



---

## **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 четвертая сессия**

Женева, 27–31 января 2014 года

Пункт 5 b) предварительной повестки дня

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

**Прочие предложения**

### **Средства для эвакуации**

**Передано Европейским союзом речного судоходства (ЕСРС)<sup>1,2</sup>**

#### **Предварительные замечания**

1. ЕСРС просит пересмотреть существующие тексты положений по данному вопросу, которые предполагается включить в ВОПОГ 2015 года. Складывается впечатление, что тексты на английском и немецком языках, по крайней мере тексты доклада, распространенного под условным обозначением ECE/TRANS/WP.15/AC.2/42, совпадают не во всех отношениях (см. определения аварийно-спасательного судна, спасательного (эвакуационного) судна).

---

<sup>1</sup> В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2012–2016 годы (ECE/TRANS/224, пункт 94; ECE/TRANS/2012/12, подпрограмма 02.7, (Alb)).

<sup>2</sup> Распространено на немецком языке ЦКСР под условным обозначением CCNR/ZKR/AND/WP.15/AC.2/2014/25.



2. По ряду причин вопрос о "средствах для эвакуации" является чрезвычайно важным для внутреннего судоходства. Поэтому ЕСРС считает, что было бы целесообразным привлечь к участию в работе двадцать четвертой сессии других экспертов в области внутреннего судоходства. В целях подготовки такого участия ЕСРС просит запланировать обсуждение этого вопроса на среду, 29 января 2014 года, и принять решение на этот счет при рассмотрении повестки дня 27 января 2014 года.

## **Введение**

3. На своей двадцатой сессии, состоявшейся 23–27 января 2012 года, Комитет по вопросам безопасности ВОПОГ принял следующий текст:

"1.4.2.2.1 d)

[Перевозчик должен] удостовериться в наличии второго средства для эвакуации с судна в случае возникновения чрезвычайной ситуации, если береговая установка не оборудована вторым необходимым средством для эвакуации".

Этот текст должен вступить в силу 1 января 2015 года.

4. При принятии этого решения ЕСРС по-прежнему исходил из того, что безопасная зона, созданная посредством водяной завесы, является средством для эвакуации. В ходе двадцать третьей сессии Комитета по вопросам безопасности в августе 2013 года выяснилось, что эта точка зрения ошибочна, и было принято решение о том, что ни безопасная зона, созданная посредством водяной завесы, ни укрытие неприемлемы в качестве средства для эвакуации, если выявленной опасностью является пожар или взрыв.

5. По ряду причин эта ситуация вызывает у ЕСРС серьезную обеспокоенность.

a) В качестве перевозчика сектор внутреннего судоходства должен выполнять обязательство, которое зависит от того, выполняют ли свои обязательства другие участники транспортной цепи, а именно обязательство по предоставлению двух средств для эвакуации. Перевозчик не имеет ни малейшего влияния в этом отношении, но он, тем не менее, обязан выполнять данное обязательство.

b) В результате исключения возможности использования укрытия и безопасной зоны, образованной посредством водяной завесы, при перевозке веществ классов 2 и 3, а также классов 4.1, 4.2 и 4.3 были отвергнуты варианты решения вопроса о втором средстве эвакуации, которые, с точки зрения сектора внутреннего судоходства, могли бы обеспечить достаточную защиту при многих сценариях аварийной ситуации.

c) До настоящего времени практически не рассматривался вопрос о том, каким может быть второе средство для эвакуации, которое должно быть предоставлено перевозчиком. Аварийно-спасательные суда, которые используются в морском судоходстве, не рассчитаны для внутреннего судоходства и в силу их больших размеров не могут использоваться в каналах. Концепция использования спасательных (эвакуационных) судов не применяется на внутренних водных путях. Укрытия на берегу доступны только через соединение судна с берегом, которое в данном случае отсутствует. Сначала необходимо разработать концепцию укрытий, образованных плавающими модулями.

d) Сектор танкерного судоходства по внутренним водным путям находится в данный момент в крайне сложной экономической ситуации в связи с переходом с судов с обычным корпусом на суда с двойным корпусом. Суда с обычным корпусом могут использоваться для перевозок бензина (и аналогичных продуктов) только до 31 декабря 2015 года, а для перевозки дизельного топлива и печного топлива (и аналогичных продуктов) – только до 31 декабря 2018 года. Представляется нецелесообразным налагать сейчас на суда, которые будут выведены из эксплуатации, требования о предоставлении средств для эвакуации.

### Предложение 1

6. Береговые сооружения, предназначенные для операций по перегрузке грузов, столь же разнообразны, как и средства для эвакуации, предусмотренные в подразделах 7.1.4.77 и 7.2.4.77. Если согласно пункту 1.4.2.2.1 d) один лишь перевозчик обязан предоставить второе средство для эвакуации, то от него требуется слишком многое. Например, экипаж судна едва ли может оценить доступность спасательного (эвакуационного) судна. Поэтому каждый раз, когда береговое сооружение не оборудовано требуемым вторым средством для эвакуации, оно должно вовлекаться в планирование в отношении второго средства для эвакуации.

7. Ввиду этих соображений ЕСРС предлагает дополнить текст, принятый на двадцатой сессии Комитета по вопросам безопасности ВОПОГ, следующим образом:

"1.4.2.2.1 d)

[Перевозчик должен] по согласованию с оператором берегового сооружения удостовериться в наличии второго средства для эвакуации с судна в случае возникновения чрезвычайной ситуации, если береговое сооружение не оборудовано необходимым вторым средством для эвакуации".

### Предложение 2

8. В соответствии с решением Комитета по вопросам безопасности ВОПОГ, принятым в ходе его двадцать третьей сессии, определения "*безопасной зоны*" и "*укрытия*" были дополнены следующим предложением:

"[Безопасная зона (или укрытие, расположенное на борту судна)] неприемлема, если выявленной опасностью является пожар или взрыв".

9. ЕСРС предлагает полностью исключить это предложение.

### Обоснование

10. При возникновении многих аварийных ситуаций "*безопасная зона*" и "*укрытие*" могут обеспечить достаточную защиту. Вместе с тем важно спроектировать их таким образом, чтобы они соответствовали четко определенной цели защиты. ЕСРС считает, что благодаря его предложению, наряду с проведенными до настоящего времени обмена мнениями и будущими обсуждениями, эта цель будет достигнута.

### Предложение 3

11. ЕСРС предлагает, чтобы, помимо существующих средств для эвакуации, для веществ классов 2 и 3, а также классов 4.1, 4.2 и 4.3 безопасная зона, созданная посредством водяной завесы, имеющей надлежащие параметры (10 л/м<sup>2</sup> в мин.), также считалась одним из возможных средств защиты от всех предусмотренных рисков.

### Обоснование

12. В концепции защиты от пожара на судне и на берегу важную роль играет распыление воды на защищаемые объекты. В аварийной ситуации, поскольку надстройки над палубой танкеров постоянно охлаждаются, это снижает температуру поверхности и защищает от распространения пожара. Люди, находящиеся в защищенных таким образом зонах, оказываются защищенными от взрыва.

13. В отличие от вертикальной водяной завесы водораспылительная система могла бы защищать также от воздействия горящих жидкостей вокруг судна.

14. Предложения ЕСРС изложены в приложении к настоящему документу. Данное предложение предоставило бы сектору внутреннего судоходства возможность гибким образом адаптироваться с помощью своих собственных средств к различным требованиям, предъявляемым к различным участкам судоходства (каналам и судоходным участкам/свободному течению Рейна).

15. При мощности в 10 л/м<sup>2</sup> в мин. водораспылительная система имеет те же размеры, что и системы, которые используются на противопожарных судах для защиты самих этих судов от воздействия высоких температур, а также системы, которые используются для защиты береговых сооружений.

### Предложение 4

16. ЕСРС предлагает, чтобы, помимо существующих средств для эвакуации, при перевозке веществ классов 2 и 3, а также классов 4.1, 4.2 и 4.3 допускалось также расположенное на борту укрытие в качестве возможного дополнительного средства для защиты от всех предвидимых рисков.

### Обоснование

17. Благодаря использованию соответствующих материалов для строительства и изоляции можно создать на борту судна зоны, которые обеспечивают защиту от воздействия высоких температур и взрыва. По определению укрытия, расположенные на борту судна, должны быть утверждены классификационным обществом.

### Предложение 5

18. ЕСРС предлагает предусмотреть переходное положение со сроком действия до 31 декабря 2018 года, с тем чтобы иметь возможность подготовиться до этой даты к тем случаям, когда сектор внутреннего судоходства должен будет как перевозчик обеспечить наличие второго средства для эвакуации.

**Обоснование**

19. Необходимо предоставить соответствующим сторонам возможность подготовиться к принятию мер, которые могут потребоваться для технической адаптации судов и береговых сооружений.

## Приложение

### Предложения о внесении изменений в решения, касающиеся средств для эвакуации

1. ЕСРС предлагает сформулировать определения терминов "безопасная зона", "водяная завеса" и "укрытие" следующим образом:

а) Определение термина "безопасная зона" изменено следующим образом:

«*Безопасная зона*» означает специально обозначенную и идентифицированную зону, которая расположена за пределами грузового пространства и к которой все находящиеся на судне лица имеют беспрепятственный доступ. Безопасная зона обеспечивает защиту ~~водяной завесой~~ водораспылительной системой 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.~~».

б) Вертикальная водяная завеса больше не используется. Вместо водяной завесы вводится определение водораспылительной системы следующего содержания:

«*Водораспылительная система*» означает систему на борту судна, которая, посредством равномерного распределения воды, защищает все внешние вертикальные поверхности корпуса в носовой и кормовой частях судна, все вертикальные поверхности надстроек и палуб, а также поверхности на палубе над надстройками, машинные отделения и помещения, в которых находятся легковоспламеняемые вещества. Мощность водораспылительной системы для защиты поверхностей должна составлять 10 л/м<sup>2</sup> в минуту. Водораспылительная система должна приводиться в действие из рулевой рубки и укрытия.

Водораспылительная система, находящаяся на берегу и имеющая по меньшей мере такую же мощность, может заменять судовую водораспылительную систему».

с) Определение термина "укрытие" изменено следующим образом:

«*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 обще-

ством. Укрытие, расположенное на суше, должно строиться в соответствии с местным законодательством».

2. ЕСРС обосновывает свои предложения следующим образом:

а) "Безопасная зона":

ЕСРС понимает, что водяная завеса, предусмотренная первоначально, была расценена как не обеспечивающая достаточной защиты от горящих жидкостей на поверхности воды. С тем чтобы противостоять этой опасности, на все надстройки и палубу в защитной зоне должна, в случае необходимости, распыляться вода. Такое распыление воды защищает всю носовую часть и всю кормовую часть судна от огня и воздействия высоких температур. Внутри надстроек обеспечивается достаточная защита от взрыва.

б) "Водяная завеса":

На противопожарных судах установлено аналогичное оборудование для защиты самих этих судов. Оборудование, считающееся необходимым на противопожарных судах, должно быть также достаточным для защиты судов внутреннего плавания. Предлагаемые здесь тексты основаны на правилах, касающихся противопожарной безопасности и систем пожаротушения, соблюдение которых требуется для получения дополнительной маркировки FF1/2 или FF1/3 признанного классификационного общества (FF=Fire Fighter).

в) "Укрытие":

Помещение на борту судна, построенное с использованием надлежащих материалов (стали, изолирующих материалов), обеспечивает достаточную защиту от всех предвидимых рисков, связанных с грузом.

3. Если эти предложения будут приняты, Комитету по вопросам безопасности предлагается внести все соответствующие поправки (например, в подразделы 7.1.4.77 и 7.2.4.77).