



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.  
GENERAL

TRANS/WP.15/AC.2/7  
20 March 2000

RUSSIAN  
Original: FRENCH

**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)**

**ДОКЛАД СОВЕЩАНИЯ ЭКСПЕРТОВ О РАБОТЕ ЕГО ТРЕТЬЕЙ СЕССИИ  
(17-20 января 2000 года)**

**СОДЕРЖАНИЕ**

	<u>Пункты</u>
Участники .....	1
Выборы должностных лиц .....	2
Утверждение повестки дня .....	3

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	<u>Пункты</u>
Предложения о внесении поправок в Европейские предписания, касающиеся международной перевозки опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ) .....	4 – 8
Правила, прилагаемые к проекту европейского соглашения о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям .....	9 – 21
Изменение структуры ВОПОГ .....	22 – 23
Программа работы и график совещаний .....	24 – 26
Утверждение доклада .....	27

Приложения

- Приложение 1: Поправки к Европейским предписаниям, касающимся международной перевозки опасных грузов по внутренним водным путям (для введения в действие в 2001 году)
- Приложение 2: Изменения к Правилам, прилагаемым к проекту европейского соглашения о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям
-

## **УЧАСТНИКИ**

1. Совещание экспертов по Европейским предписаниям, касающимся международной перевозки опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ), провело свою третью сессию 17-20 января 2000 года в Женеве. В работе сессии приняли участие представители следующих стран: Австрии, Бельгии, Германии, Нидерландов, Российской Федерации, Турции, Франции, Чешской Республики, Швейцарии. На сессии были также представлены Европейская комиссия и следующие межправительственные организации: Центральная комиссия судоходства по Рейну (ЦКСР) и Дунайская комиссия (ДК). Были также представлены следующие неправительственные организации: Международная ассоциация классификационных обществ (МАКО), Ассоциация европейских предприятий нефтяной промышленности (ЕВРОПИА) и Рейнский международный судоходный консорциум (РСК).

## **ВЫБОРЫ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ**

2. По предложению представителя Австрии г-н К. Риддер (Германия) был избран Председателем. По предложению представителя Германии г-н К. Ден Бравен (Нидерланды) был избран заместителем Председателя.

## **УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ**

3. Совещание экспертов утвердило повестку дня, подготовленную секретариатом (TRANS/WP.15/AC.2/6).

## **ПРЕДЛОЖЕНИЯ О ВНЕСЕНИИ ПОПРАВОК В ЕВРОПЕЙСКИЕ ПРЕДПИСАНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ ПЕРЕВОЗКИ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ ПО ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЯМ (ВОПОГ)**

Документ: TRANS/WP.15/AC.2/2000/4 (ЦКСР)

Неофициальный документ: INF.3 (Нидерланды)

4. Совещание экспертов отметило, что в этом предложении ЦКСР приведены поправки к изданию ППОГР 1999 года, которые были подготовлены ЦКСР для вступления в силу в июле 2001 года.

5. Совещание экспертов приняло предложенные поправки, внося в них некоторые изменения редакционного характера (см. приложение 1), при том, однако, понимании, что

эти поправки не должны быть включены в текст, который будет представлен Дипломатической конференции, которая будет организована ЕЭК и ЦКСР в мае 2000 года с целью принятия европейского соглашения о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям, поскольку этот текст должен соответствовать варианту ППОГР 1999 года.

6. Совещание экспертов также приняло целый ряд исправлений, которые следует внести в документ TRANS/WP.15/AC.2/5, содержащий приложения А, В.1 и В.2 к соглашению и подлежащий представлению Дипломатической конференции (см. приложение 2).

Документ: TRANS/WP.15/AC.2/2000/5 (ЦКСР)

7. Совещание экспертов приняло предложенные ЦКСР поправки к добавлению 4, внося в них некоторые изменения, при том понимании, что эти поправки должны быть учтены только после принятия проекта соглашения (см. приложение 1).

8. Совещание экспертов также приняло перечень исправлений к добавлению 4, содержащемуся в документе TRANS/WP.15/AC.2/5 (см. приложение 2).

## **ПРАВИЛА, ПРИЛАГАЕМЫЕ К ПРОЕКТУ ЕВРОПЕЙСКОГО СОГЛАШЕНИЯ О МЕЖДУНАРОДНОЙ ПЕРЕВОЗКЕ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ ПО ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЯМ**

Приложения А, В.1 и В.2

Документ: TRANS/WP.15/AC.2/5

9. Совещание экспертов одобрило этот текст, подготовленный секретариатом, при условии внесения в него исправлений, приведенных в приложении 2 к настоящему докладу.

Приложение С

Документ: TRANS/WP.15/AC.2/2000/2 (ЦКСР)

10. Совещание экспертов одобрило этот подготовленный ЦКСР текст для главы 6 приложения С к проекту соглашения (см. также TRANS/AC.6/20, пункты 58 и 59 и добавление 2), внося в него одно изменение (см. приложение 2 к настоящему докладу).

Приложение D.1 (Общие переходные положения)

Документ: TRANS/AC.6/1999/4 (ЦКСП)

Неофициальный документ: INF.2 (Австрия)

11. Совещание экспертов отметило, что Группа AC.6 придала более жесткий характер общим переходным положениям, предусмотренным ЦКСП, в том смысле, что она не сохранила переходные положения, касающиеся судов, построенных из бывших в употреблении частей нескольких других судов.

12. Совещание экспертов тщательно проверило эти общие переходные положения; поправки к документу TRANS/AC.6/1999/4 приведены в приложении 4 к настоящему докладу.

Приложение D.2 (Дополнительные переходные положения, применимые на отдельных внутренних водных путях)

Документы: TRANS/WP.15/AC.2/2000/1 (Российская Федерация)  
TRANS/WP.15/AC.2/2000/3 (Австрия)

Неофициальный документ: INF.4 (секретариат)

13. Предложение Российской Федерации было дополнено неофициальным документом INF.4, в котором содержится переданное в секретариат первоначальное предложение, не полностью воспроизведенное в документе -/2000/1.

14. Совещание экспертов составило текст приложения D.2 на основе предложений Российской Федерации и Австрии (см. приложение 2).

15. Первое вводное предложение, предложенное Российской Федерацией, было сочтено нецелесообразным, поскольку соглашение ВОПОГ не применяется к морским судам во время их движения по морским участкам внутренних водных путей (см. статью 2 соглашения).

16. Второе предложение, предложенное Российской Федерацией, не было принято, поскольку в рамках такого международного соглашения, направленного, в частности, на согласование условий перевозки, было бы нелогичным предоставлять компетентному

органу каждой договаривающейся стороны право определять условия плавания морских судов по внутренним водным путям.

17. В связи с вопросом о сигнализации на судах Совещание экспертов отметило, что самый последний вариант ЕПСВВП разрешает морским судам нести сигналы и огни в соответствии с рекомендациями Международной морской организации, касающимися правил деятельности в районах портов, и что они также разрешают Российской Федерации и, в дальнейшем, Украине, Республике Молдова и Беларуси предписывать для судов внутреннего плавания красные огни вместо синих огней.

18. Совещание экспертов согласилось изменить текст маргинальных номеров 10 500 и 210 500, с тем чтобы включить в них отступление, позволяющее морским судам нести морские огни во время плавания по внутренним водным путям стран, разрешающим такую сигнализацию (см. приложение 2). Совещание экспертов отметило, однако, что по соображениям безопасности эта практика в настоящее время запрещена и впредь будет запрещена на Рейне.

19. Совещание экспертов не согласилось распространить это отступление на замену синих огней красными огнями, как это предложил представитель Российской Федерации с учетом существующей в его стране практики. Некоторые эксперты указали, что в рамках международного соглашения необходимо согласовать условия перевозки и не принимать в расчет особые ситуации в каждой стране. Кроме того, пояснения, сделанные представителем Российской Федерации, показали, что речь идет не просто о замене синих огней красными огнями, но также об ином количестве огней, что не соответствовало бы положениям ЕПСВВП. Поэтому представителю Российской Федерации было предложено представить более подробные разъяснения и внести новое предложение на следующей сессии Совещания экспертов, если он сочтет это необходимым, в целях подготовки к вступлению в силу соглашения после его принятия.

20. Было решено ввести дополнительные переходные меры для судов, грузовые емкости которых имеют максимальную вместимость  $760 \text{ м}^3$ . Такие суда эксплуатируются на Дунае. ЦКСР кстати предусматривает также возможность увеличения в будущем максимальной вместимости, установленной в настоящее время на уровне  $380 \text{ м}^3$ , и в дальнейшем, возможно, потребуются пересмотреть маргинальные номер 3X1 211 (1) а).

21. Некоторые другие предложения Российской Федерации, касающиеся дополнительных переходных мер, не были приняты, поскольку они уже были учтены в общих переходных положениях, изложенных в приложении D.1.

## **ИЗМЕНЕНИЕ СТРУКТУРЫ ВОПОГ**

Неофициальный документ: INF.1 (Германия)

22. Совещание экспертов приняло к сведению достигнутый прогресс в работе над изменением структуры МПОГ и ДОПОГ. Тексты с измененной структурой должны вступить в силу 1 июля 2001 года, и с ними можно будет ознакомиться на Web-сайте ЕЭК ООН (<http://www.unece.org/trans/danger/danger.htm>), как только они будут подготовлены.

23. Совещание экспертов также приняло к сведению первый проект новой структуры ВОПОГ, представленный Германией (INF.1).

## **ПРОГРАММА РАБОТЫ И ГРАФИК СОВЕЩАНИЙ**

24. Следующая сессия предварительно запланирована на 15-19 января 2001 года.

25. Совещание экспертов должно будет обсудить новые предложения о внесении поправок в ВОПОГ и об изменении структуры ВОПОГ.

26. Программа работы будет, однако, зависеть от результатов Дипломатической конференции по принятию проекта соглашения ВОПОГ, рекомендации которой могут привести к пересмотру методов работы и постановке новых задач в контексте подготовки к вступлению в силу соглашения ВОПОГ, если оно будет принято (например, вопросы, касающиеся классификационных обществ) (см. TRANS/AC.6/20, приложение 3).

## **УТВЕРЖДЕНИЕ ДОКЛАДА**

27. Совещание экспертов утвердило доклад о работе своей третьей сессии и приложения к нему на основе проекта, подготовленного секретариатом.

---

Приложение 1

Поправки к Европейским предписаниям, касающимся международной перевозки  
опасных грузов по внутренним водным путям

1. Поправки, содержащиеся в документе TRANS/WP.15/AC.2/2000/4

Этот документ был принят со следующими изменениями:

- 10 401 (1)           Согласовать таблицу с вариантом на французском языке.
- 10 410 с)            После “0,80 м” начать новый абзац.
- 11 407 }            Вместо "веществ класса 1" читать "грузов класса 1".  
11 408 }
- 11 501 }            Существующий текст остается без изменений.  
41 501 }  
52 501 }
- 42 301 (1)         Внести такие же поправки, как и в маргинальный номер 43 301 (1).
- 210 014            В определении термина "Быстродействующий выпускной клапан"  
опустить слово "(эжектор)".
- 210 410            Вместо "...знака 'хх'" читать "знака 'х...'" (остальное без изменений).
- 221 418            (Данное исправление не касается текста на русском языке.)
- 321 200 (1) с) }    Вместо "эрозии" читать "коррозии".  
331 200 (1) с) }
- 3X1 210(2)         Читать следующим образом:
- “(2) Высота нижних кромок дверных проемов в боковых стенках...  
...В этом случае высота нижних кромок дверных проемов в боковых  
стенках... менее 0,10 м над уровнем палубы. Однако... над уровнем  
палубы” (далее без изменений).



- 331 211 (7) (Данное исправление не касается текста на русском языке).  
3X1 232 (2) (Данное исправление не касается текста на русском языке).
- 3X1 240(2) Включить слово “грузовое” перед словами “насосное отделение”.
- 321 222 (4) a )  
(5) a) i)  
(5) d)  
321 226 (3)  
331 222 (4) a )  
(5) a) i)  
(5) c)  
(5) d)  
331 226 (3)
- Во всех случаях заменить слово "эжектор" словами "быстродействующий выпускной клапан".
- 331 222 (5) a) В первом абзаце исключить последнее предложение, расположенное после слова "детонацию" и перед словами "В качестве такого оборудования могут использоваться: ...".
- В тексте на французском языке вместо “a gatte fine” читать “a gatte fixe”.
- 332 226 (3) Вместо “331 225 (3)” читать “331 226 (3)”.  
(Поправка касается маргинального номера 331 226 (3).)
- 331 231 (2) Поправка касается маргинального номера 331 232 (2).

2. Поправки, содержащиеся в документе TRANS/WP.15/AC.2/2000/5

Этот документ был принят со следующими исправлениями:

Стр 1, пункт 1: опустить номер 3295 и скобки и читать следующим образом:  
“3079 и вещества, имеющие  $61^{\circ} \text{C} < t_{\text{вс}} \leq 100^{\circ} \text{C}$ , н.у.к. (2-этилгексилакрилат стабилизированный)”.

## Приложение 2

### Изменения к Правилам, прилагаемым к проекту европейского соглашения о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ)

1. Исправления к поправкам к документу TRANS/WP.15/AC.2/5 (см. документ TRANS/WP.15/AC.2/5/Corr.1)
2. Приложение С (Правил, прилагаемых к проекту соглашения)

### Глава 6

Документ TRANS/WP.15/AC.2/2000/2 был принят со следующим изменением:

“6.3.2: Исключить последнее приложение”.

3. Приложение D.1 (Правил, прилагаемых к проекту соглашения)

### **Приложение D.1 – ОБЩИЕ ПЕРЕХОДНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

Документ TRANS/AC.6/1999/4 был принят со следующими изменениями:

1. Читать пункт 1 следующим образом:

"1. Суда, находящиеся в эксплуатации, должны удовлетворять предписаниям маргинальных номеров и, при необходимости, пунктов и подпунктов, не упомянутых в приведенной ниже таблице, не позднее чем через один год после вступления в действие настоящих Правил.

Конструкции и оборудование судов, находящихся в эксплуатации, должны соответствовать по меньшей мере прежнему уровню безопасности.

В настоящем приложении D.1:

термин "судно, находящееся в эксплуатации", означает судно согласно статье 8 Соглашения;

"Н.З.М." означает, что данное предписание применяется к судам, находящимся в эксплуатации, только в том случае, если соответствующие части заменены или

модифицированы, т.е. это предписание применяется только к новым судам, замененным частям или модифицированным 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 "модификацией" подразумевается также изменение существующего типа танкера, существующего типа грузовой емкости или существующей конструкции грузовой емкости на другой тип или конструкцию более высокого уровня".

2. После вышеизложенного пункта 1 включить абзац, расположенный перед таблицей переходных положений ("Продление свидетельства..."), заменив при этом слова "приложений к настоящему Соглашению" словами "настоящих Правил".

3. Таблица переходных положений

- В третьей колонке для маргинальных номеров 110 212 (1), 110 217 (2), 110 217 (3), 110 235, 110 241, 120 241, 210 041, 210 320 (1), 331 208 (1), 3X1 210 (2), 311 211 (2) а) (второе предложение), 321 211 (3) а)/331 211 (3) а), 311 217 (6)/331 217 (6), 3X1 231 (4), 3X1 231 (5), 331 242 (2) читать первое предложение следующим образом:

"На борту судов, находящихся в эксплуатации, применяются следующие предписания:".

- Исключить позиции, касающиеся маргинальных номеров 210 318 (2) и 331 221 (5) с).
- Третья колонка для маргинального номера 210 320: читать "На судах, находящихся в эксплуатации, коффердамы могут..." (далее без изменений).
- Третья колонка для маргинального номера 210 422 (1): заменить слова "На судах" словами "На борту судов".
- Третья колонка для маргинальных номеров 3X1 210 (2), последнее предложение: читать "На борту судов, находящихся в эксплуатации..." (далее без изменений).
- Третья колонка для маргинального номера 331 242 (2), последнее предложение: заменить "сепаратора КЗ" словом "маслоотделителя".

- Третья колонка для маргинальных номеров 3X1 252 (3) b): читать "На борту судов, находящихся в эксплуатации, положения пункта (3) не применяются..." (далее без изменений).

4. Опустить текст после таблицы и включить пункты 2. и 3. следующего содержания:

"2. Грузы, которым в перечне веществ (добавление 4 к приложению В.2) предписаны суда закрытого типа N с клапанами, срабатывающими при минимальном давлении 10 кПа (0,10 бара), могут перевозиться находящимися в эксплуатации танкерами закрытого типа N с клапанами, срабатывающими при минимальном давлении 6 кПа (0,06 бара) (испытательное давление грузовых емкостей – 10 кПа (0,10 бара))".

"3. Суда, перевозящие только опасные грузы, перечисленные ниже, не подпадают под действие настоящего Соглашения начиная с 1 января 2005 года:

Класс 4.1            3175 твердые вещества или смеси твердых веществ (такие, как препараты и отходы), содержащие легковоспламеняющуюся жидкость н.у.к., с температурой вспышки не выше 61°C, пункт 4° с);

1350 сера (включая серный цвет), пункт 11° с);

Класс 4.2            вещества, перевозимые навалом/насыпью, пункты 3° с) и 16° с);

Класс 9              2969 касторовые бобы, пункт 35° b).

Эти суда должны, однако, удовлетворять предписаниям маргинальных номеров 10 011 (2) и 10 351 (4) приложения В.1."

4. Приложение D.2 (Правил, прилагаемых к проекту соглашения)

a) В третьей колонке для маргинальных номеров 110 292, 311 292 и 321 292 исключить следующие слова:

"Указанное не относится к форпику и ахтерпику".

b) В таблицу добавить следующее:

Маргинальный номер	Вопрос	Сроки и замечания
110 295 (2) 321 215 (2)	Диаграмма остойчивости (аварийной)	Н.З.М. На борту судов, находящихся в эксплуатации, применяются следующие предписания: На конечной стадии затопления угол крена не должен превышать: 20° до принятия мер по спрямлению; 12° после принятия мер по спрямлению.
311 211 (1) a) 321 211 (1) a) 331 211 (1) a)	Максимальная вместимость грузовых емкостей	Н.З.М. На борту судов, находящихся в эксплуатации, применяются следующие предписания: Максимальная допустимая вместимость грузовой емкости должна составлять 760 м <sup>3</sup> .
311 212 (3) 321 212 (2) 331 212 (2)	Расположение воздухоприемных отверстий	Н.З.М. На борту судов, находящихся в эксплуатации, применяются следующие предписания: Воздухоприемные отверстия должны размещаться на расстоянии не менее 5 м от выпускных отверстий предохранительных клапанов.
321 211 (1) d)	Длина грузовых емкостей	Н.З.М. На борту судов, находящихся в эксплуатации, применяются следующие предписания: Длина грузовой емкости может превышать 10 м и 0,2 L.

-----