|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Организация Объединенных Наций | ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/33 |
| _unlogo | **Экономический и Социальный Совет** | Distr.: General4 June 2018RussianOriginal: French |

**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)**

**Тридцать третья сессия**

Женева, 27–31 августа 2018 года

Пункт 3 c) предварительной повестки дня

**Применение Европейского соглашения
о международной перевозке опасных грузов
по внутренним водным путям (ВОПОГ):
толкование Правил, прилагаемых к ВОПОГ**

 Система пожаротушения на борту состава
(буксир-толкач и несамоходная баржа) или на борту одной только баржи (несамоходной)

 Передано правительством Франции[[1]](#footnote-1)\* [[2]](#footnote-2)\*\*

|  |
| --- |
|  *Резюме* |
| **Существо предложения:** В настоящем документе описываются трудности применения к несамоходным баржам положений Правил, прилагаемых к ВОПОГ, касающихся системы пожаротушения. |
| **Предлагаемое решение:** см. пункты 9 и 10. |
| **Справочные документы:** нет. |
|  |

 Введение

1. В случае танкеров в пункте 9.3.х.40.1 Правил, прилагаемых к ВОПОГ, содержится ряд положений, касающихся системы пожаротушения, некоторые из которых перечислены ниже:

a) питание двумя независимыми насосами, один из которых должен быть готовым к использованию в любое время, причем эти насосы не должны устанавливаться в одном и том же помещении;

b) возможность достигать любой точки грузового пространства двумя струями воды, поступающими не из одного и того же гидранта;

с) возможность приведения в действие системы подачи воды из рулевой рубки и с палубы.

2. Вышеприведенное правило предельно ясно в случае самоходных судов, но есть трудности с его применением в случае наливных барж (несамоходных), включенных в толкаемый состав или счаленную группу.

3. И действительно, в главе 7.2 содержатся, в частности, два следующих положения:

«*7.2.2.19.2* *Для целей применения предписаний настоящей главы весь толкаемый состав или вся счаленная группа рассматривается как одно судно.*» и

«*7.2.2.19.3* *Если в толкаемом составе или счаленной группе имеется танкер, перевозящий опасные вещества, суда, используемые для обеспечения движения, должны удовлетворять предписаниям нижеследующих пунктов:*

*… 9.3.3.40.1 (однако достаточно одного пожарного или балластного насоса)…*».

 Анализ

4. В случае наливной баржи (несамоходной) при совместном прочтении положений пункта 9.3.х.40.1 и положений пунктов 7.2.2.19.2 и 7.2.2.19.3 возникают следующие вопросы:

a) Позволяет ли пункт 7.2.2.19.3 (в силу конкретного применения пункта 9.3.3.40.1) освободить баржу от необходимости иметь два пожарных насоса на борту и разрешить наличие только одного насоса?

b) Должна ли в этом случае баржа при любых обстоятельствах быть соединена с буксиром-толкачем? Если да, то какие предметы оборудования могут или должны находиться на борту баржи или на борту буксира-толкача?

с) Может ли баржа находиться одна (быть отсоединенной от буксира-толкача) при погрузке и разгрузке, а также во время стоянки в груженом или порожнем, но недегазированном состоянии?

d) Если да, то в соответствии с какими техническими условиями, учитывая, что на борту баржи имеется два насоса?

e) Если да, то в соответствии с какими техническими условиями, учитывая, что на борту баржи имеется один насос?

 Возможные толкования

5. Барже-буксирный состав во время движения, погрузки, разгрузки или стоянки:

a) Состав представляет собой одно судно. Он остается постоянно сформированным, в том числе во время погрузки, разгрузки или стоянки.

b) В нем могут находиться только один пожарный насос на буксире-толкаче и один насос на барже.

с) Буксир-толкач и баржа должны быть соединены пожарным шлангом.

d) Пожарный насос буксира-толкача должен быть способен приводиться в действие из рулевой рубки и с палубы [Буксира-толкача?/Баржи? На носу? На корме?].

e) Пожарный насос баржи должен быть способен приводиться в действие из рулевой рубки и с палубы [Буксира-толкача?/Баржи? На носу? На корме?].

f) Один из двух насосов должен быть готовым к работе в любое время.

g) Насос баржи должен быть способен питаться от электрической установки буксира-толкача, если у него нет собственного адаптированного источника энергии (или в любом случае он должен быть способен питаться от буксира-толкача, даже если у него есть собственный источник энергии?).

6. Баржа одна пришвартована к причалу (отсоединена от буксира-толкача) для погрузки, разгрузки или стоянки, будучи в груженом или порожнем, но недегазированном состоянии, с двумя пожарными насосами на борту:

a) Баржа рассматривается как судно, на ее борту имеется два насоса, работающих от находящегося на борту генератора (но оба насоса должны быть независимыми).

b) Что делать, когда имеется лишь один генератор, является ли источник питания, расположенный на берегу, приемлемым решением для второго насоса?

с) Насосы должны устанавливаться в различных помещениях (обязательно ли размещать один насос на палубе?).

d) Насосы должны быть в состоянии приводиться в действие из двух разных мест (На носу?/На корме?).

e) Один из двух насосов должен быть готовым к работе в любое время.

7. Баржа одна пришвартована к причалу (отсоединена от буксира-толкача) для погрузки, разгрузки или стоянки, будучи в груженом или порожнем, но недегазированном состоянии, с одним пожарным насосом на борту. Разрешает ли ВОПОГ такую ситуацию? Если это так:

a) Должен ли бортовой пожарный насос питаться от бортового генератора или от установки на причале?

b) Нужен ли второй насос на причале с обеспечением связи при помощи гидравлического устройства между причалом и баржей?

c) Нужно ли иметь возможность приводить в действие оба насоса с причала (переносные электрические кабели не могут находиться в грузовом пространстве в соответствии с пунктом 9.3.х.56.3) и с баржи (одно или два места на барже?)?

d) Один из двух насосов должен быть готовым к работе в любое время.

 Последующие действия

8. Цель настоящего документа не заключается в том, чтобы изложить то или иное толкование Францией Правил, прилагаемых к ВОПОГ, в конкретных случаях, рассматриваемых в пункте 4.

9. Напротив, Франция хотела бы воспользоваться опытом других государств, узнать методы и решения, используемые ими для решения проблем, изложенных выше.

10. В случае широкого совпадения мнений относительно решений, которые надлежит принять, можно было бы рассмотреть возможность внесения соответствующих поправок в Правила, прилагаемые к ВОПОГ, для их вступления в силу в 2021 году.

1. \* Распространено на немецком языке Центральной комиссией судоходства по Рейну под условным обозначением CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2018/33. [↑](#footnote-ref-1)
2. \*\* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2018–2019 годы (ECE/TRANS/2018/21/Add.1 (9.3)). [↑](#footnote-ref-2)