



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.  
GENERAL

ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2010/6  
11 November 2009

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

---

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по перевозкам опасных грузов

Совместное совещание экспертов по Правилам,  
прилагаемым к Европейскому соглашению о международной  
перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ)  
(Комитет по вопросам безопасности ВОПОГ)

Шестнадцатая сессия  
Женева, 25-29 января 2010 года  
Пункт 4 b) предварительной повестки дня

ПРЕДЛОЖЕНИЯ О ВНЕСЕНИИ ПОПРАВОК В ПРАВИЛА, ПРИЛАГАЕМЫЕ К ВОПОГ

Другие предложения о поправках

Полимерные тросы на судах снабжения

Представлено правительством Нидерландов<sup>1, 2</sup>

**Общая информация**

1. На четырнадцатой сессии Комитета по вопросам безопасности ВОПОГ,  
проходившей 26-30 января 2009 года, Европейский союз речного судоходства (ЕСРС)

---

<sup>1</sup> Распространено на немецком языке Центральной комиссией судоходства по Рейну  
(ЦКСР) в качестве документа CCNR/ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2010/6.

<sup>2</sup> В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту  
на 2006-2010 годы (ECE/TRANS/166/Add.1, подпрограмма 02.7 b)).

представил предложение о полимерных тросах (ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2009/4). После состоявшейся в Комитете по вопросам безопасности дискуссии ЕСПС снял свое предложение с обсуждения. Правительство Нидерландов хотело бы вновь внести этот вопрос в повестку дня, так как необходимо решить юридические и практические проблемы, возникающие в нидерландских портах.

2. В настоящее время использование полимерных тросов на судах снабжения во время передачи продуктов, необходимых для эксплуатации судов, разрешается на основании подраздела 7.2.4.76. Согласно принятому определению судном снабжения является танкер "*открытого типа N грузоподъемностью до 300 т, построенный и оснащенный (...)*". Ввиду значительного увеличения размеров морских судов многие нидерландские суда снабжения вынуждены реагировать на рыночный спрос, и поэтому они становятся крупнее судов снабжения, описанных выше.

3. Суть проблемы состоит в том, что более крупные суда снабжения должны, по определению, рассматриваться как "обычные" танкеры, которые могут поэтому "*швартоваться при помощи полимерных тросов только в том случае, если [они] удерживаются от сноса по течению стальными тросами*". Оказалось, что это требование невозможно и небезопасно соблюдать в бункеровочных портах Роттердама и Амстердама из-за следующих практических и юридических проблем:

а) стальные тросы очень тяжелы, и ими практически невозможно манипулировать во время бункеровки крупных морских судов. Часто перепад высот составляет более 30 метров, и морские суда не оборудованы лебедками для этих тросов. При манипулировании этими тросами возникают опасные ситуации;

б) с юридической точки зрения это противоречит трудовому законодательству и нормам поднятия тяжестей. Согласно постановлению нидерландского суда, работник может поднимать вручную не более 23 килограммов. Поднятие стальных тросов в рассматриваемой ситуации не вписывается в этот норматив;

с) в соответствии с требованиями Международной морской организации и Руководства по разработке судовых планов чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением моря в случае перегрузки с судна на баржу баржа *должна швартоваться таким образом, чтобы она могла легко отшвартоваться в чрезвычайной ситуации*<sup>3</sup>. При использовании стальных тросов невозможно и опасно быстро отшвартовать баржу в чрезвычайной ситуации.

4. Кроме того, согласно подразделу 7.1.4.76 контейнеровозы освобождаются от действия этого предписания ввиду большой частоты операций швартовки этого типа судов. Следующие цифры свидетельствуют о частоте бункеровочных операций в нидерландских портах: в Роттердаме ежемесячно обрабатывается приблизительно 1 млн. м<sup>3</sup> вязкого топочного мазута (примерно 1 000 бункеровок), 20 000 м<sup>3</sup> морского газойля (400 бункеровок) и 7 000 м<sup>3</sup> судового дизельного топлива (100 бункеровок).

5. Стальные тросы стали использоваться из-за опасности пожаров. Опасность возгорания бункерных продуктов относительно невысока по сравнению со многими другими продуктами, перевозимыми в танкерах. Именно по этой причине суда снабжения освобождены от этого требования.

### **Предложение**

6. Правительство Нидерландов хотело бы привести Правила, прилагаемые к ВОПОГ, в соответствие с современными требованиями, предъявляемыми к бункерованию с учетом размеров судов. Комитету по вопросам безопасности предлагается рассмотреть один из следующих альтернативных вариантов.

#### Альтернативный вариант № 1

7.2.4.76 Полимерные тросы. Изменить последний абзац следующим образом:

"Однако суда - сборщики маслосодержащих отходов могут швартоваться с помощью полимерных тросов во время приема маслосодержащих отходов, образующихся при эксплуатации судов, равно как и суда снабжения *и прочие суда для передачи* продуктов, необходимых для эксплуатации судов".

---

<sup>3</sup> Руководство по разработке судовых планов чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением моря в соответствии с требованиями правила 37 приложения I и правила 17 приложения II к Конвенции ИМО МАРПОЛ 73/78, утвержденным Регистром Ллойда 16 июня 2009 года.

Альтернативный вариант № 2

7.2.4.76 Полимерные тросы. Изменить последний абзац следующим образом:

"Однако суда - сборщики маслосодержащих отходов могут швартоваться с помощью полимерных тросов во время приема маслосодержащих отходов, образующихся при эксплуатации судов, а суда снабжения - во время передачи продуктов, необходимых для эксплуатации судов. *Компетентный орган может предписать, что всем судам, передающим продукты, необходимые для эксплуатации судов, разрешается использовать полимерные тросы*".

7. В качестве третьего возможного решения можно было бы изменить определение судна снабжения в главе 1.2 таким образом, чтобы грузоподъемность больше не составляла проблемы. Однако поскольку суда снабжения выделены в отдельную категорию во многих пунктах ВОПОГ, то это могло бы иметь многочисленные непредвиденные последствия. Поэтому для решения этой проблемы предлагается выбрать между альтернативным вариантом № 1 и альтернативным вариантом № 2.

-----