случае выставлять вахту. Напротив, что касается наблюдения, то оно возможно в случае возникновения одновременно нескольких условий: когда сжиженный природный газ (СПГ) не расходуется и когда контроль за параметрами системы СПГ производится дистанционно. В этом случае группа экспертов сделала вывод о том, что выставлять вахту нет необходимости, тем более в том случае, когда наблюдение ведется лицом, которое может принять в случае необходимости оперативные меры.

В пунктах 7 и 9 приложения 1 к предложенной поправке предлагается включить в новые статьи 8.11 и 15.07 ПППР предписания, регламентирующие порядок заправки сжиженным природным газом (СПГ). Группа экспертов, тем не менее, указала, что заправка – это именно тот момент, который сопряжен с наибольшим риском. В этой связи наиболее важные предписания в области техники безопасности были взяты из ПППР, даже несмотря на то, что они могут также содержаться в контрольном перечне по заправке. Что касается предписаний в области охраны окружающей среды, то этот метод работы был также использован в процессе принятия Конвенции о сборе, хранении и удалении отходов, образующихся в ходе судоходства на Рейне и других внутренних водных путях.

Последствия этих поправок

Поправка, предложенная в приложении 1, вносит изменения в несколько статей ПППР в их нынешней редакции. Она также предусматривает включение новых статей.

Пункт 2 поправки дополняет нынешнюю редакцию статьи 1.01, определяя концепции, применимые к судам, использующим в качестве топлива сжиженный природный газ (СПГ).

Пункт 3 поправки имеет целью дополнить предусмотренный в статье 1.10 перечень документов, которые должны быть на борту судна, в частности необходимые свидетельства. Новая редакция предусматривает, что на борту должно в обязательном порядке находиться руководство по эксплуатации и подшивка с материалами по технике безопасности. Эти два документа позволяют экипажу, соответственно, правильно эксплуатировать и обслуживать суда, использующие в качестве топлива сжиженный природный газ (СПГ), и организовывать работу экипажа в случае пожара или происшествия. К тому же с учетом того факта, что эксплуатация этих судов сопряжена с возникновением особых рисков, эта поправка предусматривает обязательство иметь на борту специальные свидетельства, удостоверяющие опыт судоводителя и членов экипажа, причастных к заправке топливом.

Пункт 4 поправки предусматривает включение новой статьи 2.06, которая предписывает соответствующий идентификационный знак для судов, использующих в качестве топлива сжиженный природный газ (СПГ). Фактически, в случае происшествия важно, чтобы аварийно-спасательные службы могли сразу же по прибытии в район судна для принятия соответствующих мер, отдать себе отчет в том, что речь идет о судне, использующем в качестве топлива сжиженный природный газ (СПГ). Именно по этой причине пункт 4 поправки предусматривает обязательное наличие на этих судах идентификационного знака с акронимом «LNG», расположенного в таком месте, где его можно сразу же увидеть по прибытии на судно (Этот акроним идентичен для вариантов на всех языках). Данный идентификационный знак и его размеры были представлены в процессе обсуждения с участием уполномоченных организаций, в котором также приняли уча-

стие и представители этой отрасли. По мнению участников, он представляет собой хороший компромисс между видимой сигнализацией и необходимостью некоторой сдержанности, чтобы не вызывать необоснованное чувство беспокойства у жителей, проживающих вдоль берегов данного водного пути. Пункт 12 поправки дополняет приложение № 3 к ПППР, касающееся сигнализации судов, этим новым идентификационным знаком.

Статья 6.28 ПППР в их нынешней редакции дополняется пунктом 5 поправки, содержащим предписания, применимые к судам, использующим в качестве топлива сжиженный природный газ (СПГ), в тех случаях, когда они проходят шлюзы. Фактически, шлюзы представляют собой своего рода замкнутые пространства, поэтому исключать возможность наличия источника возгорания в случае совместного шлюзования, например с пассажирскими судами, исключать нельзя. Таким образом, для того чтобы избежать какого бы то ни было риска пожара, необходимо убедиться в том, что во время шлюзования нет выброса природного газа. Что касается отдельного шлюзования, то группы экспертов, с которыми были проведены специальные консультации по этому вопросу, сочли такой вариант ненужным.

Статья 7.08 ПППР в ее нынешней редакции предписывает для некоторых судов и в некоторых случаях оперативную вахту и во всех случаях наблюдение. Пункт 6 этой поправки распространяет эти предписания, касающиеся вахты, на суда, использующие в качестве топлива сжиженный природный газ (СПГ). Вахту на этих судах должен нести член экипажа, имеющий свидетельство, подтверждающее его опыт использования сжиженного природного газа (СПГ) в качестве топлива. Однако в тех случаях, когда сжиженный природный газ (СПГ) не расходуется (выброс природного газа через клапан избыточного давления к расходу не приравнивается) и когда рабочие данные системы СПГ являются предметом дистанционного наблюдения, требуется только наблюдение, при условии что оно осуществляется лицом, которое может принять, в случае необходимости, оперативные меры.

По мнению экспертов, с которыми были проведены консультации, заправка – это тот случай, который сопряжен с наибольшим риском в процессе эксплуатации судна, использующего в качестве топлива сжиженный природный газ (СПГ). В этой связи в пунктах 7 и 9 данной поправки содержится предложение дополнить ПППР двумя новыми статьями, в которых предусматриваются предписания, регламентирующие заправку сжиженным природным газом (СПГ). Эти предписания касаются операции по заправке и безопасности персонала в процессе заправки. Предписания по безопасности на борту судна были сведены воедино в новой статье 8.11. Предписания, регламентирующие заправку, содержатся в новой статье 15.07. Эта статья определяет основные условия, которые должны выполняться в процессе заправки в порядке обеспечения безопасности. В ней, в частности, предусматривается необходимость заполнения контрольного списка по заправке до того, как начинать сам процесс заправки. Новая статья 15.07 предусматривает также, что во время заправки на судне должны быть выставлены два щита. Один из этих щитов должен содержать информацию о том, что стоянка других судов на расстоянии ближе 10 м от судна, которое должно заправляться, запрещена. Второй щит должен предупреждать о необходимости избегать создания болтанки. Это позволит держать другие суда на расстоянии порядка двадцати метров от заправочного трубопровода, соединяющего заправляемое судно и заправочную станцию. Это расстояние было предложено группой экспертов, с которой были проведены консультации в процессе разработки этих предписаний.

Последствия в случае отказа от предложенных поправок

От этих поправок к ПППР можно было бы отказаться. Однако текст, который действует в настоящее время, не предусматривает никакого конкретного предписания для судов, использующих в качестве топлива сжиженный природный газ (СПГ). Ознакомление с результатами изучения фактора воздействия позволяет сделать вывод о том, что использование этого вида топлива будет расширяться. Использование сжиженного природного газа (СПГ) сопряжено с конкретными рисками. В случае отсутствия предписаний, которые позволят снизить эти риски, высокий уровень безопасности в области судоходства на Рейне вряд ли можно будет гарантировать в будущем. К тому же, устойчивая нормативная база способствует повышению репутации данной отрасли, а также гармоничному развитию технологии использования сжиженного природного газа (СПГ). Сейчас – это как раз тот момент времени, когда, судя по всему, эти предписания целесообразно ввести в практику.

Результат изучения фактора воздействия этих нормативных предписаний для судов, использующих в качестве топлива сжиженный природный газ (СПГ)

а) Краткая информация о заинтересованных сторонах

Стороны, с которыми были проведены собеседования, включают представителей данной отрасли (УЕНФ, ОЕВ), компетентные органы и другие заинтересованные стороны. Этим сторонам было предложено высказать свое мнение в ходе обсуждений, организованных 2 февраля 2015 года. В общем и целом они одобрили этот проект. Они сочли, что на суда, использующие в качестве топлива сжиженный природный газ (СПГ), не должны распространяться навигационные предписания, которые существенно отличаются в случае судов, использующих в качестве топлива газойль. В этой связи они высказались в пользу умеренного размера идентификационного знака. Представители отрасли считают, что специальные предписания, применяемые в процессе заправки сжиженным природным газом (СПГ), являются полезными.

б) Издержки для отрасли

Основные издержки, связанные с судами, использующими в качестве топлива сжиженный природный газ (СПГ), включают инвестиции в строительство или модернизацию существующего судна. Стоимость модернизации составляет порядка миллиона евро. Что касается дополнительных издержек, связанных с изготовлением щитов, предусмотренных данной поправкой к ПППР, то на этом фоне они незначительны.

Основные издержки, обусловленные этими предписаниями, приходится на выполнение предписаний в процессе заправки: необходимость заполнить контрольный перечень до заправки и запрет на навигацию, погрузку или разгрузку в процессе заправки. Согласно результатам исследования фактора воздействия, проведенного делегацией Нидерландов, судно, которое должно заправляться сжиженным природным газом (СПГ), должно стоять на причале на 4 часа дольше, чем судно, которое заправляется газойлем. По данным этого исследования, эти 4 часа фактически делятся по времени поровну между административной работой и самой заправкой. Это предполагает дополнительные расходы на уровне 480–2 860 евро в зависимости от характеристик судна. К тому же с учетом развития нынешних технологий, суда, использующие в качестве топлива сжиженный природный газ (СПГ), которые эксплуатируются в настоящее время на Рейне, должны заправляться примерно в 1,5 раза чаще, чем сопоставимые суда, использующие в качестве топлива газойль.

Обеспечение вахты на борту во время стоянки также может привести к дополнительным издержкам, если только эта вахта уже не предусмотрена иными правилами (например, при перевозке опасных грузов).

c) Полезные аспекты для отрасли

Полезные аспекты этих предписаний, предусматривающих внесение поправок в ПППР, для данной отрасли состоят в поддержании высокого уровня безопасности в области судоходства на Рейне. Это будет способствовать развитию технологии, за которое выступает определенная часть этой отрасли.

Вместе с тем заправка – это самый рискованный момент в процессе эксплуатации судна, использующего в качестве топлива сжиженный природный газ (СПГ). Пункты 8 и 9 данной поправки предусматривают включение конкретных предписаний, касающихся заправки. В этой связи предусматривается также обязательное заполнение до начала заправки соответствующего конкретного перечня. Это поможет представителям отрасли определять риски в процессе заправки.

d) Расходы и преимущества для государственных органов (и, в соответствующих случаях, для пользователей)

Для общества в целом использование в качестве топлива сжиженного природного газа (СПГ) приведет к сокращению выбросов в окружающую среду загрязнителей (в частности, частиц и окислов азота).

Что касается органов власти, то административные расходы могут возрасти в силу увеличения численности судов, в случае которых будет действовать обязательство по информированию, а также в связи с проведением контроля за соблюдением установленных конкретных предписаний. Эти расходы будут зависеть от темпов увеличения флота судов, использующих в качестве топлива сжиженный природный газ (СПГ).

И наконец, в случае аварии обязательство по информированию и наличие идентификационного знака позволят компетентным органам и аварийно-спасательным службам быстро определять местоположения судна и получать необходимую информацию до того, как подняться на борт.

II. Поправки к Правилам для плавсостава на Рейне

Требования, которым должны удовлетворять предлагаемые поправки

Приложение 2 к настоящему проекту резолюции имеет целью дополнить ПППР конкретными требованиями, которым должна отвечать профессиональная подготовка членов экипажа судов, использующих в качестве топлива сжиженный природный газ (СПГ).

Это дополнение должно способствовать обеспечению безопасности и надежной работы системы внутреннего судоходства и использования в качестве топлива сжиженного природного газа (СПГ).

Возможные альтернативы предложенным поправкам

В этой связи были проанализированы соответствующие альтернативы предложенным поправкам:

- Члены экипажа

Что касается членов экипажа, на которых предусматривается распространить обязательство обладать соответствующим опытом, были проанализированы три альтернативы, которые были сочтены недостаточными или из-

лишними. Альтернатива, в соответствии с которой обязательство обладать соответствующим опытом возлагалась только на судоводителя, была сочтена недостаточной и не принята. То же самое произошло и в случае альтернативы, которой предусматривалось, что обязательство обладать соответствующим опытом должно возлагаться, помимо судоводителя, еще на какого-нибудь одного члена экипажа.

Альтернатива, предусматривающая возложение обязательства обладать соответствующим опытом на всех членов экипажа, как это предусматривается в настоящее время рекомендациями ПОСР, была сочтена излишней.

- Срок действия

Срок действия свидетельства, удостоверяющего опыт работы, был согласован со сроком действия, предусмотренным действующими правилами (в частности, ППР и ВОПОГ). Срок действия продолжительностью 2,5 года, предусмотренный в ПОСР, был увеличен до 5 лет.

- Стажировка в целях переподготовки/продления срока действия компетентным органом

Что касается условий продления свидетельства, подтверждающего опыт работы, были рассмотрены следующие возможные варианты:

- возложить на владельцев свидетельства обязательство пройти еще раз курс профессионального обучения и пересдать экзамен. Это привело бы в итоге к введению в практику гораздо более жестких правил по сравнению с теми, которые применяются в случае существующих дополнительных требований к квалификации, при том что с точки зрения безопасности нужды в этом, как представляется, нет;
- освободить от обязательства проходить еще раз курс профессионального обучения для тех владельцев свидетельств, которые обладают достаточным стажем работы в области судоходства на борту судна, использующего в качестве топлива сжиженный природный газ (СПГ). Этот подход имел, в частности, целью учесть важность практического опыта – факт, который подчеркивался представителями отрасли в ходе обсуждений, организованных 2 февраля 2015 года. Тем не менее это освобождение было сочтено недостаточным для тех владельцев свидетельств, у которых нет требуемого стажа плавания на борту судна, использующего в качестве топлива сжиженный природный газ (СПГ);
- возложить обязательство на всех владельцев свидетельства пройти соответствующую стажировку и сдать экзамен. Вместе с тем этот альтернативный вариант не позволил бы учесть практический опыт работы.

Последствия предложенных поправок

В случае судов, использующих в качестве топлива сжиженный природный газ (СПГ), статья 4-бис.0.1 возлагает обязательство иметь соответствующий стаж работы на судоводителя и членов экипажа, которые причастны к процедуре заправки. Область применения этой статьи охватывает одновременно суда внутреннего плавания, морские суда и плавучие средства, за исключением паромов. Обязательство обладать необходимым опытом введено для членов экипажа, которые причастны к процедуре заправки, по той причине, что, по мнению экспертов, эта процедура сопряжена с особым риском. Кроме того, судоводитель обязан обучать этим навыкам всех членов экипажа.

Именно по этой причине предусматривается возлагать обязательство обладать необходимым опытом работы, помимо судоводителя, на тех членов экипажа, которые причастны к процедуре заправки. Других членов экипажа обучает необходимым навыкам судоводитель.

Статьи 4-бис.02, 4-бис.04 и 9.05 и приложение E1 предусматривают, что стаж работы должен подтверждаться соответствующим свидетельством, срок действия которого составляет пять лет. Его можно продлить, если можно подтвердить достаточный стаж работы в области судоходства на борту судна, использующего в качестве топлива сжиженный природный газ (СПГ), или, если это не тот случай, пройти стажировку в целях переподготовки. Кроме того, для членов экипажа, которые уже прошли профессиональную подготовку и которые плавали на судне, использующем в качестве топлива сжиженный природный газ (СПГ), есть возможность получить такое свидетельство у компетентного органа со сроком действия пять лет.

Статьи 4-бис.03 и приложение E2 устанавливают форму и содержание курса обучения и стажировки в целях переподготовки. Особая важность придается подтверждению полученных навыков. Так, курс обучения должен включать теоретическую часть и завершаться сдачей экзамена. Содержание теоретической части обучения имеет целью обеспечить передачу достаточного объема базовых знаний и в этой связи может адаптироваться после консультации с экспертами. Учебные центры профессиональной подготовки вправе проводить практическую часть обучения на борту судна, использующего в качестве топлива сжиженный природный газ (СПГ), или на соответствующем объекте на суше (или в сочетании этих двух вариантов).

Статья 4-бис.05 касается компетентности: компетентные органы государств – членов ЦКСР проведут аккредитацию центров подготовки, а также программ подготовки и курсов стажировки в целях переподготовки в соответствии с единообразными критериями. Эти критерии содержатся в служебных инструкциях.

Центры профессиональной подготовки компетентны в части организации учебных программ, курсов стажировки в целях переподготовки и экзаменов. В зависимости от решения государства-члена выдача свидетельств будет производиться непосредственно центром профессиональной подготовки или компетентным органом.

ЦКСР издает в электронной форме список компетентных органов, а также признанных учебных центров, учебных программ и курсов стажировки в целях переподготовки.

Последствия в случае отказа от предложенных поправок

Использование СПГ в качестве топлива сопряжено с особыми рисками. Гарантия безопасности и нормальная работа системы внутреннего судоходства зависит также в значительной мере от компетенции экипажа.

Так как в данном случае речь идет о компетенции в области безопасности, которой у экипажа еще нет по той простой причине, что это – новые разработки, нужен курс специальной профессиональной подготовки и специальный экзамен.

Создание уже сейчас надежной юридической основы позволит, в частности, отрасли и центрам профессиональной подготовки подготовиться к этим изменениям и не зависеть от решений, принимаемых в каждом конкретном случае в рамках рекомендаций, содержащихся в ПОСР.

Сам по себе отказ от поправок к ПОСР приведет к возникновению фундаментальных вопросов, связанных с дальнейшим введением в практику сжиженного природного газа (СПГ) в качестве топлива и с его поощрением. Между тем намерения, объявленные ЦКСР, состоят в том, чтобы продвигать эту технологию и гарантировать и впредь безопасность и нормальную работу системы внутреннего судоходства, дополнив должным образом действующие правила.

Резолюция

Центральная комиссия,

по предложению ее Комитета по полицейским правилам и ее Комитета по социальным вопросам, труду и профессиональной подготовке,

принимая во внимание базу знаний и уроки, извлеченные в процессе использования в экспериментальном порядке сжиженного природного газа (СПГ) в судоходстве по Рейну,

проконсультировавшись с соответствующими профессиональными ассоциациями, а также с экспертами классификационных обществ и других учреждений,

учитывая соответствующие инициативы, реализованные на практике Европейским союзом и в консультации с компетентными службами Европейской комиссии,

желая продвигать инновации в области внутреннего судоходства посредством адаптации правил ЦКСР, в целях предоставления судоходству на Рейне и в Европе возможности использовать в качестве альтернативного топлива сжиженный природный газ (СПГ),

осознавая тот факт, что устойчивое использование сжиженного природного газа (СПГ) предполагает необходимость исчерпывающей и надежной юридической базы, позволяющей сохранить высокий уровень безопасности, который присущ в настоящее время судоходству на Рейне,

будучи убеждена в том, что прозрачные и надежные правила, учитывающие сложившуюся практику, стимулируют инвестиции в судоходство на Рейне,

принимает поправки к Полицейским правилам плавания по Рейну и к Правилам для плавсостава на Рейне, прилагаемые к настоящей резолюции.

Поправки, содержащиеся в приложении 1, вступают в силу на период с 1 декабря 2015 года по 30 ноября 2018 года.

Поправки, содержащиеся в приложении 2, вступают в силу 1 июля 2016 года.

Приложение 1: Изменение Полицейских правил плавания по Рейну

Приложение 2: Окончательное изменение Правил для плавсостава на Рейне

Приложение 1 к протоколу 7

Изменение Полицейских правил плавания по Рейну

1. *Оглавление изменено следующим образом:*

a) Указания, касающиеся главы 2, дополнены следующим указанием:

«Статья 2.06: Идентификационный знак судов, использующих в качестве топлива сжиженный природный газ (СПГ)»

b) Указания, касающиеся главы 8, дополнены следующим указанием:

«Статья 8.11: Безопасность на борту судов, использующих в качестве топлива сжиженный природный газ (СПГ)»

c) После указания, касающегося статьи 15.06, включено следующее указание, касающееся главы 15.07:

«Статья 15.07: Обязательство быть бдительным в ходе заправки сжиженного природного газа (СПГ)»

d) Существующее указание, касающееся статьи 15.07, становится указанием, касающимся статьи 15.08.

e) Существующее указание, касающееся статьи 15.08, становится указанием, касающимся статьи 15.09.

2. *В статью 1.01 добавлены следующие подпункты ad), ae) и af):*

ad) "система СПГ" – совокупность элементов судна, которые могут содержать сжиженный природный газ (СПГ) или природный газ, такие как двигатели, топливные баки и заправочные трубопроводы;

ae) "зона заправки" – зона, расположенная в радиусе 20 м вокруг соединительного заправочного штуцера;

af) "сжиженный природный газ (СПГ)" – природный газ, который был сжижен посредством его охлаждения до температуры $-161\text{ }^{\circ}\text{C}$.

3. *Пункт 1 статьи 1.10 изменен следующим образом:*

a) Подпункт ac) изложен в следующей редакции:

«ac) свидетельство о разгрузке в соответствии с пунктом 2 статьи 15.08»

b) Включены следующие подпункты ad) и ae):

ad) в случае судов, показывающих идентификационный знак, указанный в статье 2.06, – руководство по эксплуатации и подшивка с материалами по безопасности,

ae) в случае судов, показывающих идентификационный знак, указанный в статье 2.06, – свидетельства, подтверждающие опыт использования в качестве топлива сжиженного природного газа (СПГ) судоводителя и членов экипажа, причастных к процедуре заправки».

4. В главу 2 добавлена статья 2.06 следующего содержания:

«Статья 2.06

Идентификационный знак на судах, использующих в качестве топлива сжиженный природный газ (СПГ) (приложение 3, рис. 66)

1. Суда, использующие в качестве топлива сжиженный природный газ (СПГ), должны показывать соответствующий идентификационный знак.

2. Этот идентификационный знак имеет форму прямоугольника с белой каймой, шириной не менее 5 см, и с нанесенной на нем надписью «СПГ» белого цвета на красном фоне.

Длинная сторона прямоугольника должна быть длиной не менее 60 см. Высота букв должна составлять не менее 20 см. Ширина букв и толщина линий должны быть пропорциональны высоте.

3. Идентификационный знак должен устанавливаться в подходящем месте и быть хорошо видимым.

4. Идентификационный знак должен в случае необходимости подсвечиваться, с тем чтобы его можно было хорошо видеть в ночное время».

5. Статья 6.28 изменена следующим образом:

а) После пункта 9 включен пункт 10 следующего содержания:

«10. Судам и составам с идентификационным знаком, указанным в статье 2.06, не разрешается заходить в шлюз в случае выброса сжиженного природного газа (СПГ) из систем СПГ или в том случае, если можно ожидать, что во время шлюзования может произойти выброс сжиженного природного газа (СПГ) из систем СПГ».

б) Существующие пункты 10, 11 и 12 становятся пунктами 11, 12 и 13.

6. Статья 7.08 изложена в следующей редакции:

«Статья 7.08

Вахта и наблюдение

1. Оперативная вахта должна быть выставлена постоянно на борту

а) судов, которые находятся на стоянке и показывают идентификационный знак, указанный в статье 2.06,

б) судов, которые находятся на стоянке и несут сигнализацию, указанную в статье 3.14, и

с) пассажирских судов, которые находятся на стоянке, в том случае, если на них находятся пассажиры.

2. Оперативная вахта обеспечивается одним из членов экипажа, который

а) в случае судов, указанных в подпункте а) пункта 1, имеет свидетельство, подтверждающее опыт работы с используемым в качестве топлива сжиженным природным газом (СПГ),

б) в случае судов, указанных в подпункте б) пункта 1, имеет свидетельство, подтверждающее опыт работы, которое указано в статье 4.01 Правил для плавсостава на Рейне.

3. На борту судов, находящихся на стоянке и показывающих идентификационный знак, указанный в статье 2.06, оперативная вахта нужна только в том случае, если
- сжиженный природный газ (СПГ) на борту судна в качестве топлива не используется,
 - эксплуатационные параметры судовой системы СПГ находятся под дистанционным наблюдением и
 - суда находятся под наблюдением лица, которое может принять в случае необходимости оперативные меры.
4. На борту судов, находящихся на стоянке и несущих сигнализацию, указанную в статье 3.14, оперативная вахта нужна только в том случае, если
- они находятся на стоянке в акватории порта и
 - компетентные органы освободили суда от обязанности, указанной в пункте 1 выше».
7. В главу 8 добавлена статья 8.11 следующего содержания:

«Статья 8.11

Безопасность на борту судов, использующих в качестве топлива сжиженный природный газ (СПГ)

1. Прежде чем приступить к заправке сжиженным природным газом (СПГ), водитель судна, которое должно заправляться, обязан убедиться в том, что:

- предписанные средства пожаротушения готовы к использованию в любой момент времени и
- предписанные средства эвакуации людей, находящихся на борту судна, которое должно заправляться, находятся на месте между судном и причалом.

2. Во время заправки сжиженным природным газом (СПГ) все доступы и проемы, которые доступны с палубы, и все проемы в помещениях, которые выходят наружу, должны быть закрыты.

Это положение не применяется:

- к отверстиям для забора воздуха работающих двигателей;
- к вентиляционным отверстиям машинных залов при работающих двигателях;
- к вентиляционным отверстиям в помещениях, в которых находится установка, работающая при повышенном давлении;
- к вентиляционным отверстиям установок кондиционирования, если эти установки оснащены устройством обнаружения газа.

Эти доступы и проемы в помещениях должны открываться лишь в случае необходимости и на короткое время с разрешения судоводителя.

3. Во время заправки сжиженным природным газом (СПГ) судоводитель обязан постоянно следить за соблюдением запрета на курение на борту в зоне заправки. Запрет на курение применяется также к электронным сигаретам и иным похожим устройствам. Этот запрет на курение не применяется к каютам и к рулевой рубке при условии, что окна, двери, световые люки и проемы в них закрыты.

4. После заправки сжиженным природным газом (СПГ) необходимо проветрить все помещения, доступные с палубы».
8. *Статья 15.06 изложена в следующей редакции:*
- «1. Во время заправки топливом или смазочными материалами судоводитель обязан удостовериться в том, что:
- a) количество, которое следует заправить, находится в пределах разборчивой зоны считывания показаний мерного устройства,
 - b) в ходе наполнения отдельных топливных баков отсечные клапаны, установленные на трубопроводах, соединяющих топливные баки между собой, должны быть закрыты,
 - c) процедура заправки находится под наблюдением и
 - d) используется одна из установок, упомянутых в подпункте a) пункта 10 статьи 8.05 Правил освидетельствования судов на Рейне.
2. Кроме того, судоводитель обязан убедиться в том, что лица, обслуживающие заправочную станцию и судно, которые отвечают за процедуру заправки, согласовали перед операцией по заправке следующие моменты:
- a) обеспечение нормальной работы системы, упомянутой в пункте 11 статьи 8.05 Правил освидетельствования судов на Рейне,
 - b) голосовая связь между судном и заправочной станцией,
 - c) количество, подлежащее заправке в расчете на топливный бак, и скорость наполнения, в частности в связи с возможностью возникновения проблем с удалением воздуха из топливных баков,
 - d) порядок наполнения топливных резервуаров и
 - e) скорость движения в случае заправки во время рейса.
3. Судоводителю судна-заправщика разрешается начинать процесс заправки лишь после согласования вопросов, указанных в пункте 2».
9. *После статьи 15.06 добавлена статья 15.07 следующего содержания:*
- «Статья 15.07*
- Обязательство быть бдительным в ходе заправки сжиженным природным газом (СПГ) (приложение 3, рис. 62)
1. Предписания, содержащиеся в подпунктах a) и b) пункта 1 и в подпунктах a) и e) пункта 2 статьи 15.06, в ходе заправки сжиженным природным газом (СПГ) не применяются.
 2. Заправка сжиженным природным газом (СПГ) в ходе рейса, во время перевалки грузов и в ходе посадки и высадки пассажиров не допускается.
 3. Заправка сжиженным природным газом (СПГ) должна производиться лишь в местах, определенных компетентным органом.
 4. В зоне заправки должны находиться только члены экипажа судна, которое должно заправляться, сотрудники заправочной станции или лица, получившие соответствующее разрешение компетентного органа.

5. Прежде чем приступить к заправке сжиженным природным газом (СПГ), водитель судна, которое должно заправляться, обязан убедиться в том, что:

а) судно, которое должно заправляться, пришвартовано таким образом, что кабели, в частности электрические, и провода заземления, а также гибкие шланги не могут деформироваться в результате натяжения и что в случае опасности судно можно быстро высвободить;

б) контрольный перечень вопросов, предусмотренный в случае заправки сжиженным природным газом (СПГ) судов, показывающих идентификационный знак, указанный в статье 2.06, и соответствующий стандарту, определенному ЦКСР, был заполнен и подписан им самим и уполномоченным им лицом, а также лицом, ответственным за заправочную станцию, и что на все вопросы, содержащиеся в контрольном перечне, дан положительный ответ. Ответы, не имеющие отношения к делу, следует вычеркнуть. Если на все вопросы нельзя дать положительный ответ, то заправка может быть произведена только по разрешению компетентного органа;

с) все требуемые разрешения были получены.

6. Контрольный перечень, указанный в подпункте б) пункта 5, должен:

а) быть заполнен в двух экземплярах,

б) быть составлен, как минимум, на одном языке, который понимают лица, упомянутые в подпункте б) пункта 5 выше, и

с) храниться на борту судна в течение трех месяцев.

7. Во время заправки сжиженным природным газом (СПГ) судоводитель обязан постоянно следить за тем, что:

а) в целях предотвращения утечки сжиженного природного газа (СПГ) принимаются все необходимые меры;

б) давление и температура топливного бака, содержащего сжиженный природный газ (СПГ), поддерживаются в нормальных условиях эксплуатации;

с) уровень наполнения топливного бака, содержащего сжиженный природный газ (СПГ), поддерживается в диапазоне разрешенных уровней;

д) меры по заземлению судна, которое должно заправляться, и заправочной станции приняты в соответствии с методом, предусмотренным в руководстве по эксплуатации.

8. Во время заправки сжиженным природным газом (СПГ)

а) судно, которое должно заправляться, должно нести, в дополнение к идентификационному знаку, упомянутому в статье 2.06, щит, видимый с других судов и указывающий на запрещение стоянки на расстоянии менее 10 м в соответствии со статьей 3.33. Размер стороны этого щита квадратной формы должен составлять не менее 60 см;

б) судно, которое должно заправляться, должно нести, в дополнение к идентификационному знаку, упомянутому в статье 2.06, в месте, видимом с других судов, щит А.9, который указывает на запрещение производить болтанку (приложение 7). Размер длинной стороны этого щита должен составлять не менее 60 см;

с) ночью щиты должны подсвечиваться таким образом, чтобы они были ясно видны с обеих бортов судна.

9. После заправки сжиженным природным газом (СПГ) необходимо:
- полностью слить из заправочных трубопроводов сжиженный природный газ вплоть до топливного бака со сжиженным природным газом (СПГ);
 - закрыть все вентили и отсоединить гибкие шланги и кабели между судном и заправочной станцией сжиженного природного газа (СПГ);
 - уведомить компетентный орган о завершении операции по заправке.
10. Нынешние статьи 15.07 и 15.08 становятся статьями 15.08 и 15.09
11. Приложение 3 изменено следующим образом:
- Указание, касающееся рисунка 62, излагается в следующей редакции:
«Статья 3.33 Запрещение стоянки борт к борту
Статья 15.07, подпункт а) пункта 8), Обязательство быть бдительным в ходе заправки сжиженным природным газом (СПГ)».
 - Добавлен нижеследующий рис. 66:

«НОЧНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ	Рисунок	ДНЕВНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ
	66	

Статья 2.06 Идентификационный знак для судов, использующих в качестве топлива сжиженный природный газ (СПГ)»

12. В подразделе А раздела I приложения 7 указание, касающееся щита А.9, изложено в следующей редакции:
- «А.9 Запрещение создавать болтанку
(см. статьи 6.20, подпункт е) пункта 1, и 15.07, подпункт b) пункта 8)».

Приложение 2 к протоколу 7

Окончательное изменение Правил для плавсостава на Рейне (ППР)

Дополнительные положения, касающиеся опыта работы членов экипажа судов, использующих в качестве топлива сжиженный нефтяной газ (СПГ) (статья 1.01, глава 4-бис, приложения E1 и E2)

1. Оглавление изменено следующим образом:
 - a) Нижеприведенные указания к пункту 3 включены после главы 4.
 - b) Нижеприведенные указания к пункту 4 включены после статьи 9.04.
 - c) Нижеприведенные указания к пункту 5 добавлены после приложения D8.
 - d) Нижеприведенные указания к пункту 6 добавлены после приложения E1.
2. Нижеприведенный пункт 39 добавлен после статьи 1.01:

«39. "сжиженный природный газ (СПГ)" – природный газ, который был сжижен посредством его охлаждения до температуры $-161\text{ }^{\circ}\text{C}$ ».
3. После главы 4 включена глава 4-бис следующего содержания.

«Глава 4-бис

Дополнительные положения, регламентирующие опыт членов экипажа судов, использующих в качестве топлива сжиженный природный газ (СПГ)

Статья 4-бис.01

Опыт и обучение

1. Судоводитель и члены экипажа, причастные к процедуре заправки судов, использующих в качестве топлива сжиженный природный газ (СПГ), должны обладать опытом использования в качестве топлива сжиженного природного газа (СПГ).
2. Члену экипажу разрешается работать на борту соответствующего судна только после получения соответствующих инструкций от судоводителя по поводу использования сжиженного природного газа (СПГ) в качестве топлива, в частности по процедуре заправки.

Статья 4-бис.02

Свидетельство

Соответствующие члены экипажа подтверждают свой опыт работы на основании свидетельства, соответствующего образцу, содержащемуся в приложении E1.

Свидетельство выдается в том случае, если кандидат выполняет требования статей 4-бис.03 и 4-бис.04.

Статья 4-бис.03

Обучение и экзамен

Обучение в целях получения опыта состоит из теоретической части и практической части и завершается сдачей экзамена.

Теоретическая часть обучения включает темы, указанные в части А приложения E2.

Практическая часть обучения посвящается практическому применению теоретических знаний на борту судна, использующего в качестве топлива сжиженный природный газ (СПГ), и/или на установке на суше, подходящей для этой цели. Она включает темы, указанные в части В приложения E2.

Экзамен состоит из теоретической части и практической части. Он охватывает все темы, указанные в части А и части В приложения E2. Экзамен считается сданным, если кандидат показал достаточные знания и способности по каждой из двух частей экзамена.

Практическая часть экзамена проводится на борту судна и/или на суше.

Статья 4-бис.04

Срок действия и продление свидетельства

1. Срок действия свидетельства составляет пять лет.
2. По просьбе владельца действующее свидетельство, соответствующее образцу, приведенному в приложении E1, продлевается компетентным органом на пять лет, если вышеупомянутый владелец
 - a) может подтвердить следующий стаж работы в области судоходства на борту судна, использующего в качестве топлива сжиженный природный газ (СПГ):
 - не менее 180 дней в течение последних пяти лет или
 - не менее 90 дней в течение последнего года;

или, если это не так,

- b) проходит курс стажировки в целях переподготовки со сдачей экзамена.
- Статья 4-бис.03 применяется по аналогии с содержанием стажировки в целях переподготовки и экзамена с учетом того, что объем обучения и экзамена будет сокращен.

Статья 4-бис.05

Компетенция

Компетенцией проводить установленные программы обучения и стажировки в целях переподготовки и выдавать свидетельства, соответствующие образцу, содержащемуся в приложении E1, обладают уполномоченные центры профессиональной подготовки.

Утверждение программ подготовки, стажировки в целях переподготовки и учебных центров выдается компетентными органами на основе согласованных критериев, определенных ЦКСР.

Компетентный орган может оставлять за собой право выдавать или продлевать свидетельства.

Компетенцией продлевать свидетельства на основе стажа работы в области судоходства обладает каждый компетентный орган.

Компетентные органы информируют ЦКСР о каждом решении, касающемся утверждения соответствующего учебного центра или отмены или приостановления действия такого утверждения.

Список утвержденных учебных центров и утвержденных программ подготовки публикуется ЦКСР в электронных средствах информации».

4. Нижеприведенная статья 9.05 добавлена после статьи 9.04:

«Статья 9.05

Свидетельство, подтверждающее опыт использования сжиженного природного газа (СПГ) в качестве топлива

Члены экипажа судов, на борту которых сжиженный природный газ (СПГ) начал использоваться в качестве топлива с 1 июля 2016 года, получают от компетентных органов соответствующее свидетельство на основании статьи 4-бис.02, если они прошли подготовку во исполнение рекомендации ЦКСР согласно статье 2.19 ПОСР и могут подтвердить стаж работы в области судоходства продолжительностью не менее 90 дней на борту таких судов».

5. Нижеприведенное приложение E1 добавлено после приложения D8:

«E: Члены экипажа судов, использующих сжиженный природный газ (СПГ) в качестве топлива

Приложение E1

Образец свидетельства, подтверждающего опыт использования сжиженного природного газа (СПГ) в качестве топлива
(Формат А6 по высоте, цвет: желтый)

Продлено до:20.. <small>(Место и дата продления)</small>	○	<p>Свидетельство, подтверждающее стаж использования сжиженного природного газа (СПГ) в качестве топлива</p> <p>№</p>
продлено до:20.. <small>(Место и дата продления)</small>	○	
продлено до:20.. <small>(Место и дата продления)</small>	○	
продлено до:20.. <small>(Место и дата продления)</small>	○	
продлено до:20.. <small>(Место и дата продления)</small>	○	

<p>Г-н Г-жа (Фамилия и имя)</p> <p>год и место рожд.</p> <p>обладает опытом использования сжиженного природного газа (СПГ) в качестве топлива</p> <p>Свидетельство действительно до</p> <p>..... (Место и дата выдачи)</p> 	<div style="border: 1px solid black; width: 150px; height: 100px; margin: 0 auto; text-align: center;"> <p>Фотография владельца 35 мм x 45 мм</p> </div> <p>..... Подпись владельца</p> <p>(Кем выдано)</p> <p>.П.У. (Подпись)</p> 
---	---

6. Нижеприведенное приложение E2 добавлено после приложения E1:

«Приложение E2

Программа подготовки членов экипажа судов, использующих в качестве топлива сжиженный природный газ (СПГ)

A. Теоретическая часть подготовки

Теоретическая часть подготовки охватывает следующие темы:

1. Правила

1.1 Правила, касающиеся судов, использующих в качестве топлива сжиженный природный газ (ВОПОГ, ПППР, ПОСР, директива 2006/87/СЕ и, в соответствующих случаях, новые варианты

1.2 Правила классификационного общества

1.3 Соответствующие правила, касающиеся охраны здоровья и безопасности

1.4 Соответствующие местные предписания и разрешения (в частности, в акватории портов)

2. Ознакомление с проблематикой сжиженного природного газа (СПГ)

2.1 Определение сжиженного природного газа (СПГ), критическая температура, виды опасности, связанной с сжиженным природным газом (СПГ), атмосферные условия

2.2 Состав и характеристики сжиженного природного газа (СПГ), свидетельства качества для сжиженного природного газа (СПГ)

2.3 ПБМ (паспорт безопасности материала): физические свойства и характеристики продукта

2.4 Экологические характеристики

3. Безопасность

3.1 Опасности и риски

3.2 Оценка рисков

3.3 Управление рисками

3.4 Вопросы безопасности на борту (включая план по безопасности и инструкции по безопасности)

3.5 Опасные зоны

3.6 Пожарная безопасность

3.7 Использование средств индивидуальной защиты

4. Технические аспекты системы СПГ

4.1 Общая схема и руководство по эксплуатации

4.2 Описание принципа действия сжиженного природного газа (СПГ)

4.3 Система заправки СПГ

4.4 Системы сушки и переборки

4.5 Система удержания СПГ

4.6 Система подготовки газа

4.7 Система трубопроводов для СПГ

4.8 Система подачи газа

4.9 Машинный зал

4.10 Система вентиляции

4.11 Температура и давление (понимание схемы распределения давления и температуры)

4.12 Вентили (в частности, основной вентиль для газообразного топлива)

4.13 Клапаны избыточного давления

4.14 Системы управления, наблюдения и безопасности

4.15 Тревожная сигнализация и обнаружение газа

5. Техническое обслуживание и проверка системы СПГ

5.1 Ежедневное техническое обслуживание

5.2 Еженедельное техническое обслуживание

5.3 Регулярное периодическое техническое обслуживание

5.4 Сбои в работе

5.5 Документация, касающаяся работ по техническому обслуживанию

6. Заправка сжиженным природным газом

- 6.1 Идентификационный знак в соответствии с ПППР
- 6.2 Условия стоянки и швартовки в целях заправки
- 6.3 Процедура заправки сжиженным природным газом (СПГ)
- 6.4 Спуск газа и очистка системы СПГ
- 6.5 Соответствующие контрольные списки и свидетельство поставки
- 6.6 Меры безопасности в процессе заправки и процедура эвакуации

7. Подготовка системы СПГ для проведения работ по техническому обслуживанию судна

- 7.1 Спуск газа и очистка системы СПГ перед постановкой судна в судоверфь
- 7.2 Обработка системы сжиженного природного газа инертным газом
- 7.3 Процедура опорожнения топливных баков, содержащих СПГ
- 7.4 Первая заправка топливного бака СПГ (охлаждение)
- 7.5 Сдача в эксплуатацию после обслуживания на судоверфи

8. Аварийные сценарии

- 8.1 Оперативные меры и вопросы безопасности на борту (включая план по безопасности и инструкции по безопасности)
- 8.2 Истечение сжиженного природного газа (СПГ) на палубу
- 8.3 Контакт сжиженного природного газа (СПГ) с кожей
- 8.4 Истечение сжиженного природного газа (СПГ) в закрытых помещениях (например, в машинном зале)
- 8.5 Проникновение сжиженного природного газа (СПГ) или природного газа в закрытые пространства (емкости с двойной стенкой, трубопроводы с двойной стенкой)
- 8.6 Возникновение пожара вблизи топливного бака с СПГ
- 8.7 Возникновение пожара в машинном зале
- 8.8 Конкретные виды опасности в процессе перевозки опасных грузов
- 8.9 Посадка на мель/столкновение с судном
- 8.10 Оперативные меры и оперативная вахта
- 8.11 Оперативные меры в процессе дистанционного наблюдения

В. Практическая часть подготовки

Практическая часть подготовки охватывает следующие темы:

1. Ознакомление с содержанием системы управления судном, в частности тех частей, которые имеют отношение к системе СПГ
2. Проверка чувства восприятия факторов безопасности и навыков использования защитного оборудования в связи со сжиженным природным газом
3. Проверка знания соответствующих бортовых документов (вопросы безопасности и руководство по эксплуатации)

4. Знание системы вентилях (в частности, основного вентиля газообразного топлива)
5. Знание систем контроля, наблюдения и безопасности
6. Знание процедур технического обслуживания и контроля системы СПГ
7. Знание процедуры заправки и ознакомление с процедурой заправки
8. Знание процедур технического обслуживания в случае постановки судна в судовой верфь
9. Знание аварийных сценариев
10. Пожаротушение».

Приложение II

Протокол 10: поправки к Правилам для плавсостава на Рейне

Изменение образцов рейнских патентов и различных удостоверений судоводителя и свидетельства оператора радиолокационной установки (приложения D1, D5, D6 и A5 ППР)

Мотивация

В приложении к Правилам для плавсостава на Рейне содержатся образцы удостоверений судоводителей, признанных государствами – членами ЦКСР и третьими государствами, с которыми ЦКСР подписала соответствующее административное соглашение. В нем также содержатся образцы свидетельств оператора радиолокационной установки признанных третьих государств.

Некоторые государства изменили образцы своего свидетельства.

В Германии было изменено название органа, выдающего свидетельства, а также образцы удостоверения судоводителя и рейнского патента. Эти изменения вступили в силу 9 марта 2015 года.

Название органа, выдающего свидетельства, было также изменено во Франции.

Кроме того, ЦКСР приняла новый логотип, который следует, по возможности, использовать с момента выдачи или продления срока действия рейнских патентов. Вместе с тем государства-члены могут принять решение использовать уже распечатанные бланки, на которых проставлен прежний логотип, до тех пор пока не будут израсходованы все эти бланки.

В Словацкой Республике 1 ноября 2014 года вступил в силу новый закон. Орган, выдающий свидетельства, изменил название и адрес; были также изменены образцы свидетельств судоводителя и свидетельства оператора радиолокационной установки. Кроме того, были изменены название и адрес компетентного органа Словакии, выдающего служебные удостоверения, которые считаются эквивалентными (приложение A5 к ППР).

Соответствующие изменения были также внесены в чешское законодательство. Было изменено название удостоверения судоводителя, и изменены образцы удостоверений судоводителя и свидетельства оператора радиолокационной установки. Эти изменения, которые вступили в силу 15 марта 2015 года, носят формальный характер и не касаются условий получения этих свидетельств.

Австрийская Республика и Словацкая Республика выдают соответственно с 1 июля 2014 года и 1 ноября 2014 года удостоверение судоводителя категории А, действительное также на водных путях с морским режимом в соответствии с классификацией, принятой в директиве 96/50/ЕС. Поскольку условия получения удостоверения судоводителя категории А соответствуют условиям получения удостоверения категории В с учетом дополнительных требований, комитет СТФ, после консультаций с рабочей группой СТФ/Г и группой экспертов по модернизации системы квалификационных требований «MQ/G», предлагает включить австрийское и словацкое удостоверение судоводителя категории А в приложение к ППР.

В этой связи необходимо внести изменения в приложения D1, D5, D6 и A5 к ППР.

Требования, которым должны удовлетворять предложенные поправки

Предложенное изменение имеет целью обновить приложения D1, D5 и D6 к ППР с целью включить в них новые удостоверения судоводителей Германии, Австрии, Словакии и Чехии и новые свидетельства оператора радиолокационной установки Словакии и Чехии.

Новые образцы удостоверений Германии введены в действие 9 марта 2015 года.

Удостоверения судоводителей и свидетельства оператора радиолокационной установки Словакии введены в действие 1 ноября 2014 года. Свидетельства, которые действительны на сегодняшний день, будут действовать до истечения их срока действия.

Удостоверения судоводителей и свидетельства оператора радиолокационной установки Чехии введены в действие 15 марта 2015 года. Свидетельства, которые действительны на сегодняшний день, будут действовать до 31 декабря 2017 года и подлежат замене не позднее этой даты.

Держатели удостоверения судоводителя категории А, выданные Австрийской Республикой и Словацкой Республикой, не допускаются к управлению судами на Рейне, в то время как держатели удостоверения судоводителя категории В допускаются.

Необходимо принять меры к тому, чтобы соответствующие администрации могли контролировать удостоверения на основе обновленных вариантов правил.

Возможные альтернативы предложенным поправкам

Нет.

Последствия предложенных поправок

Это изменение не приведет ни к каким негативным последствиям.

Последствия отказа от предложенных поправок

Необходимо принять меры к тому, чтобы государства – члены ЦКСР могли определять, признаются ли предъявляемые свидетельства на Рейне. Отказ от этих изменений может привести к возникновению юридически ненадежной ситуации и проблеме с контролируемостью свидетельств для соответствующих администраций.

К этому следует добавить, что в случае отказа от изменений, принятых Словацкой Республикой и Чешской Республикой, ЦКСР поставит под сомнение свои обязательства, вытекающие из административных соглашений, касающихся удостоверений судоводителей и свидетельств оператора радиолокационной установки, которые были подписаны с этими двумя государствами.

Резолюция

Центральная комиссия,
принимая во внимание предложение своего Комитета по социальным вопросам, труду и профессиональной подготовке,
проконсультировавшись с группой экспертов по модернизации системы квалификации,
принимает поправки к приложениям D1, D5, D6 и A5 к Правилам для плавсостава на Рейне, прилагаемые к настоящей резолюции.

Поправки, содержащиеся в приложении, вступят в силу 1 августа 2015 года¹.

¹ *Примечание секретариата:* с этими приложениями можно ознакомиться по следующему адресу: www.ccr-zkr.org/files/documents/resolutions/ccr2015_If.pdf (стр. 55–68).

Приложение III

Протокол 11: Возможность признания бортовых журналов третьих государств

Поправки к статье 3.13 и приложению A1 к ППР и включение приложения A1a

Резолюция

Центральная комиссия,

желая также обеспечить возможность признания бортовых журналов, которые эквивалентны бортовому журналу по смыслу Правил для плавсостава на Рейне, поскольку эти третьи государства гарантируют взаимность такого признания,

подтверждая свое намерение упростить обязательства в области речного судоходства с целью способствовать интеграции и развитию европейского рынка внутреннего судоходства,

принимая во внимание предложение своего Комитета по социальным вопросам, труду и профессиональной подготовке,

- принимает приведенную ниже поправку, прилагаемую к Правилам для плавсостава на Рейне,
- поручает работу по утверждению и изменению списка компетентных органов по выдаче бортовых журналов, действительных на Рейне, своему Комитету по социальным вопросам, труду и профессиональной подготовке. В случае несогласия на уровне этого Комитета эти проекты будут представлены Центральной комиссией.

Новые предписания вступят в силу 1 июля 2016 года.

Приложение к протоколу 11

Причина поправки

Требования, которым должны удовлетворять предлагаемые поправки:

В последнее время отмечались случаи использования бортовых журналов, которые соответствуют образцу ЦКСР, но которые не были выданы компетентным органом каким-либо рейнским государством или Бельгией.

В соответствии с пунктом 1 статьи 3.13 ППР изначальные бортовые журналы могут выдаваться в целях использования в соответствии с областью применения ППР только компетентными органами рейнских государств и Бельгии. Эти бортовые журналы должны соответствовать образцу, который содержится в приложении A1 к ППР.

Органы других государств выдают судовые журналы, соответствующие образцу, содержащемуся в приложении A1 к ППР, однако они в настоящее время на Рейне не действительны, вследствие чего сегодня на том или ином судне должны быть два бортовых журнала, которые по существу идентичны.

Это противоречит цели правил, в соответствии с которой на судне должен быть только один бортовой журнал, с тем чтобы предотвратить злоупотребления. Такая же ситуация возникнет и в случае последующих вариантов судовых журналов.

Такие злоупотребления можно было бы предотвратить по меньшей мере во всех государствах – членах ЦКСР и ЕС, которые выдают бортовые журналы, соответствующие образцу ЦКСР.

Возможные альтернативы предложенным поправкам:

Одним из предполагаемых решений могло бы явиться введение в практику и согласование судовых журналов на европейском уровне. Предусмотренная поправка к ППР и признание на уровне ЦКСР судовых журналов третьих государств – первый этап в этом направлении.

Последствия этих поправок:

Это изменение позволило бы сократить объем административной работы государственных органов и частного сектора, предотвратить злоупотребления и упростить контроль.

Кроме того, ссылка на изданную в электронной форме публикацию, содержащую списки компетентных органов, позволила бы снизить административные расходы и обеспечить более высокий уровень актуализации в результате того, что Комитет, который занимается этим вопросом, мог бы утверждать соответствующие изменения.

Последствия отказа от предлагаемых поправок:

Отказ от этой поправки мог бы привести к тому, что то или иное судно третьего государства было бы вынуждено, как это имело место в прошлом, располагать несколькими судовыми журналами, что расширило бы возможности для злоупотребления и сохранило бы несоразмерные административные ограничения.

Поправка к ППР

В пункт 1 статьи 3.13 включены следующие абзацы:

«На борту судов, на которые выдано свидетельство Сообщества, признанное на Рейне в соответствии с приложением О к ПОСР, может находиться – вместо судового журнала, выданного компетентным органом рейнского государства или Бельгии, – судовой журнал, выданный компетентным органом третьего государства. Признанные судовые журналы должны вестись, как минимум, на одном из официальных языков ЦКСР.

Компетентные органы, уполномоченные выдавать судовые журналы, действительные на Рейне, указаны в приложении А1а».

2. Нижеприведенное приложение A1a включено после приложения A1:

Приложение A1a

Компетентные органы, уполномоченные выдавать судовые журналы, действительные на Рейне.

Государство

Орган

Сроки выдачи

Список компетентных органов размещен на вебсайте ЦКСР по адресу www.ccr-zk.org.

Приложение IV

Протокол 12: Признание свидетельств, удостоверяющих знание секторов, которые выданы третьими государствами

Изменение административного соглашения, касающегося удостоверения судоводителя и свидетельства оператора радиолокационной установки, заключенного с Федеральным министерством транспорта, инноваций и технологии Австрийской Республики

Резолюция

Центральная комиссия,

принимая во внимание предложение Группы экспертов по модернизации системы квалификации («MQ/G») и ее Комитета по социальным вопросам, труду и профессиональной подготовке, с удовлетворением принимает к сведению изменение административного соглашения, касающегося удостоверения судоводителя и свидетельства оператора радиолокационной установки, заключенного с австрийскими органами,

порукает своему Генеральному секретарю от имени ЦКСР изменить прилагаемое ниже административное соглашение на немецком, нидерландском и французском языках.

Приложение к протоколу 12

1. Изменение административного соглашения, касающегося удостоверения судоводителя и свидетельства оператора радиолокационной установки, заключенного с Федеральным министерством транспорта, инноваций и технологии Австрийской Республики.

Центральная комиссия судоходства по Рейну и Федеральное министерство транспорта, инноваций и технологии Австрийской Республики вносят следующее изменение в административное соглашение, касающееся удостоверения судоводителя и свидетельства оператора радиолокационной установки, заключенного 27 мая 2011 года:

- статья 1, пункт 1, последний абзац, излагается в следующей редакции:

«Для судоходства на секторах Дуная, перечисленных в приложении 1, владелец должен предъявить свидетельство, соответствующее приложению 2, которое выдано компетентным органом Австрии и подтверждает, что он/она выполнил(а) 8 рейсов вверх по течению и 8 рейсов вниз по течению в данном секторе, или свидетельство, подтверждающее знание данного сектора Дуная, выданное одним из государств-членов Дунайской комиссии и действительное для соответствующих секторов, в соответствии с «Рекомендациями Дунайской комиссии, касающиеся свидетельств, подтверждающих знания секторов».

- статья 2, пункт 2, излагается в следующей редакции:

«Австрийским компетентным органом, уполномоченным выдавать австрийский патент капитана, свидетельство, соответствующее приложению 2 (до 30 июня 2014 года, и свидетельство, подтверждающее знание секторов, указанное в приложении 2а (начиная с 1 июля 2014 года), и проставлять

отметку, указывающую на умение пользоваться радиолокационной установкой, является:»

- приложение 1 излагается в следующей редакции:
«Список секторов австрийских водных путей, на которых требуется знание секторов

На Дунае:

- от Тифенбаха до Санкт-Никола-ан-дер-Донау
- от Мелька до Кремса
- от Вены-Фрейденау до национальной границы между Австрией и Словакией».

Включено новое приложение 2а:

«Образец свидетельства о знании австрийского сектора Дуная (начиная с 1 июля 2014 года)

Образец



Страсбург, (дата) ... 201..

Ханс ВАН ДЕР ВЕРФ
Генеральный секретарь
Центральной комиссии судоходства по Рейну

Дипл. инженер Райнхард ФОРДЕРВИНКЛЕР
Высшая администрация по судоходству
Министерство транспорта, инноваций
и технологии Австрийской Республики