



---

## **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)**

**Двадцать третья сессия**

Женева, 26–30 августа 2013 года

Пункт 4 b) предварительной повестки дня

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

**Прочие предложения**

### **Доклад неофициальной рабочей группы по средствам для эвакуации**

#### **Передано правительством Нидерландов<sup>1</sup>**

1. Комитет по вопросам безопасности, возможно, помнит, что в ходе его двадцатой сессии были приняты поправки, касающиеся средств для эвакуации, для вступления в силу 1 января 2015 года (ECE/TRANS/WP.15/AC.2/42, приложение II).
2. Комитет, возможно, помнит также о том, что неофициальной рабочей группе по средствам для эвакуации было предложено разработать более подробные положения для определений терминов "безопасные зоны", "укрытия" и "водяные завесы" и предложить правило, ясно предусматривающее, что местные органы имеют право устанавливать более жесткие правила.
3. Неофициальная рабочая группа провела совещание 3 апреля 2013 года и решила предложить на рассмотрение Комитета следующие поправки к уже принятым поправкам:

---

<sup>1</sup> Распространено на немецком языке Центральной комиссией судоходства по Рейну в качестве документа CCNR/ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2013/28.

4. Поправки к определениям:
- a) Заменить определение термина "Безопасная зона" следующим:  
«*Безопасная зона*» означает специально обозначенную и идентифицируемую зону, которая расположена за пределами грузового пространства и к которой все находящиеся на судне лица имеют беспрепятственный доступ. Безопасная зона обеспечивает защиту водяной завесой от выявленных опасностей, связанных с грузом, в течение периода продолжительностью не менее 60 минут. Люди могут быть эвакуированы из безопасной зоны в ходе инцидента. Безопасная зона неприемлема, если выявленной опасностью является пожар или взрыв.»
- b) Включить следующее определение термина "Водяная завеса":  
«*Водяная завеса*» означает вертикальный водяной барьер, высота которого составляет не менее 3 метров над палубой, а длина соответствует габаритной ширине судна с выносом по каждому борту не менее 1,5 метра от корпуса. Водяная завеса обеспечивает защиту от выявленных опасностей, связанных с грузом. Водяная завеса должна быть способна приводиться в действие из рулевой рубки и из безопасной зоны.»
- c) Заменить определение термина "Укрытие" следующим:  
«*Укрытие*» означает специально обозначенный, идентифицируемый и легкодоступный модуль (стационарный или плавучий), способный защищать всех находящихся на судне лиц от выявленных опасностей, связанных с грузом, в течение периода продолжительностью не менее 60 минут, в течение которого может быть установлена связь с аварийно-спасательной службой. Укрытие может быть оборудовано в рулевой рубке или жилых помещениях. Люди могут быть эвакуированы из укрытия в ходе инцидента. Укрытие, расположенное на борту судна, неприемлемо, если выявленной опасностью является пожар или взрыв. Укрытие, расположенное на борту судна, и плавучее укрытие, расположенное за бортом судна, должны быть сертифицированы признанным классификационным обществом. Укрытие, расположенное на суше, должно строиться в соответствии с местным законодательством.»
- d) Добавить в пункт 7.1.4.77 следующее предложение:  
"С учетом местных условий портовые власти могут предписывать дополнительные требования в отношении наличия средств для эвакуации в соответствии с местным законодательством."
- e) Добавить в пункт 7.2.4.77 следующее предложение:  
"С учетом местных условий портовые власти могут предписывать дополнительные требования в отношении наличия средств для эвакуации в соответствии с местным законодательством."
5. Поскольку безопасная зона и укрытие, расположенное на борту судна, считаются неприемлемыми, если выявленной опасностью является пожар или взрыв, Комитету предлагается принять следующие сопутствующие поправки к таблицам 7.1.4.77 и 7.2.4.77:

**Таблица 7.1.4.77**

- a) Строка 3, колонка 4.1, 4.2, 4.3: удалить жирную точку.
- b) Строка 8, колонка 4.1, 4.2, 4.3: удалить жирную точку.
- c) Строка 11, колонка 4.1, 4.2, 4.3: удалить жирную точку.
- d) Строка 12, колонка 4.1, 4.2, 4.3: удалить жирную точку.
- e) Строка 16, колонка 4.1, 4.2, 4.3: удалить жирную точку.

**Таблица 7.2.4.77**

- a) Строка 3, колонка 2, 3, группы упаковки I, II и остальная III: удалить жирную точку.
  - b) Строка 8, колонка 2, 3, группы упаковки I, II и остальная III: удалить жирную точку.
  - c) Строка 11, колонка 2, 3, группы упаковки I, II и остальная III: удалить жирную точку.
  - d) Строка 12, колонка 2, 3, группы упаковки I, II и остальная III: удалить жирную точку.
  - e) Строка 3, колонка 5.1, 6.1: добавить \*\*.
  - f) Строка 8, колонка 5.1, 6.1: добавить \*\*.
  - g) Строка 11, колонка 5.1, 6.1: добавить \*\*.
  - h) Строка 12, колонка 5.1, 6.1: добавить \*\*.
  - i) Добавить к таблице сноску следующего содержания: "\*\* Недопустимо в случае, если существует опасность того, что окисляющие вещества в сочетании с легковоспламеняющимися жидкостями могут вызвать взрыв."
- б. Комитет, возможно, пожелает отметить, что между определениями термина "аварийно-спасательное судно" на английском и немецком языках существует различие. Комитету предлагается привести текст этого определения в соответствие с английским и французским вариантами.