



---

## 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)

#### Двадцатая сессия

Женева, 23–27 января 2012 года

Пункт 4 b) предварительной повестки дня

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

### **Толкование пункта 9.3.2.15 Остойчивость (аварийная)<sup>1, 2</sup>**

**Передано рекомендованными классификационными  
обществами ВОПОГ**

## **I. Введение**

1. Существующий текст пункта 9.3.2.15 а) гласит следующее:

**"9.3.2.15 Остойчивость (аварийная)**

9.3.2.15.1 В случае повреждения судна надлежит исходить из следующих предположений:

а) Размер бортового повреждения судна является следующим:

---

<sup>1</sup> Распространено на немецком языке Центральной комиссией судоходства по Рейну под условным обозначением CCNR/ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2012/7.

<sup>2</sup> В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2010-2014 годы (ECE/TRANS/208, пункт 106; ECE/TRANS/2010/8, подпрограмма 02.7 b)).

- в продольном направлении: по меньшей мере 0,10 L,  
но не менее 5,00 м;
- в поперечном направлении: 0,79 м;
- в вертикальном направлении: от линии основания  
вверх без ограничения".

2. Аналогичные требования (при иных размерах) существуют для других типов судов ВОПОГ (пункты 9.1.0.95.1, 9.2.0.95.1, 9.3.1.15.1 и 9.3.3.15.1).

3. Правила не содержат точного указания на то, как рассчитывать размер бортового повреждения – от бортовой обшивки или от ватерлинии при максимальной осадке.

4. Чтобы избежать путаницы, предлагается включить дополнительную информацию о том, как рассчитывать размер бортового повреждения.

## II. Толкование

5. Изменить пункт 9.1.0.95.1 а) следующим образом (толкование подчеркнуто):

- "а) Размер бортового повреждения судна является следующим:
- в продольном направлении: по меньшей мере 0,10 L, но не менее 5,00 м;
- в поперечном направлении: 0,59 м внутри от борта судна под прямым углом к диаметральной плоскости на уровне, соответствующем ватерлинии при максимальной осадке;
- в вертикальном направлении: от основной плоскости неограниченно вверх".

6. Изменить пункт 9.2.0.95.1 а) следующим образом (толкование подчеркнуто):

- "а) Размер бортового повреждения судна является следующим:
- в продольном направлении: по меньшей мере 0,10 L, но не менее 5,00 м;
- в поперечном направлении: 0,59 м внутри от борта судна под прямым углом к диаметральной плоскости на уровне, соответствующей ватерлинии при максимальной осадке;
- в вертикальном направлении: от основной плоскости неограниченно вверх".

7. Изменить пункт 9.3.1.15.1 а) следующим образом (толкование подчеркнуто):

- "а) Размер бортового повреждения судна является следующим:
- в продольном направлении: по меньшей мере 0,10 L, но не менее 5,00 м;
  - в поперечном направлении: 0,79 м внутрь от борта судна под прямым углом к диаметральной плоскости на уровне, соответствующем ватерлинии при максимальной осадке;
  - в вертикальном направлении: от основной плоскости неограниченно вверх".

8. Изменить пункт 9.3.2.95.1 а) следующим образом (толкование подчеркнуто):

- "а) Размер бортового повреждения судна является следующим:
- в продольном направлении: по меньшей мере 0,10 L, но не менее 5,00 м;
  - в поперечном направлении: 0,79 м внутрь от борта судна под прямым углом к диаметральной плоскости на уровне, соответствующем ватерлинии при максимальной осадке;
  - в вертикальном направлении: от основной плоскости неограниченно вверх".

9. Изменить пункт 9.3.3.15.1 а) следующим образом (толкование подчеркнуто):

- "а) Размер бортового повреждения судна является следующим:
- в продольном направлении: по меньшей мере 0,10 L, но не менее 5,00 м;
  - в поперечном направлении: 0,59 м внутрь от борта судна под прямым углом к диаметральной плоскости на уровне, соответствующем ватерлинии при максимальной осадке;
  - в вертикальном направлении: от основной плоскости неограниченно вверх".

### III. Обоснование

10. Следует отметить, что учет или неучет расстояния от бортовой обшивки не имеет значения для грузовых танков, поскольку размеры двойных корпусов должны соответствовать положениям пункта 9.3.2.11.7 ВОПОГ (или аналогичным положениям для других типов судов).

Данное толкование может иметь значение для кормовой и носовой частей конструкции, в основном для жилых помещений (см. ниже схему, приводимую для иллюстрации).

11. Согласно правилу 24 (Предположения в отношении повреждения) приложения I (Правила предотвращения загрязнения нефтью) Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов (МАРПОЛ), размер повреждения в поперечном направлении определяется следующим образом: "внутри от борта судна под прямым углом к диаметральной плоскости на уровне, соответствующем назначенному летнему надводному борту".

В Международном кодексе постройки и оборудования судов, перевозящих сжиженные газы наливом (МКГ), и в Международном кодексе постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом (МКХ), согласно разделу 2.5.1 главы 2, размер бортового повреждения в поперечном направлении "измеряется от борта судна под прямым углом к диаметральной плоскости на уровне летней грузовой ватерлинии".

#### IV. Переходные положения

12. С учетом того факта, что при таком толковании размер бортового повреждения в поперечном направлении не превышает размера повреждения, рассчитанного согласно фактически применяемой методологии, предполагается, что необходимость в его пересчете не возникнет.

