

DANGEROUS GOODS

№2 2008

& CONTAINERS

ОПАСНЫЕ ГРУЗЫ И КОНТЕЙНЕРЫ

IN THIS ISSUE:

60th Anniversary of IMO

ADN enters into force

How to work under
new Regulations?

Container as a means
of cargo fire protection

Ukrainian Cargo Bureau

ЧИТАЙТЕ В НОМЕРЕ:

ИМО 60

ВОПОГ вступает в силу

Как будем работать
по новым правилам?

Контейнер
как защита груза
от пожара

Украинское
грузовое бюро



www.idgca.org



КОНТЕЙНЕР КАК ЗАЩИТА ГРУЗА ОТ ПОЖАРА

Новейшие разработки в сфере законодательного и технического решения проблемы пожарной безопасности грузов в контейнерах

Проблема пожарной безопасности грузов, перевозимых в контейнерах, неоднократно обсуждалась на страницах DG&C и по-прежнему не перестает волновать грузоотправителей и представителей транспортной индустрии. Актуальность данной проблемы в значительной мере объясняется тем, что ряд вопросов, связанных с защитой находящихся внутри контейнеров грузов, до сих пор не имеет должного отражения в законодательстве ни на глобальном, ни на национальном уровнях. Развитие технических решений данной проблемы значительно опережает темпы его законодательного регулирования.

В одном из предыдущих номеров нашего журнала была опубликована статья московской компании «Тензор», которой была сделана попытка придать вопросу пожарной безопасности контейнеров глобальный характер, вынести его на обсуждение экспертов международных организаций, в министерства и ведомства.

С момента публикации статьи прошло не так много времени, но к работе над обеспечением пожарной безопасности контейнеров присоединяются все новые специалисты, и к настоящему времени можно говорить о ряде позитивных изменений в сфере законодательного и технического решения данной проблемы. Краткий обзор этих изменений мы и предлагаем вашему вниманию.

Эксперты ИМО пересмотрят Конвенцию СОЛАС

Следует начать наш обзор с вопроса законодательного регулирования пожарной безопасности перевозимых в контейнерах грузов, поскольку именно в этой сфере появилась достаточно обнадеживающая новость. Как сообщает постоянный автор DG&C, начальник секции грузов Управления морской безопасности ИМО Ирфан Рахим, эксперты Подкомитета ИМО по опасным, твердым грузам и контейнерам совместно со специалистами Подкомитета ИМО по Пожарной безопасности займутся пересмотром требований главы II-2 Конвенции СОЛАС в том, что касается пожарной безопасности перевозимых на палубе грузов. В связи с этим может появиться реальная возможность создать законодательную основу для решения проблемы пожарной безопасности перевозимых в контейнерах грузов и, в первую очередь, опасных.

Мы уже неоднократно знакомили наших читателей с деятельностью Подкомитета ИМО по опасным, твердым грузам и контейнерам, этот Подкомитет уже не нуждается в представлении. В то же время работа и история Подкомитета ИМО по Пожарной безопасности на страницах DG&C еще освещены не были, поэтому мы предлагаем вам небольшую справку об этом Подкомитете и основных проблемах, которыми он занимается.

Подкомитет ИМО по пожарной безопасности (FP Sub-Committee) был создан более 40 лет назад. Его первая сессия проходила с 14 по 18 декабря 1964 года в старом здании штаб-квартиры тогда еще Межправительственной Морской Консультативной Организации (ИМКО), в Ченсери Хаус, в центре Лондона. И тогда на заседании присутствовали всего 42 делегата. Для сравнения, на юбилейной, 50-й сессии Подкомитета, которая была торжественно открыта 9 января 2006 года, в работе заседания принимали участие уже 270 специалистов со всего мира.

Как отметил в приветственном слове к делега-

Experts of the IMO Sub-Committee on Dangerous Goods, Solid Cargoes and Containers in cooperation with specialists from the IMO Sub-Committee on Fire Protection will revise Chapter II-2 SOLAS requirements in areas relating to fire safety of cargoes carried on deck

Эксперты Подкомитета ИМО по опасным, твердым грузам и контейнерам совместно со специалистами Подкомитета ИМО по Пожарной безопасности займутся пересмотром требований главы II-2 Конвенции СОЛАС в том, что касается пожарной безопасности перевозимых на палубе грузов





там юбилейной сессии генеральный секретарь ИМО Э. Митропулос, за годы существования Подкомитета требования к пожарной безопасности на судах всех типов претерпели существенные изменения, и было разработано немало огнестойких материалов и технических устройств для борьбы с огнем и предотвращения пожаров. Автоматические распылители, огнетушители с инертным газом, датчики дыма, системы по борьбе с огнем в машинном отделении, средства автоматической защиты от огня, новые огнестойкие материалы и средства персональной защиты для пожарников – все это лишь немногие примеры новых технологических разработок, которые позволяют предотвращать пожары и быстро бороться с пламенем современным морякам, и о которых их предшественники могли только мечтать.

Сессии Подкомитета в настоящее время проходят с периодичностью раз в год, действующим председателем на 2008 год является представитель Аргентины господин Кубизино.

Основными документами, в которых отражены требования к пожарной безопасности на судах и над поправками к которым работают эксперты Подкомитета, являются: часть II-2 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море СОЛАС, Международный Кодекс по системам противопожарной безопасности (FSS Code), Международный кодекс по процедурам испытания на огнестойкость (FTP Code) и ряд других.

Первые требования к пожарной безопасности для судов международного сообщения были разработаны еще как часть первой редакции конвенции СОЛАС, вступившей в силу в 1929 году.

Немало уроков по обеспечению пожарной безопасности преподнесла морякам Вторая мировая война. Впоследствии они получили отражение в редакции конвенции СОЛАС 1948 года.

В 1960-х гг. ряд пожаров на международных пассажирских судах выявили новые проблемы, связанные с пожарной безопасностью, и как следствие, в редакции Конвенции 1974 года (которая вступила в силу в 1980 г. и действует по сей день) требования к пожарной безопасности были выделены в отдельную главу - II-2 «Конструкция - противопожарная защита, обнаружение и тушение пожара».

Со временем поправки, которые принимались

к Конвенции СОЛАС 1974 года, сделали Конвенцию неудобной в использовании. В особенности это касалось главы II-2, которая изобиловала весьма туманными формулировками, вроде: “к удовлетворению администрации” или “следует обеспечить наличие средств защиты”. Кроме того, в этой главе Конвенции не был отражен механизм утверждения и введения в практику новых конструкций и технологий, а также в недостаточной мере учитывался человеческий фактор, которому в настоящее время уделяется очень большое внимание.

В результате началась большая работа по переработке структуры главы II-2 для того, чтобы в будущем портам, государствам флага и проектантам судов было легче решать вопросы пожарной безопасности.

В переработанной главе II-2 появилась новая часть E, которая регламентирует исключительно вопросы, связанные с «человеческим фактором», в том числе подготовку персонала и проверку соответствия судна требованиям пожарной безопасности. Также была добавлена часть F, определяющая методы утверждения альтернативных или новых конструкций и механизмов, и часть G – «Особые требования», включающая, в том числе, и положения, касающиеся пожарной безопасности при перевозке опасных грузов.

Чтобы облегчить применение главы II-2, положения, касающиеся специальных систем пожаротушения, были перенесены в новый Кодекс по системам противопожарной безопасности (FSS Code), который был принят на 73-й сессии Комитета по безопасности на море в декабре 2000 г. Многие положения, перенесенные в Кодекс из Конвенции, были значительно детализированы. Основное назначение Кодекса – обеспечить соблюдение международных стандартов в области систем пожарной безопасности, прописанных в главе II-2 Конвенции СОЛАС.

Пересмотренная глава II-2 Конвенции СОЛАС и FSS Code вступили в силу 1 июля 2002 года.

Помимо кодекса FSS, был разработан Международный кодекс по процедурам испытания на огнестойкость (FTP Code). Он создавался для Администраций государств, чтобы регламентировать процедуры одобрения противопожарного оборудования и материалов, предназначенных для установки на судах, ходящих под флагом. 1 июля 1998 года кодекс FTP получил статус обязательного.

Если говорить о правилах пожарной безопасности, разработанных специально для судов, перевозящих опасные грузы и контейнеры, их немного, но следует отметить Правило 19 части G главы II-2 Конвенции СОЛАС (Regulation 19), которое называется «Перевозка опасных грузов» и оговаривает примене-



Одним из основных документов, в котором отражены требования к пожарной безопасности на судах и над поправками к которому работают эксперты Подкомитета FP, является часть II-2 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море СОЛАС

ние дополнительных мер защиты от пожара на судах, перевозящих опасные грузы.

На последней, 52-й сессии Подкомитета, проходившей с 14 по 18 января 2008 года, также был принят ряд решений, касающихся перевозки опасных грузов, в частности, были представлены проекты поправок к Конвенции СОЛАС и Международному Кодексу Безопасности Высокоскоростных судов (HSC 2000), касающиеся обновления таблиц 19.3 (в главе II-2 Конвенции SOLAS) и 7.17-3 (в Кодексе HSC 2000), в которых расписано применение требований пожарной безопасности к различным классам опасных грузов (за исключением твердых опасных грузов при перевозке их навалом).

И возвращаясь к новости, с которой мы начали разговор о Подкомитете по пожарной безопасности, добавим, что задачу по пересмотру требований главы II-2 Конвенции СОЛАС, в том, что касается пожарной безопасности перевозимых на палубе грузов, планируется выполнить к концу 2011 года.

Мнение: защитой от пожара может служить новая конструкция контейнера

Как мы уже отметили, появление технических решений обозначенной проблемы значительно опережает темпы развития соответствующего законодательства. Эксперты и участники рынка противопожарных систем предлагают самые разные идеи и проекты конкретных конструкций. Об автономных системах пожаротушения компании «Тензор» мы уже писали в одном из предыдущих номеров. Теперь же предлагаем вам познакомиться с идеей обеспечения противопожарной безопасности, которая принадлежит начальнику секции грузов Управления морской безопасности Ирфану Рахиму.

Господин Рахим уже многие годы отмечает, что темпы развития мировой торговли и судостроения требуют новых требований к пожарной безопасности на судах-контейнеровозах. В настоящее время строятся контейнерные суда длиной до 400 м и грузоподъемностью 12 000 TEU и более, на которых контейнеры устанавливаются штабелями по девять рядов. «Не требуется богатого воображения, чтобы представить, какие проблемы возникнут перед теми, кому придется тушить пожар, возникший в одном из находящихся на палубе контейнеров. Традиционный метод тушения пожаров на борту судна с помощью пожарных шлангов (две струи воды направляются на конкретный очаг) не представляется универсальным, особенно в условиях сильного ветра и действия других природных сил. Не приходится в данном случае особенно рассчитывать и на имеющиеся на борту огнетушители», - поясняет Ирфан Рахим и предлагает рассмотреть возможность разработки специальных противопожарных систем для контейнеров, которые исполняли бы роль «первой линии» борьбы в случае возникновения пожара внутри контейнера.

Как полагает автор, проблема может решаться различными способами. Можно рассмотреть вариант установки в контейнерах переносных систем пожаротушения для грузов, которые подвергаются наиболее высокому риску, например, для опасных грузов. Однако более целесообразным, на взгляд Ирфана Рахима, представляется проектирование и производство специальных контейнеров со встроенными системами пожаротушения.

Помимо повышения безопасности грузов, перевозимых в таких контейнерах, и, следовательно, безопасности судна и экипажа в целом, данный подход, по мнению его автора, несмотря на определенные затраты на производство, будет иметь и коммерческие преимущества. В частности, страховые компании, возможно, смогут снизить размеры страховых взносов на грузы, перевозимые в контейнерах, оснащенных такими системами.

Будущее этой идеи видится господину Рахиму достаточно оптимистично. «Если не будут разработаны другие предложения, касающиеся конструкции самого судна, контейнеры со встроенной противопожарной системой вскоре могут стать реальностью, их выход на рынок – только вопрос времени. Вряд ли это произойдет уже через год, но я уверен, что данный процесс будет протекать с удивительной быстротой. Главное, учитывать мультимодальность перевозок и не рассматривать данную проблему как сугубо частную проблему контейнерных судов (и морских перевозок)», - уверен автор идеи.

Насколько справедливым окажется прогноз господина Рахима, покажет время. Мы же в свою очередь приглашаем все заинтересованные организации и компании высказывать свои мнения касательно технического решения проблемы пожарной безопасности грузов в контейнерах и возможности ускорить процесс законодательного регулирования этого вопроса.

К настоящему времени эксперты Международной Ассоциации по опасным грузам и контейнерам и эксперты ее членов уже разработали проект специализированных контейнеров для перевозки опасных грузов с автономной системой пожаротушения и защитили свое изобретение патентом. В ближайшее время в нашем журнале будут опубликованы эскизы, чертежи и технические характеристики для изготовления этих специализированных контейнеров. ♦



Контейнеры со встроенной противопожарной системой вскоре могут стать реальностью, их выход на рынок – только вопрос времени