



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.  
GENERAL

TRANS/WP.15/AC.2/2000/3  
15 October 1999

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по перевозкам опасных грузов

Совещание экспертов по Европейским предписаниям,  
касающимся международной перевозки опасных грузов  
по внутренним водным путям (ВОПОГ)  
(Третья сессия, Женева, 17-21 января 2000 года)

ПРОЕКТ СОГЛАШЕНИЯ О МЕЖДУНАРОДНОЙ ПЕРЕВОЗКЕ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ  
ПО ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЯМ

Дополнительные переходные положения, применимые к конкретным  
внутренним водным путям

Представлено правительством Австрии

Новое предложение по дополнительным переходным положениям, применимым к конкретным внутренним водным путям, составлено на основе предыдущего предложения Австрии (TRANS/WP.15/AC.2/1999/3) и предложения правительства Российской Федерации (TRANS/WP.15/AC.2/2000/1); это новое предложение сформулировано в соответствии с текстом статьи 8 и общими переходными положениями.

Переходные положения, содержащиеся в предыдущем предложении Австрии и предусматривавшие переходный период до 1 января 2002 года, были исключены, поскольку приложения не вступят в силу до этой даты.

Переходное положение для маргинального номера 10 500, сформулированное в предложении Российской Федерации, не соответствует тексту пересмотренного варианта 1 ЕПСВВП и рекомендациям Дунайской комиссии, и поэтому оно не было включено в настоящее предложение.

Содержащиеся в предложении Российской Федерации переходные положения для маргинальных номеров 110 232 (2), 311 215 (1) с) и 311 211 (2) а) уже охвачены общими переходными положениями и поэтому не включены в настоящее предложение.

Изложенные в предложении Российской Федерации переходные положения, касающиеся максимальной допустимой вместимости грузовых емкостей (маргинальные номера 311 211 (1) а), 321 211 (1) а), 331 211 (1) а)), могут применяться к российским внутренним водным путям, однако оказались бы крайне опасными для других европейских внутренних водных путей, имеющих мелководные участки большой протяженности. Существуют две возможности в два раза увеличить вместимость грузовых емкостей:

- в два раза увеличить ширину грузовой емкости, но тогда свободная поверхность груза в емкости будет охватывать всю ширину судна и остойчивость окажется на опасно низком уровне;
- в два раза увеличить длину грузовой емкости, но тогда носовая часть судна будет касаться грунта, как это часто случается во внутреннем судоходстве, и будет прижата к грунту еще сильнее под воздействием перемещений груза в емкостях большой длины в направлении носовой части. В результате возрастает опасность серьезных повреждений корпуса судна и загрязнения воды.

Кроме того, необходимо иметь в виду, что количество опасных грузов, которые могут загрязнить воду в случае повреждения одной емкости, увеличивается вдвое. Например, на Дунае строить такие суда не разрешено, и не следует разрешать эксплуатацию таких судов в будущем. Поэтому мы не включили данное положение в представленное нами предложение.

Все другие предложения правительства Российской Федерации были учтены.

#### Приложение 4

##### Дополнительные переходные положения, применимые к конкретным внутренним водным путям

Суда, в отношении которых применяются переходные положения и переходные сроки, указанные в таблице ниже, должны отвечать предписаниям всех маргинальных номеров и при необходимости пунктов и подпунктов, не упомянутых в данной таблице или в таблице с общими переходными положениями, не позднее чем через один год после даты вступления приложений в силу.

Конструкция и оборудование этих судов должны соответствовать по меньшей мере прежнему уровню безопасности.

В таблице:

"судно, находящееся в эксплуатации", означает судно в соответствии со статьей 8;

"Н.З.П." означает, что данное предписание применяется к судам, находящимся в эксплуатации, только в том случае, если соответствующие части заменены или преобразованы, т.е. это предписание применяется только к новым судам, заменным частям или преобразованным частям.

Если существующие части заменены запасными или сменными частями, изготовленными по той же технологии и тем же производителем, то речь не идет о замене "З" по смыслу настоящих переходных положений.

Под "преобразованием" подразумевается также изменение существующего типа танкера, существующего типа грузовой емкости или существующей конструкции грузовой емкости на другой тип или конструкцию более высокого уровня.

##### Таблица переходных положений

Маргинальный номер	Вопрос	Сроки и дополнительные положения
110 211 (1) b)	Трюмы, общие переборки с топливными емкостями	Н.З.П. На борту судов, находящихся в эксплуатации, применяются следующие предписания: Допускается наличие у трюма общей переборки с топливными цистернами, если перевозимый груз не вступает в химическую реакцию с топливом или его упаковка не допускает такой реакции.

Маргинальный номер	Вопрос	Сроки и дополнительные положения
110 292	Запасный выход	<p>Н.З.П.</p> <p>На борту судов, находящихся в эксплуатации, применяются следующие предписания:</p> <p>Помещения, входы и выходы которых полностью или частично погружены в воду в аварийном состоянии, должны иметь запасный выход на высоте не менее 0,075 м от аварийной ватерлинии. Указанное не относится к форпику и ахтерпику.</p>
110 295 (1) с)	Возвышение открытых отверстий над аварийной ватерлинией	<p>Н.З.П.</p> <p>На борту судов, находящихся в эксплуатации, применяются следующие предписания:</p> <p>Нижняя кромка всех отверстий, которые не могут закрываться герметично (например, двери, иллюминаторы, входные люки), должны находиться в конечной стадии затопления на высоте не менее 0,075 м над аварийной ватерлинией.</p>
210 208 (1)	Сохранение класса для открытых судов типа N	Н.З.П.
331 208 (1)	Сохранение класса для открытых судов типа N	Н.З.П.
321 215 (1) с)	Возвышение открытых отверстий над аварийной ватерлинией	<p>Н.З.П.</p> <p>На борту судов, находящихся в эксплуатации, применяются следующие предписания:</p> <p>Нижняя кромка всех отверстий, которые не могут закрываться герметично (например, двери, иллюминаторы, входные люки), должны находиться в конечной стадии затопления на высоте не менее 0,075 м над аварийной ватерлинией.</p>

Маргинальный номер	Вопрос	Сроки и дополнительные положения
321 220 (2) 331 220 (2)	Заполнение коффердамов водой	Н.З.П.  На борту судов, находящихся в эксплуатации, применяются следующие предписания:  Кoffердамы должны быть оборудованы системой заполнения водой или инертным газом.
311 292 321 292	Запасный выход	Н.З.П.  На борту судов, находящихся в эксплуатации, применяются следующие предписания:  Помещения, входы и выходы которых полностью или частично погружены в воду в аварийном состоянии, должны иметь запасный выход на высоте не менее 0,075 м от аварийной ватерлинии. Указанное не относится к форпику и ахтерпику.

-----