



---

## **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)**

#### **Семнадцатая сессия**

Женева, 23–27 августа 2010 года

Пункт 5 b) предварительной повестки дня

**Предложения о внесении поправок в Правила,  
прилагаемые к ВОПОГ: Поправки для вступления в силу  
1 января 2013 года**

## **Предлагаемые поправки к подразделам 9.3.x.40 и 7.2.4.40**

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

### **Введение**

1. ВОПОГ содержит различные требования, касающиеся средств пожаротушения на борту судов внутреннего плавания. В частности, для танкеров внутреннего плавания в подразделе 7.2.4.40 ясно указано, что во время погрузочно-разгрузочных операций системы пожаротушения должны находиться в оперативной готовности в пределах грузового пространства.

2. Настоящее предложение было впервые внесено на шестнадцатой сессии Комитета по вопросам безопасности (см. неофициальный документ № 13). Од-

---

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

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

нако было решено, что это предложение можно будет обсудить только на основе официального документа.

3. Существующий текст пункта 9.3.x.40.1 гласит следующее:

"9.3.x.40.1 На судне должна быть установлена система пожаротушения.

Эта система должна удовлетворять нижеизложенным требованиям:

...

- система должна иметь водяную магистраль, оснащенную по меньшей мере тремя гидрантами, расположенными в грузовом пространстве над палубой. Должны иметься три подходящих и достаточно длинных рукава с распыляющими соплами диаметром не менее 12 мм. По меньшей мере две струи воды, поступающие не из одного и того же гидранта, должны одновременно достигать любой точки палубы в пределах грузового пространства.

....".

## **Справочная информация**

4. В результате проведенного в Нидерландах в 2007 году расследования произошедшего инцидента голландские регулирующие органы пришли к такому толкованию подраздела 7.2.4.40, согласно которому пожарные рукава должны находиться на палубе в раскатанном виде.

5. Существующий текст подраздела 7.2.4.40 "Средства пожаротушения" гласит следующее:

"Во время погрузочно-разгрузочных операций системы пожаротушения, пожарные рукава и распыляющие сопла должны находиться в оперативной готовности в пределах грузового пространства на палубе".

6. ЕСРС считает, что задача обеспечения безопасности превалирует над другими проблемами. Однако инвестициям в новейшее техническое оборудование, например, в так называемую систему "mini monitor" (лафетные стволы mini), показанную ниже, препятствует нынешняя формулировка пункта 9.3.x.40.1, в котором указано, что необходимо иметь в наличии достаточно длинные пожарные рукава. Никаких инвестиций в такое техническое оборудование не делается, поскольку даже после установки этого нового оборудования на борту судов считается обязательным наличие раскатанных пожарных рукавов во время погрузочно-разгрузочных операций.



Гидрант, оборудованный насадком для сплошной/распыленной струи, с пожарным рукавом достаточной длины. Рукава могут быть полностью заменены стационарной линией подачи воды. Однако действующие правила требуют наличия пожарного рукава.

## Предложение

7. Изменить текст пункта 9.3.х.40.1 следующим образом:

"9.3.х.40.1 На судне должна быть установлена система пожаротушения.

Эта система должна удовлетворять нижеизложенным требованиям:

- систему должны питать два независимых пожарных или балластных насоса, один из которых должен быть готовым к использованию в любое время. Эти насосы, а также их привод и электрооборудование не должны устанавливаться в одном и том же помещении;
- система должна иметь водяную магистраль, состоящую из насосов со стационарным подводным соединением, пожарную магистраль с гидрантами и/или пожарные рукава, снабженные соединительными головками и струйными насадками диаметром не менее 12 мм для сплошной струи или (предпочтительнее) для сплошной/распыленной струи, расположенными в грузовом пространстве над палубой. Должно иметься в наличии достаточное число гидрантов, расположенных таким образом, чтобы по меньшей мере две струи воды, поступающие не из одной и той же точки, могли одновременно достигать любой части палубы.

В холодных погодных условиях замерзание пожарных магистралей и гидрантов должно предотвращаться путем непрерывного слива за борт воды из гидрантов на оконечности каждой пожарной магистрали. В качестве альтернативы можно поддерживать в осушенном состоянии пожарную магистраль во всех низко расположенных точках.

Невозвратный пружинный клапан должен предотвращать утечку газов из грузового пространства и их проникновение через систему пожаротушения в жилые и служебные помещения;

- мощность системы должна быть достаточной для того, чтобы при одновременном применении двух гидрантов из любой точки на борту судна струя покрывала расстояние, по меньшей мере равное ширине корпуса судна".

8. Изменить текст подраздела 7.2.4.40 "Средства пожаротушения" следующим образом:

"Во время погрузочно-разгрузочных операций системы пожаротушения, пожарная магистраль с гидрантами и присоединенные пожарные рукава и/или насадки для сплошной/распыленной струи должны находиться в оперативной готовности в пределах грузового пространства на палубе".

### Обоснование

9. Поскольку раскатка пожарных рукавов и правильное присоединение распылительных насадков занимает много времени, эти пожарные рукава зачастую оставляют лежать на палубе даже тогда, когда никаких погрузочно-разгрузочных операций не проводится. Во время погрузки и разгрузки эти рукава становятся препятствием (в нарушение правил безопасности и гигиены труда), поскольку о них можно легко споткнуться. Кроме того, эти рукава представляют еще большую опасность в опасной зоне, увеличивая вероятность не-

счастливых случаев в чрезвычайных ситуациях и снижая тем самым способность экипажа бороться с пожаром.

10. Предлагаемый текст позволяет согласовать ВОПОГ с текстом, содержащимся в Международном руководстве по безопасности для танкеров внутреннего плавания и терминалов (ISGINTT) и Международном кодексе постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом (Кодекс МКХ).

---