



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2010/4
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

Глава 1.4: эвакуация в чрезвычайной ситуации

Передано Европейским советом химической промышленности (ЕСФХП)^{1, 2}

¹ Распространено на немецком языке Центральной комиссией судоходства по Рейну (ЦКСР) в качестве документа CCNR/ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2010/4.

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

Введение

1. В соответствии с главой 1.4 Правил, прилагаемых к ВОПОГ, грузополучатель, погрузчик и ответственный за наполнение должны удостовериться в том, что предусмотрены надлежащие средства для эвакуации с судна в чрезвычайной ситуации.
2. Необходимо предусмотреть варианты средств для эвакуации в "передней и задней частях" судна. Поскольку в ВОПОГ не содержится определения этих терминов, они зачастую истолковываются как части судна, находящиеся за пределами "грузового пространства", определяемого в главе 1.2. Это толкование имеет важнейшее значение, так как использование надлежащих средств для эвакуации за пределами грузового пространства часто является невозможным в силу технических условий и ненужным с точки зрения обеспечения безопасности в чрезвычайной ситуации.
3. Важным техническим фактором являются различия в размерах судов. Длина судов составляет от 50 м до более чем 100 м. Различаются также и береговые условия в зависимости от конкретного места (речной порт или акватория гавани). В некоторых условиях, характеризующихся неизменным уровнем воды, можно без труда установить на судне подвижные средства для эвакуации, однако в условиях, характеризующихся переменным уровнем воды, а также на реках с быстрым течением возможно применение лишь стационарных средств для эвакуации.
4. Тип береговой установки, на которой во многих случаях используются специальные трубопроводы, предназначенные только для одного продукта, часто требует особого положения судна при погрузке и разгрузке. Кроме того, неодинаковое расположение коллекторных трубопроводов на различных судах приводит к тому, что суда должны по-разному пришвартовываться в местах погрузки/разгрузки. В этих условиях невозможно обеспечить наличие на борту "за пределами грузового пространства" стационарных средств для эвакуации, подходящих для всех положений различных судов.
5. Помимо этого, размещение средств для эвакуации за пределами грузового пространства зачастую невозможно ввиду радиальной формы корпуса судна (изогнутой формы корпуса судна в носовой и кормовой частях), а также ввиду присутствия установок и оборудования, необходимых для обеспечения движения судна.
6. Во многих случаях возможен лишь второй вариант, при котором средством для эвакуации, размещенным "за пределами грузового пространства", является спасательная шлюпка. Такой вариант может быть подходящим, однако в принципе более оптимальным

решением является установка стационарных средств для эвакуации, размещенных в безопасном месте, пусть даже в пределах грузового пространства.

7. Требование о размещении надлежащих средств "в передней и задней частях", вероятно, обеспечивает ситуацию, при которой всегда имеется один вариант для эвакуации. В этой связи следует учитывать, что погрузочно-разгрузочные операции с пришвартованными судами сопряжены с более высокой степенью потенциального риска по сравнению с судами, находящимися на якорной стоянке на реке. Поэтому опасные ситуации в основном будут возникать в зоне погрузочно-разгрузочных операций рядом с местами расположения соединений погрузочно-разгрузочных трубопроводов и грузовых насосов. Наличие двух средств для эвакуации, размещенных на соответствующем расстоянии от мест соединения судового и берегового трубопроводов, должно обеспечить по крайней мере такой же уровень безопасности, как и тот уровень безопасности, который обеспечивается действующими положениями. Соответствующим расстоянием могло бы быть расстояние в 10 м, которое предусмотрено инструкциями, применяемыми в некоторых портах.

8. Помимо эвакуации с борта судна, необходимо рассмотреть вопрос о подъеме на борт судна с целью спасения экипажа или оказания технической помощи.

Вывод

9. Действующие предписания, касающиеся средств для эвакуации, являются нечеткими, и в случае изложенного выше толкования их реализация зачастую может быть сопряжена с трудностями. В некоторых случаях они могут препятствовать выбору наиболее оптимального решения. Поэтому их следует изменить с учетом технических условий и существующего потенциального риска.

Предложение

10. Изменить пункт 1.4.2.3.1 d), касающийся обязанностей грузополучателя, следующим образом:

- "d) удостовериться в том, что ~~в передней и задней частях~~ на соответствующем расстоянии от соединений погрузочно-разгрузочных трубопроводов в направлении передней и задней частей судна предусмотрены надлежащие средства для эвакуации с борта судна и для подъема на борт судна в чрезвычайной ситуации. Належащие средства должны быть предусмотрены

с учетом конкретных местных и технических условий. Вторым средством для эвакуации могла бы также являться спущенная на воду шлюпка;".

11. Такие же поправки необходимо внести в обязанности погрузчика, изложенные в пункте 1.4.3.1.1 f), и в обязанности ответственного за наполнение, изложенные в пункте 1.4.3.3 q) и х).

12. Вопрос № 4 перечня обязательных проверок, содержащегося в разделе 8.6.3, следует изменить следующим образом:

"4. Оснащено ли судно ~~в носовой и кормовой частях~~ на соответствующем расстоянии от соединений погрузочно-разгрузочных трубопроводов в направлении передней и задней частей судна соответствующими средствами для подъема на борт судна или для эвакуации с борта судна, в том числе в чрезвычайной ситуации?".

Приложение

Положения, касающиеся средств подъема на борт и эвакуации с борта судна в чрезвычайной ситуации (Выдержки из ВОПОГ 2009)

1.4.2.3 Грузополучатель

- 1.4.2.3.1 Грузополучатель обязан не медлить с приемом груза, если не существует непреодолимых причин, и до, во время или после разгрузки обязан убедиться в том, что касающиеся его требования ВОПОГ выполнены.

В контексте раздела 1.4.1 он обязан, в частности:

- d) удостовериться в том, что в передней и задней частях судна предусмотрены надлежащие средства для эвакуации с судна в чрезвычайной ситуации;

...

1.4.3.1 Погрузчик

- 1.4.3.1.1 В контексте раздела 1.4.1 погрузчик выполняет, в частности, следующие обязанности:

...

- f) он должен удостовериться в том, что в передней и задней частях судна предусмотрены надлежащие средства для эвакуации с судна в чрезвычайной ситуации;

1.4.3.3 Ответственный за наполнение

В контексте раздела 1.4.1 ответственный за наполнение должен выполнять, в частности, следующие обязанности:

Обязанности, связанные с наполнением грузовых танков:

- q) он должен удостовериться в том, что в передней и задней частях судна предусмотрены надлежащие средства для эвакуации с судна в чрезвычайной ситуации;

Обязанности, связанные с погрузкой на суда твердых опасных грузов навалом/насыпью:

- x) он должен удостовериться в том, что в передней и задней частях судна предусмотрены надлежащие средства для эвакуации с судна в чрезвычайной ситуации.

8.6.3 Перечень обязательных проверок ВОПОГ

- "4. Оснащено ли судно в носовой и кормовой частях соответствующими средствами, позволяющими подниматься на судно или спускаться с него, в том числе в чрезвычайной ситуации?".
