



## 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)

#### Сорок четвертая сессия

Женева, 26–30 августа 2024 года

Пункт 3 с) предварительной повестки дня

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

### **Проект «HGK/Seafar» по использованию технологии дистанционного управления на судах внутреннего плавания, перевозящих грузы, подпадающие под действие ВОПОГ — этапы 2 и 3а**

**Представлено Европейским союзом речного судоходства  
и Европейской организацией судоводителей (ЕСРС/ЕОС)\* \*\***

#### **Введение**

1. Несколько участников рынка проводят испытания судов внутреннего плавания с дистанционным управлением. Эти проекты реализуются в настоящее время на Рейне и других водных путях в нескольких европейских странах.
2. Центральная комиссия судоходства по Рейну и власти ряда государств уже выдали разрешение на дистанционное управление для отдельных судов.
3. В настоящее время технология дистанционного управления используется также на танкерах для перевозки грузов, которые подпадают под действие ВОПОГ.
4. Комитет по вопросам безопасности ВОПОГ уже неоднократно рассматривал вопрос о дистанционном управлении судами внутреннего плавания (см. неофициальный документ INF.3 сороковой сессии), а в последний раз — в январе 2024 года (см. неофициальный документ INF.19 сорок третьей сессии).

\* Распространено на немецком языке Центральной комиссией судоходства по Рейну под условным обозначением CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2024/48.

\*\* A/78/6 (разд. 20), таблица 20.5.



5. На сорок третьей сессии Комитета по вопросам безопасности ВОПОГ состоялась повторная презентация проекта «HGK и Seafar» по технологии дистанционного управления и были разъяснены отдельные этапы проекта.

## **Предложение**

6. Поскольку из доклада о работе сорок третьей сессии Комитета по вопросам безопасности ВОПОГ не совсем ясно, считает ли Комитет, что на этапах 2 и 3а проекта, когда ответственный судоводитель находится на борту в течение всего периода перевозки, никаких отступлений от положений ВОПОГ не происходит, ЕСПС/ЕОС просят проверить и подтвердить этот момент применительно к этапам 2 и 3а, как указано в приложении к настоящему документу.

## Приложение

### Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ)

	<i>Экипаж в полном составе</i>	
ЭТАП 2	Экипаж в полном составе на борту + Оператор в центре дистанционного управления (ЦДУ) выполняет функции рулевого под наблюдением судоводителя на борту	
ЭТАП 3а	<i>Отступление от Правил</i>	
	Отступление от Правил, т. е. либо адаптация режима работы (А1/А2 → В) либо сокращение численности экипажа при нахождении ответственного судоводителя на борту	
<i>Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ) (2023 год, том I)</i>	<i>Этап 2</i> <i>Экипаж в полном составе</i>	<i>Этап 3а</i> <i>Экипаж в сокращенном составе</i>

#### 1.2.1 Определения

«Грузоотправитель» означает предприятие, осуществляющее отправку опасных грузов для собственных целей или для третьей стороны. Если транспортная операция осуществляется согласно договору перевозки, грузоотправителем является грузоотправитель согласно этому договору перевозки. В случае танкера, грузовые танки которого не заполнены или только что разгружены, для целей транспортных документов грузоотправителем считается судоводитель.

«Судоводитель» означает лицо, определение которого содержится в статье 1.02 Европейских правил судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП).

Грузоотправитель: никаких изменений по сравнению с существующими режимами работы

Судоводитель: никаких изменений по сравнению с существующими режимами работы

Грузоотправитель: никаких изменений по сравнению с существующими режимами работы

Судоводитель: никаких изменений по сравнению с существующими режимами работы

*Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ)*  
(2023 год, том I)

*Этап 2*

*Экипаж в полном составе*

*Этап 3а*

*Экипаж в сокращенном составе*

1.4.2.2 Перевозчик — пункт 1.4.2.2.1 g)

В контексте раздела 1.4.1 перевозчик, в соответствующих случаях, должен, в частности:

- g) предоставить судоводителю требуемые письменные инструкции и удостовериться в том, что предписанное оборудование находится на судне;

Нет никакой разницы между этапом 2, когда на борту находится экипаж в полном составе, и обычной ситуацией, поскольку ответственный судоводитель остается на борту.

Перевозчик по-прежнему может предоставить находящемуся на судне судоводителю необходимые инструкции в письменном виде и убедиться в наличии на борту судна предписанного оборудования.

Нет никакой разницы между этапом 3а, когда на борту находится экипаж в сокращенном составе, и обычной ситуацией, поскольку ответственный судоводитель по-прежнему остается на борту.

Перевозчик по-прежнему может предоставить находящемуся на судне судоводителю необходимые инструкции в письменном виде и убедиться в наличии на борту судна предписанного оборудования.

1.4.3.3 Ответственный за наполнение — пункт 1.4.3.3 v)

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

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

- v) когда применяется специальное положение 803, он должен гарантировать и документально подтвердить с использованием соответствующей процедуры, что максимально допустимая температура груза не превышена, и должен передать в отслеживаемом виде инструкции судоводителю.

Нет никакой разницы между этапом 2, когда на борту находится экипаж в полном составе, и обычной ситуацией, поскольку ответственный судоводитель остается на борту.

Ответственный за наполнение может по-прежнему гарантировать и документально подтвердить, что максимально допустимая температура груза не превышена, и должен передать в отслеживаемом виде инструкции судоводителю.

Нет никакой разницы между этапом 3а, когда на борту находится экипаж в сокращенном составе, и обычной ситуацией, поскольку ответственный судоводитель по-прежнему остается на борту.

Ответственный за наполнение может по-прежнему гарантировать и документально подтвердить, что максимально допустимая температура груза не превышена, и должен передать в отслеживаемом виде инструкции судоводителю.

Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ)  
(2023 год, том I)

Этап 2  
Экипаж в полном составе

Этап 3а  
Экипаж в сокращенном составе

#### 1.8.1.2.1 Процедура контроля

Для целей проведения проверок, предусмотренных в пункте 3 статьи 4 ВОПОГ, Договаривающиеся стороны используют перечень проверок, подготовленный Административным комитетом. Экземпляр этого перечня проверок передается судоводителю. Компетентные органы других Договаривающихся сторон могут решить облегчить проведение проверок или воздержаться от проведения последующих проверок, если им предъявлен экземпляр этого перечня проверок. Настоящий пункт не затрагивает право Договаривающихся сторон принимать специальные меры или проводить более детальные проверки.

Нет никакой разницы между этапом 2, когда на борту находится экипаж в полном составе, и обычной ситуацией, поскольку ответственный судоводитель остается на борту.

Находящийся на борту судоводитель может по-прежнему использовать перечень обязательных проверок ВОПОГ.

Нет никакой разницы между этапом 3а, когда на борту находится экипаж в сокращенном составе, и обычной ситуацией, поскольку ответственный судоводитель по-прежнему остается на борту.

Находящийся на борту судоводитель может по-прежнему использовать перечень обязательных проверок ВОПОГ.

1.10.1.4 Во время перевозки на борту судна, перевозящего опасные грузы, на каждого члена экипажа должно иметься удостоверение личности с его фотографией.

Нет никакой разницы между этапом 2, когда на борту находится экипаж в полном составе, и обычной ситуацией, поскольку ответственный судоводитель остается на борту.

Удостоверение личности удаленного оператора с фотографией должно находиться в центре дистанционного управления.

Нет никакой разницы между этапом 3а, когда на борту находится экипаж в сокращенном составе, и обычной ситуацией, поскольку ответственный судоводитель по-прежнему остается на борту.

Удостоверение личности удаленного оператора с фотографией должно находиться в центре дистанционного управления.

Колонка 20 «Дополнительные требования/замечания»

В этой колонке указаны дополнительные требования/замечания, применимые к судну.

Дополнительные требования или замечания:

28 b) Если в ходе перевозки № ООН 2448 СЕРЫ РАСПЛАВЛЕННОЙ концентрация сероводорода начинает превышать 1,85 %, судоводитель должен

Нет никакой разницы между этапом 2, когда на борту находится экипаж в полном составе, и обычной ситуацией, поскольку ответственный судоводитель остается на борту.

Если в ходе перевозки № ООН 2448 СЕРЫ РАСПЛАВЛЕННОЙ концентрация сероводорода начинает превышать 1,85 %, судоводитель по-прежнему может немедленно уведомить об этом ближайший компетентный орган.

Нет никакой разницы между этапом 3а, когда на борту находится экипаж в сокращенном составе, и обычной ситуацией, поскольку ответственный судоводитель по-прежнему остается на борту.

Если в ходе перевозки № ООН 2448 СЕРЫ РАСПЛАВЛЕННОЙ концентрация сероводорода начинает превышать 1,85 %, судоводитель по-прежнему может немедленно уведомить об этом ближайший компетентный орган.

Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ)  
(2023 год, том I)

Этап 2

Экипаж в полном составе

Этап 3а

Экипаж в сокращенном составе

немедленно уведомить об этом ближайший компетентный орган.

Если значительное увеличение концентрации сероводорода в каком-либо трюмном помещении указывает на возможную утечку серы, грузовые танки должны быть опорожнены в кратчайшие сроки. Новый груз может быть принят на борт только после того, как орган, выдавший свидетельство о допуске, проведет новую проверку.

Колонка 20 «Дополнительные требования/замечания»

В этой колонке указаны дополнительные требования/замечания, применимые к судну.

Дополнительные требования или замечания:

33 m) При перевозке этого вещества применяются следующие положения:

**Судоводитель**

Если повышение температуры составляет более 4 °C за два часа или если температура в грузовых танках поднимается выше 40 °C, судоводитель должен связаться непосредственно с грузоотправителем, с тем чтобы принять меры, которые могут оказаться необходимыми.

Колонка 20 «Дополнительные требования/замечания»

В этой колонке указаны дополнительные требования/замечания, применимые к судну.

Нет никакой разницы между этапом 2, когда на борту находится экипаж в полном составе, и обычной ситуацией, поскольку ответственный судоводитель остается на борту.

Судоводитель может по-прежнему связаться с грузоотправителем, если повышение температуры составляет более 4 °C за два часа или если температура в грузовых танках поднимается выше 40 °C.

Нет никакой разницы между этапом 2, когда на борту находится экипаж в полном составе, и обычной ситуацией, поскольку ответственный судоводитель остается на борту.

Нет никакой разницы между этапом 3а, когда на борту находится экипаж в сокращенном составе, и обычной ситуацией, поскольку ответственный судоводитель по-прежнему остается на борту.

Судоводитель может по-прежнему связаться с грузоотправителем, если повышение температуры составляет более 4 °C за два часа или если температура в грузовых танках поднимается выше 40 °C.

Нет никакой разницы между этапом 3а, когда на борту находится экипаж в сокращенном составе, и обычной ситуацией, поскольку ответственный судоводитель по-прежнему остается на борту.

<i>Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ) (2023 год, том I)</i>	<i>Этап 2 Экипаж в полном составе</i>	<i>Этап 3а Экипаж в сокращенном составе</i>
<p>Дополнительные требования или замечания:</p> <p><b>33 о)</b> При перевозке этого вещества применяются следующие положения:</p> <p><b>Ответственный за наполнение</b></p> <p>Можно перевозить только те растворы пероксида водорода, у которых скорость разложения при 25 °C составляет не более 1,0 % в год. Свидетельство, подтверждающее, что вещество удовлетворяет этому требованию, должно быть передано судоводителю ответственным за наполнение и должно храниться на борту судна. На борту судна должно находиться уполномоченное изготовителем лицо для осуществления контроля за погрузкой и проверки стабильности растворов пероксида водорода, переданных для перевозки. Это лицо должно подтвердить судоводителю, что груз погружен в стабилизированном состоянии.</p>	<p>Свидетельство, подтверждающее, что вещество удовлетворяет этому требованию, может по-прежнему передаваться судоводителю ответственным за наполнение и храниться на борту судна. На борту судна может по-прежнему находиться уполномоченное изготовителем лицо для осуществления контроля за погрузкой и проверки стабильности растворов пероксида водорода, переданных для перевозки. Это лицо может по-прежнему подтверждать судоводителю, что груз погружен в стабилизированном состоянии.</p>	<p>Свидетельство, подтверждающее, что вещество удовлетворяет этому требованию, может по-прежнему передаваться судоводителю ответственным за наполнение и храниться на борту судна. На борту судна может по-прежнему находиться уполномоченное изготовителем лицо для осуществления контроля за погрузкой и проверки стабильности растворов пероксида водорода, переданных для перевозки. Это лицо может по-прежнему подтверждать судоводителю, что груз погружен в стабилизированном состоянии.</p>
<p>Специальное положение 803 b)</p> <p>Каменный уголь, кокс и антрацит при их перевозке навалом не подпадают под действие положений ВОПОГ, если:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) температура груза была определена с использованием соответствующей процедуры и не превышает 60 °C до, во время или сразу же после погрузки в трюм;</li> <li>b) в зависимости от температуры груза до, во время или сразу же после погрузки в трюм предусмотренная продолжительность перевозки без контроля температуры не превышает максимальной продолжительности рейса, указанной в таблице ниже:</li> </ul>	<p>Нет никакой разницы между этапом 2, когда на борту находится экипаж в полном составе, и обычной ситуацией, поскольку ответственный судоводитель остается на борту.</p> <p>Находящийся на борту судоводитель может получить необходимую информацию во время погрузки.</p>	<p>Нет никакой разницы между этапом 3а, когда на борту находится экипаж в сокращенном составе, и обычной ситуацией, поскольку ответственный судоводитель по-прежнему остается на борту.</p> <p>Находящийся на борту судоводитель может получить необходимую информацию во время погрузки.</p>

Максимальная температура при погрузке в °C	Максимальная продолжительность рейса в днях
60	10
50	18
40	32
30	57

- с) в случае, когда фактическая продолжительность перевозки превышает максимальную продолжительность рейса, указанную в подпункте b), контроль температуры осуществляется начиная с первого дня превышения. Необходимое оборудование для контроля должно находиться на борту начиная с первого дня перевозки, в который превышена максимальная продолжительность рейса;
- d) во время погрузки судоводителю переданы в отслеживаемом виде инструкции о том, какие действия следует предпринять в случае значительного нагрева груза.

#### 5.4.1.1.6.5

В случае танкеров, грузовые танки которых находятся в порожнем состоянии или только что были разгружены, судоводитель считается грузоотправителем для целей требуемых транспортных документов. В этом случае транспортный документ должен содержать следующие элементы информации по каждому порожнему или разгруженному грузовому танку:

Нет никакой разницы между этапом 2, когда на борту находится экипаж в полном составе, и обычной ситуацией, поскольку ответственный судоводитель остается на борту.

Судоводитель может по-прежнему выступать в качестве грузоотправителя для целей транспортных документов, требуемых в случае танкеров, грузовые танки которых находятся в порожнем состоянии или только что были разгружены.

Нет никакой разницы между этапом 3а, когда на борту находится экипаж в сокращенном составе, и обычной ситуацией, поскольку ответственный судоводитель по-прежнему остается на борту.

Судоводитель может по-прежнему выступать в качестве грузоотправителя для целей транспортных документов, требуемых в случае танкеров, грузовые танки которых находятся в порожнем состоянии или только что были разгружены.



Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ)  
(2023 год, том I)

Этап 2

Экипаж в полном составе

Этап 3а

Экипаж в сокращенном составе

- a) номер грузового танка;
- b) номер ООН, которому предшествуют буквы «UN», или идентификационный номер вещества;
- c) надлежащее отгрузочное наименование последнего перевезившегося вещества, класс и, если она назначена, группа упаковки в соответствии с пунктом 5.4.1.1.2.

#### 5.4.3 Письменные инструкции — пункт 5.4.3.2

Эти инструкции должны передаваться перевозчиком судоводителю до начала погрузки на языке(ах), на котором(ых) судоводитель и эксперт могут читать и который(ые) они понимают. Судоводитель должен обеспечить правильное понимание и выполнение этих инструкций каждым членом экипажа и другими находящимися на борту лицами.

Нет никакой разницы между этапом 2, когда на борту находится экипаж в полном составе, и обычной ситуацией, поскольку ответственный судоводитель остается на борту.

Перевозчик может по-прежнему передавать эти инструкции судоводителю до начала погрузки на языке(ах), на котором(ых) судоводитель и эксперт могут читать и который(ые) они понимают. Судоводитель должен обеспечить правильное понимание и выполнение этих инструкций каждым членом экипажа и другими находящимися на борту лицами.

Нет никакой разницы между этапом 3а, когда на борту находится экипаж в сокращенном составе, и обычной ситуацией, поскольку ответственный судоводитель по-прежнему остается на борту.

Перевозчик может по-прежнему передавать эти инструкции судоводителю до начала погрузки на языке(ах), на котором(ых) судоводитель и эксперт могут читать и который(ые) они понимают. Судоводитель должен обеспечить правильное понимание и выполнение этих инструкций каждым членом экипажа и другими находящимися на борту лицами.

#### 7.1.3.15 Эксперт на борту судна

При перевозке опасных грузов ответственный судоводитель должен одновременно являться экспертом, указанным в пункте 8.2.1.2.

Нет никакой разницы между этапом 2, когда на борту находится экипаж в полном составе, и обычной ситуацией, поскольку ответственный судоводитель остается на борту.

Нет никакой разницы между этапом 3а, когда на борту находится экипаж в сокращенном составе, и обычной ситуацией, поскольку ответственный судоводитель по-прежнему остается на борту.

**ПРИМЕЧАНИЕ:** Перевозчик должен решить, кто из судоводителей в составе экипажа судна является ответственным судоводителем, и указать это в находящихся на борту документах. В случае отсутствия такого решения данное

*Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ)  
(2023 год, том I)*

*Этап 2  
Экипаж в полном составе*

*Этап 3а  
Экипаж в сокращенном составе*

*предписание применяется к каждому судоводителю.*

*В отступление от этого предписания при погрузке опасных грузов в баржу и их выгрузке достаточно, чтобы лицо, ответственное за погрузку–разгрузку и балластировку баржи, обладало квалификацией, требуемой согласно пункту 8.2.1.2.*

7.1.4.11 Грузовой план — пункт 7.1.4.11.1

Судоводитель должен указать в грузовом плане, какие опасные грузы уложены в различных трюмах и на палубе. Грузы должны быть обозначены так же, как и в транспортном документе в соответствии с пунктами 5.4.1.1.1 а), b), c) и d).

Нет никакой разницы между этапом 2, когда на борту находится экипаж в полном составе, и обычной ситуацией, поскольку ответственный судоводитель остается на борту.

Нет никакой разницы между этапом 3а, когда на борту находится экипаж в сокращенном составе, и обычной ситуацией, поскольку ответственный судоводитель по-прежнему остается на борту.

7.1.4.14.7.1 Разделение — пункт 7.1.4.14.7.1.3

Никто, кроме судоводителя или водителя перевозимого транспортного средства, лиц, находящихся на борту судна в служебных целях, и остальных членов экипажа, не должен иметь разрешения находиться на борту судов, перевозящих упаковки, транспортные пакеты или контейнеры, снабженные знаками категории II-ЖЕЛТАЯ или III-ЖЕЛТАЯ.

Нет никакой разницы между этапом 2, когда на борту находится экипаж в полном составе, и обычной ситуацией, поскольку ответственный судоводитель остается на борту.

Нет никакой разницы между этапом 3а, когда на борту находится экипаж в сокращенном составе, и обычной ситуацией, поскольку ответственный судоводитель по-прежнему остается на борту.

7.1.5.4.2

Во время стоянки на судах, для которых в колонке 12 таблицы А главы 3.2 предписана сигнализация, должен постоянно находиться эксперт, предусмотренный в пункте 8.2.1.2.

Нет никакой разницы между этапом 2, когда на борту находится экипаж в полном составе, и обычной ситуацией, поскольку ответственный судоводитель остается на борту.

Нет никакой разницы между этапом 3а, когда на борту находится экипаж в сокращенном составе, и обычной ситуацией, поскольку ответственный судоводитель по-прежнему остается на борту.

<i>Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ) (2023 год, том I)</i>	<i>Этап 2 Экипаж в полном составе</i>	<i>Этап 3а Экипаж в сокращенном составе</i>
<p>7.1.5.8 Требование о предоставлении данных — пункт 7.1.5.8.1</p> <p>В странах, где действует требование о предоставлении данных, судоводитель судна должен предоставлять данные в соответствии с пунктом 1.1.4.6.1.</p>	<p>Нет никакой разницы между этапом 2, когда на борту находится экипаж в полном составе, и обычной ситуацией, поскольку ответственный судоводитель остается на борту.</p>	<p>Нет никакой разницы между этапом 3а, когда на борту находится экипаж в сокращенном составе, и обычной ситуацией, поскольку ответственный судоводитель по-прежнему остается на борту.</p>
<p>7.1.6.16 Меры, принимаемые во время погрузки, перевозки, выгрузки и обработки груза</p> <p>Должны выполняться следующие дополнительные предписания, когда они указаны в колонке 11 таблицы А главы 3.2:</p> <p>IN01: После погрузки или выгрузки этих веществ, перевозимых навалом/насыпью или без тары, и перед уходом с места перегрузки погрузчик или разгрузчик либо эксперт, упомянутый в пункте 8.2.1.2, должен измерить концентрацию воспламеняющихся газов и паров, выделяемых грузом, в жилых помещениях, машинных отделениях и смежных трюмах при помощи индикатора газов. Результаты измерений должны записываться.</p> <p>До входа любого лица в трюм и перед разгрузкой разгрузчик или эксперт, упомянутый в пункте 8.2.1.2, должен измерить концентрацию воспламеняющихся газов и паров, выделяемых грузом. Результаты измерений должны записываться.</p> <p>Вход в трюм или начало разгрузки разрешаются только после того, как концентрация воспламеняющихся газов и паров, выделяемых грузом, в свободном пространстве над грузом составит менее 50 % НПВ.</p>	<p>Нет никакой разницы между этапом 2, когда на борту находится экипаж в полном составе, и обычной ситуацией, поскольку ответственный судоводитель остается на борту.</p>	<p>Нет никакой разницы между этапом 3а, когда на борту находится экипаж в сокращенном составе, и обычной ситуацией, поскольку ответственный судоводитель по-прежнему остается на борту.</p>

*Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ)  
(2023 год, том I)*

*Этап 2*

*Экипаж в полном составе*

*Этап 3а*

*Экипаж в сокращенном составе*

Если концентрация воспламеняющихся газов и паров, выделяемых грузом, составляет не менее 50 % НПВ, погрузчик, разгрузчик или ответственный судоводитель должен немедленно принять надлежащие меры по обеспечению безопасности.

IN03: Если в один из трюмов загружены эти вещества навалом/насыпью или без тары, судоводитель должен путем проверки сточных колодцев трюмов и трубопроводов насосов ежедневно следить за тем, чтобы в трюмы не попадала вода.

В случае проникновения воды в трюмы она должна незамедлительно откачиваться.

7.2.3.7.1 Дегазация порожних или разгруженных грузовых танков и погрузочно-разгрузочных трубопроводов — пункт 7.2.3.7.1.5

Сигнализация, предписанная в пункте 7.2.5.0.1, может быть снята по распоряжению судоводителя, когда после дегазации грузовых танков при помощи приборов, указанных в колонке 18 таблицы С главы 3.2, установлено, что ни в одном из грузовых танков концентрация воспламеняющихся газов и паров не превышает 20 % НПВ или ни в одном из них не содержится концентрация токсичных газов и паров, которая превышает национальные допустимые уровни воздействия. Результаты измерений должны записываться.

Нет никакой разницы между этапом 2, когда на борту находится экипаж в полном составе, и обычной ситуацией, поскольку ответственный судоводитель остается на борту.

Нет никакой разницы между этапом 3а, когда на борту находится экипаж в сокращенном составе, и обычной ситуацией, поскольку ответственный судоводитель по-прежнему остается на борту.

<i>Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ) (2023 год, том I)</i>	<i>Этап 2 Экипаж в полном составе</i>	<i>Этап 3а Экипаж в сокращенном составе</i>
<p>7.2.3.7.2. Дегазация порожних или разгруженных грузовых танков и погрузочно-разгрузочных трубопроводов в приемные сооружения — пункт 7.2.3.7.2.2</p> <p>Перед началом дегазации дегазирующее судно заземляется. Водитель дегазирующего судна или уполномоченный им эксперт в соответствии с пунктом 8.2.1.2 и оператор приемного сооружения заполняют и подписывают перечень обязательных проверок в соответствии с разделом 8.6.4 ВОПОГ.</p> <p>Перечень обязательных проверок должен быть напечатан по крайней мере на языках, понятных судоводителю или эксперту и оператору приемного сооружения.</p> <p>Если не на все вопросы может быть дан положительный ответ, дегазация в приемное сооружение разрешается только с согласия компетентного органа.</p>	<p>Нет никакой разницы между этапом 2, когда на борту находится экипаж в полном составе, и обычной ситуацией, поскольку ответственный судоводитель остается на борту.</p>	<p>Нет никакой разницы между этапом 3а, когда на борту находится экипаж в сокращенном составе, и обычной ситуацией, поскольку ответственный судоводитель по-прежнему остается на борту.</p>
<p>7.2.3.7.2 Дегазация порожних или разгруженных грузовых танков и погрузочно-разгрузочных трубопроводов в приемные сооружения — пункт 7.2.3.7.2.5</p> <p>Сигнализация, предписанная в колонке 19 таблицы С главы 3.2, может быть снята по распоряжению судоводителя, когда после дегазации грузовых танков при помощи приборов, указанных в колонке 18 таблицы С главы 3.2, установлено, что ни в одном из грузовых танков концентрация воспламеняющихся газов и паров не превышает 20 % НПВ или ни в одном из них не содержится концентрация токсичных газов и паров, которая превышает национальные</p>	<p>Нет никакой разницы между этапом 2, когда на борту находится экипаж в полном составе, и обычной ситуацией, поскольку ответственный судоводитель остается на борту.</p>	<p>Нет никакой разницы между этапом 3а, когда на борту находится экипаж в сокращенном составе, и обычной ситуацией, поскольку ответственный судоводитель по-прежнему остается на борту.</p>

допустимые уровни воздействия. Результаты измерений должны записываться.

#### 7.2.3.15 Эксперт на борту судна

При перевозке опасных веществ ответственный судоводитель должен одновременно являться экспертом, указанным в пункте 8.2.1.2. Кроме того, этот эксперт должен являться:

- экспертом, указанным в пункте 8.2.1.5, при перевозке опасных грузов, для которых в колонке 6 таблицы С главы 3.2 предписан танкер типа G; и
- экспертом, указанным в пункте 8.2.1.7, при перевозке опасных грузов, для которых в колонке 6 таблицы С главы 3.2 предписан танкер типа С.

**ПРИМЕЧАНИЕ:** Перевозчик должен решить, кто из судоводителей в составе экипажа судна является ответственным судоводителем, и указать это в находящихся на борту документах. В случае отсутствия такого решения данное предписание применяется к каждому судоводителю.

*В отступление от этого предписания при погрузке опасных грузов в наливную баржу и их выгрузке достаточно, чтобы лицо, ответственное за погрузку–разгрузку и балластировку наливной баржи, обладало квалификацией, требуемой согласно пункту 8.2.1.2.*

При перевозке веществ, для которых в колонке 6 таблицы С главы 3.2 предписан танкер типа С, а в колонке 8 — тип грузового танка 1, достаточно

Нет никакой разницы между этапом 2, когда на борту находится экипаж в полном составе, и обычной ситуацией, поскольку ответственный судоводитель остается на борту.

Нет никакой разницы между этапом 3а, когда на борту находится экипаж в сокращенном составе, и обычной ситуацией, поскольку ответственный судоводитель по-прежнему остается на борту.

*Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ)*  
(2023 год, том I)

*Этап 2*

*Экипаж в полном составе*

*Этап 3а*

*Экипаж в сокращенном составе*

присутствия на борту эксперта, предусмотренного в пункте 8.2.1.5 для перевозки танкерами типа G.

7.2.4.10 Перечень обязательных проверок — пункт 7.2.4.10.1

Погрузка или разгрузка может быть начата лишь после того, как будет заполнен перечень обязательных проверок согласно разделу 8.6.3 ВОПОГ на конкретный груз и вопросы 1–19 этого перечня будут помечены знаком «X». Ненужные вопросы должны быть вычеркнуты. Перечень должен быть заполнен после присоединения предусмотренных погрузочно-разгрузочных трубопроводов и до начала погрузки или разгрузки в двух экземплярах и подписан судоводителем или уполномоченным им лицом и лицом, ответственным за погрузочно-разгрузочные операции на береговых сооружениях. Если не на все вопросы может быть дан положительный ответ, погрузка или разгрузка разрешается только с согласия компетентного органа.

Нет никакой разницы между этапом 2, когда на борту находится экипаж в полном составе, и обычной ситуацией, поскольку ответственный судоводитель остается на борту.

Нет никакой разницы между этапом 3а, когда на борту находится экипаж в сокращенном составе, и обычной ситуацией, поскольку ответственный судоводитель по-прежнему остается на борту.

7.2.4.10 Перечень обязательных проверок — пункт 7.2.4.10.3

Перечень обязательных проверок должен быть напечатан по крайней мере на языках, понятных судоводителю и лицу, ответственному за погрузочно-разгрузочные операции на береговых сооружениях.

Нет никакой разницы между этапом 2, когда на борту находится экипаж в полном составе, и обычной ситуацией, поскольку ответственный судоводитель остается на борту.

Нет никакой разницы между этапом 3а, когда на борту находится экипаж в сокращенном составе, и обычной ситуацией, поскольку ответственный судоводитель по-прежнему остается на борту.

7.2.4.11 Грузовой план — пункт 7.2.4.11.2

Судоводитель должен указать в грузовом плане, какие грузы перевозятся в отдельных грузовых танках. Эти грузы должны быть обозначены так же,

Нет никакой разницы между этапом 2, когда на борту находится экипаж в полном составе, и обычной ситуацией, поскольку ответственный судоводитель остается на борту.

Нет никакой разницы между этапом 3а, когда на борту находится экипаж в сокращенном составе, и обычной ситуацией, поскольку ответственный судоводитель по-прежнему остается на борту.

как в транспортном документе (информация в соответствии с пунктом 5.4.1.1.2 а)–d)).

7.2.4.13 Меры, принимаемые перед погрузкой — пункт 7.2.4.13.1

Если остатки перевозившегося ранее груза могут вступить в опасные реакции со следующим грузом, то все такие остатки должны быть полностью удалены.

Вещества, вступающие в опасную реакцию с другими опасными грузами, должны отделяться коффердамом, пустым помещением, насосным отделением, порожним грузовым танком или грузовым танком, наполненным веществом, не реагирующим с грузом.

В случае порожнего неочищенного грузового танка или грузового танка, содержащего остатки предыдущего груза, способного вступать в опасную реакцию с другими опасными грузами, это разделение не требуется, если судоводитель принял соответствующие меры, для того чтобы избежать опасной реакции.

Если судно оборудовано подпалубными погрузочно-разгрузочными трубопроводами, проходящими через грузовые танки, то запрещается совместная погрузка или перевозка веществ, способных опасно реагировать друг с другом.

7.2.4.16 Меры, принимаемые во время погрузки, перевозки, выгрузки и обработки груза — пункт 7.2.4.16.16

Нет никакой разницы между этапом 2, когда на борту находится экипаж в полном составе, и обычной ситуацией, поскольку ответственный судоводитель остается на борту.

Нет никакой разницы между этапом 2, когда на борту находится экипаж в полном составе, и обычной ситуацией, поскольку ответственный судоводитель остается на борту.

Нет никакой разницы между этапом 3а, когда на борту находится экипаж в сокращенном составе, и обычной ситуацией, поскольку ответственный судоводитель по-прежнему остается на борту.

Нет никакой разницы между этапом 3а, когда на борту находится экипаж в сокращенном составе, и обычной ситуацией, поскольку ответственный судоводитель по-прежнему остается на борту.



Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ)  
(2023 год, том I)

Этап 2  
Экипаж в полном составе

Этап 3а  
Экипаж в сокращенном составе

*Меры, принимаемые перед погрузкой охлажденных сжиженных газов*

Если предусмотрено пунктом 9.3.1.24.1 а) или 9.3.1.24.1 с) регулирование температуры груза, обеспечивающее использование максимального объема испарений при любых условиях эксплуатации, не осуществляется, то время удержания определяется судоводителем или другим лицом от его имени перед погрузкой, подтверждается судоводителем или другим лицом от его имени во время погрузки и указывается в хранящихся на борту документах.

7.2.4.16 Меры, принимаемые во время погрузки, перевозки, выгрузки и обработки груза — пункт 7.2.4.16.17

*Определение времени удержания*

На борту судна должна храниться таблица, утвержденная признанным классификационным обществом, которое сертифицировало судно, с указанием соотношения между временем удержания и условиями наполнения с учетом указанных ниже параметров.

- Время удержания груза определяется на основе следующих параметров:
- коэффициент теплопередачи, как определено в пункте 9.3.1.27.9;
- установленное давление предохранительных клапанов;
- первоначальные условия наполнения (температура груза во время погрузки и степень наполнения);

Нет никакой разницы между этапом 2, когда на борту находится экипаж в полном составе, и обычной ситуацией, поскольку ответственный судоводитель остается на борту.

Нет никакой разницы между этапом 3а, когда на борту находится экипаж в сокращенном составе, и обычной ситуацией, поскольку ответственный судоводитель по-прежнему остается на борту.

Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ)

Этап 2

Этап 3а

(2023 год, том I)

Экипаж в полном составе

Экипаж в сокращенном составе

- температура окружающей среды, как указано в пункте 9.3.1.24.2;
- при использовании испарений в расчет может приниматься минимальный гарантированный показатель использования испарений (т. е. объем испарений, используемый при любых условиях эксплуатации).

#### *Достаточный запас надежности*

Для создания достаточного запаса надежности время удержания как минимум в три раза превышает ожидаемую продолжительность рейса судна с учетом следующего:

- Для обеспечения безопасности при коротких рейсах (ожидаемой) продолжительностью не более 5 дней минимальное время удержания для любого судна, перевозящего охлажденные сжиженные газы, составляет 15 дней.
- Для длительных рейсов (ожидаемой) продолжительностью свыше 10 дней минимальное время удержания составляет 30 дней с добавлением двух дней за каждый день рейса свыше 10 дней.

Как только становится ясно, что груз не будет разгружен в течение времени удержания, судоводитель должен уведомить ближайшие аварийно-спасательные службы в соответствии с пунктом 1.4.1.2.

<i>Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ) (2023 год, том I)</i>	<i>Этап 2 Экипаж в полном составе</i>	<i>Этап 3а Экипаж в сокращенном составе</i>
<p>7.2.4.17 <b>Закрытие окон и дверей</b> — пункт 7.2.4.17.1</p> <p>Во время погрузки, разгрузки, дегазации или нахождения вблизи или в пределах назначенной береговой зоны все входы или отверстия помещений, в которые можно проникнуть с палубы, и все отверстия помещений, выходящие наружу, должны оставаться закрытыми.</p> <p>Это положение не применяется к:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– воздухозаборным отверстиям работающих двигателей;</li> <li>– впускным вентиляционным отверстиям в машинных отделениях во время работы двигателей;</li> <li>– воздухозаборным отверстиям системы вентиляции, упомянутой в пункте 9.3.1.12.4, 9.3.2.12.4 или 9.3.3.12.4; и</li> <li>– воздухозаборным отверстиям оборудования для кондиционирования воздуха, если эти отверстия снабжены датчиками газодетекторной системы, упомянутой в пункте 9.3.1.12.4, 9.3.2.12.4 или 9.3.3.12.4.</li> </ul>	<p>Нет никакой разницы между этапом 2, когда на борту находится экипаж в полном составе, и обычной ситуацией, поскольку ответственный судоводитель остается на борту.</p>	<p>Нет никакой разницы между этапом 3а, когда на борту находится экипаж в сокращенном составе, и обычной ситуацией, поскольку ответственный судоводитель по-прежнему остается на борту.</p>
<p>Эти входы и отверстия могут быть открыты с разрешения судоводителя только в случае необходимости и на короткое время.</p> <p>7.2.4.28 <b>Водораспылительная система</b> — пункт 7.2.4.28.2</p> <p>В тех случаях, когда в колонке 9 таблицы С главы 3.2 предписано наличие водораспылительной системы и давление газовой фазы в грузовых танках может достигнуть 80 %</p>	<p>Нет никакой разницы между этапом 2, когда на борту находится экипаж в полном составе, и обычной ситуацией, поскольку ответственный судоводитель остается на борту.</p> <p>Находящийся на борту судоводитель может принять все совместимые с требованиями</p>	<p>Нет никакой разницы между этапом 3а, когда на борту находится экипаж в сокращенном составе, и обычной ситуацией, поскольку ответственный судоводитель по-прежнему остается на борту.</p> <p>Находящийся на борту судоводитель может принять все совместимые с требованиями безопасности меры</p>

*Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ)*  
(2023 год, том I)

*Этап 2*

*Экипаж в полном составе*

*Этап 3а*

*Экипаж в сокращенном составе*

значения давления срабатывания клапанов повышенного давления/быстродействующих выпускных клапанов, судоводитель должен принять все совместимые с требованиями безопасности меры с целью предотвратить достижение такого давления. В частности, он должен привести в действие водораспылительную систему.

безопасности меры с целью предотвратить достижение такого давления. В частности, он может привести в действие водораспылительную систему.

с целью предотвратить достижение такого давления. В частности, он может привести в действие водораспылительную систему.

7.2.5.8 Требование о предоставлении данных — пункт 7.2.5.8.1

В странах, где действует требование о предоставлении данных, судоводитель судна должен предоставлять данные в соответствии с пунктом 1.1.4.6.1.

Нет никакой разницы между этапом 2, когда на борту находится экипаж в полном составе, и обычной ситуацией, поскольку ответственный судоводитель остается на борту.

Нет никакой разницы между этапом 3а, когда на борту находится экипаж в сокращенном составе, и обычной ситуацией, поскольку ответственный судоводитель по-прежнему остается на борту.

8.1.2 Документы — пункт 8.1.2.2

Помимо документов, предписанных в пункте 8.1.2.1, на борту сухогрузных судов должны находиться следующие документы:

- a) грузовой план, предписанный в подразделе 7.1.4.11;
- b) свидетельство о владении специальными знаниями в области ВОПОГ, предписанное в пункте 8.2.1.2;
- c) для судов, отвечающих дополнительным требованиям, применимым к двухкорпусным судам:
  - план борьбы за живучесть судна;
  - документы, касающиеся остойчивости неповрежденного судна, а также всех условий остойчивости неповрежденного

Нет никакой разницы между этапом 2, когда на борту находится экипаж в полном составе, и обычной ситуацией, поскольку ответственный судоводитель остается на борту.

Нет никакой разницы между этапом 3а, когда на борту находится экипаж в сокращенном составе, и обычной ситуацией, поскольку ответственный судоводитель по-прежнему остается на борту.

*Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ)  
(2023 год, том I)*

*Этап 2*

*Экипаж в полном составе*

*Этап 3а*

*Экипаж в сокращенном составе*

- судна, принимавшихся во внимание при расчете аварийной остойчивости, составленные в понятной судоводителю форме;
- свидетельство признанного классификационного общества (см. пункт 9.1.0.88 или 9.2.0.88);
  - d) свидетельства о проверке стационарных систем пожаротушения, предписанные в пункте 9.1.0.40.2.9;
  - e) перечень или общий план с указанием стационарных установок и оборудования, подходящих для использования как минимум в зоне 1, и установок и оборудования, соответствующих положениям подраздела 9.1.0.51;
  - f) перечень или общий план с указанием стационарных установок и оборудования, которые не разрешается использовать во время погрузки и разгрузки или во время нахождения в непосредственной близости от назначенной береговой зоны или в ее пределах (с маркировкой красного цвета согласно пункту 9.1.0.52.2);
  - g) план с указанием границ зон и расположения установленных в соответствующей зоне электрических и неэлектрических установок и оборудования, предназначенных для использования во взрывоопасных зонах;

*Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ)  
(2023 год, том I)*

*Этап 2*

*Экипаж в полном составе*

*Этап 3а*

*Экипаж в сокращенном составе*

- h) перечень установок и оборудования, указанных в подпункте g), со следующей информацией:
- установка/оборудование, расположение, маркировка (уровень взрывозащиты в соответствии со стандартом IEC 60079-0, категория оборудования в соответствии с директивой 2014/34/EU или эквивалентный уровень защиты, группа взрывоопасности, температурный класс, вид взрывозащиты, орган по испытаниям) в случае электрического оборудования для использования в зоне 1 (или, в качестве альтернативы, копия сертификата соответствия согласно директиве 2014/34/EU<sup>1</sup>);
  - установка/оборудование, расположение, маркировка (уровень взрывозащиты в соответствии со стандартом IEC 60079-0, категория оборудования в соответствии с директивой 2014/34/EU<sup>1</sup> или эквивалентный уровень защиты, включая группу взрывоопасности и температурный класс, вид взрывозащиты, идентификационный номер) в случае электрического оборудования для использования в зоне 2 и в случае неэлектрического оборудования для использования в зоне 1 и зоне 2 (или, в качестве альтернативы, копия сертификата соответствия согласно директиве 2014/34/EU<sup>1</sup>).

*Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ)  
(2023 год, том I)*

*Этап 2  
Экипаж в полном составе*

*Этап 3а  
Экипаж в сокращенном составе*

На документах, перечисленных в подпунктах е)–h), должна стоять печать компетентного органа, выдавшего свидетельство о допущении.

#### 8.1.2 Документы — пункт 8.1.2.3

Помимо документов, предписанных в пункте 8.1.2.1, на борту танкеров должны находиться следующие документы:

- a) грузовой план, предписанный в пункте 7.2.4.11.2;
- b) свидетельство о владении специальными знаниями в области ВОПОГ, предписанное в пункте 8.2.1.2;
- c) для судов, которые должны отвечать требованиям в отношении борьбы за живучесть (см. пункт 9.3.1.15, 9.3.2.15 или 9.3.3.15):
  - план борьбы за живучесть судна;
  - документы, касающиеся остойчивости неповрежденного судна, а также всех условий остойчивости неповрежденного судна, принимавшихся во внимание при расчете аварийной остойчивости, составленные в понятной судоводителю форме; брошюра по остойчивости и подтверждение того, что прибор контроля загрузки утвержден признанным классификационным обществом;
- d) – х)

Нет никакой разницы между этапом 2, когда на борту находится экипаж в полном составе, и обычной ситуацией, поскольку ответственный судоводитель остается на борту.

Нет никакой разницы между этапом 3а, когда на борту находится экипаж в сокращенном составе, и обычной ситуацией, поскольку ответственный судоводитель по-прежнему остается на борту.

*Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ)  
(2023 год, том I)*

*Этап 2*

*Экипаж в полном составе*

*Этап 3а*

*Экипаж в сокращенном составе*

8.1.2 Документы — пункт 8.1.2.4

Письменные инструкции, предусмотренные в разделе 5.4.3, должны передаваться судоводителю до загрузки судна. Они должны храниться в доступном месте в рулевой рубке.

В случае сухогрузных судов транспортные документы должны передаваться судоводителю до загрузки судна, а в случае танкеров — после загрузки и до начала рейса.

Нет никакой разницы между этапом 2, когда на борту находится экипаж в полном составе, и обычной ситуацией, поскольку ответственный судоводитель остается на борту.

Нет никакой разницы между этапом 3а, когда на борту находится экипаж в сокращенном составе, и обычной ситуацией, поскольку ответственный судоводитель по-прежнему остается на борту.

8.1.2 Документы — пункт 8.1.2.8

Все документы должны иметься на борту на языке, на котором судоводитель способен читать и который он понимает. Если этот язык не является английским, немецким или французским языком, все документы, кроме экземпляра ВОПОГ с прилагаемыми к нему Правилами и тех документов, для которых эти Правила предусматривают особые положения, касающиеся языков, должны иметься на борту также на английском, немецком или французском языках при условии, что соглашениями, заключенными между странами, заинтересованными в перевозке, не предусмотрено иное.

Нет никакой разницы между этапом 2, когда на борту находится экипаж в полном составе, и обычной ситуацией, поскольку ответственный судоводитель остается на борту.

Нет никакой разницы между этапом 3а, когда на борту находится экипаж в сокращенном составе, и обычной ситуацией, поскольку ответственный судоводитель по-прежнему остается на борту.

8.6.3 Перечень обязательных проверок ВОПОГ (стр. 434–438)

Нет никакой разницы между этапом 2, когда на борту находится экипаж в полном составе, и обычной ситуацией, поскольку ответственный судоводитель по-прежнему находится на борту.

Нет никакой разницы между этапом 3а, когда на борту находится экипаж в сокращенном составе, и обычной ситуацией, поскольку ответственный судоводитель по-прежнему остается на борту.

8.6.4 Перечень обязательных проверок при дегазации в приемные сооружения (стр. 439–442)

Нет никакой разницы между этапом 2, когда на борту находится экипаж в полном составе, и обычной ситуацией, поскольку ответственный судоводитель остается на борту.

Нет никакой разницы между этапом 3а, когда на борту находится экипаж в сокращенном составе, и обычной ситуацией, поскольку ответственный судоводитель по-прежнему остается на борту.



<i>Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ) (2023 год, том I)</i>	<i>Этап 2 Экипаж в полном составе</i>	<i>Этап 3а Экипаж в сокращенном составе</i>
<p>9.1.0.40 Средства пожаротушения — пункт 9.1.0.40.2.5</p> <p>Кроме того, машинное отделение должно быть оборудовано стационарной системой пожаротушения, отвечающей следующим требованиям:</p> <p><i>Устройство включения</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Использование систем пожаротушения с автоматическим включением не допускается.</li> <li>b) Должна быть предусмотрена возможность включения системы пожаротушения из надлежащего места, расположенного за пределами защищаемого помещения.</li> <li>c) Устройства включения должны быть установлены таким образом, чтобы их можно было привести в действие также в случае пожара и чтобы требуемое количество огнетушащего состава могло быть подано в защищаемое помещение в случае пожара или повреждения, вызванного пожаром или взрывом.</li> </ul> <p>Немеханические устройства включения должны питаться от двух не зависящих друг от друга источников энергии. Эти источники энергии должны быть расположены за пределами защищаемого помещения. Провода системы управления, расположенные в защищаемом помещении, должны быть выполнены таким образом, чтобы в случае пожара они оставались в рабочем состоянии в течение не менее 30 минут. Электрические устройства считаются</p>	<p>Нет никакой разницы между этапом 2, когда на борту находится экипаж в полном составе, и обычной ситуацией, поскольку ответственный судоводитель остается на борту.</p>	<p>Нет никакой разницы между этапом 3а, когда на борту находится экипаж в сокращенном составе, и обычной ситуацией, поскольку ответственный судоводитель по-прежнему остается на борту.</p>

удовлетворяющими этому требованию, если они соответствуют стандарту ИЕС 60331-21:1999.

Если расположение устройств включения не позволяет видеть их, то на предмет, препятствующий их видимости, должны быть нанесены знак «Система пожаротушения» с размерами стороны не менее 10 см, а также следующая надпись, выполненная красными буквами на белом фоне:

#### **Система пожаротушения**

- d) Если система пожаротушения предназначена для защиты нескольких помещений, она должна быть снабжена отдельным и четко маркированным устройством включения для каждого помещения.
- e) Вблизи каждого устройства включения на видном месте должна быть вывешена инструкция по эксплуатации с нестираемым текстом. Эта инструкция по эксплуатации должна быть составлена на языке, на котором судоводитель может читать и который он понимает, и, если этот язык не является английским, немецким или французским, — на английском, немецком или французском языке. Она должна, в частности, содержать информацию, касающуюся следующего:
  - i) включения системы пожаротушения;
  - ii) необходимости удостовериться в том, что все лица покинули защищаемое помещение;

Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ)  
(2023 год, том I)

Этап 2  
Экипаж в полном составе

Этап 3а  
Экипаж в сокращенном составе

- iii) действий экипажа при включении системы и при входе в защищаемое помещение после включения системы или заполнения огнетушащим составом, в частности с учетом возможного присутствия опасных веществ;
- iv) действий экипажа в случае несрабатывания системы пожаротушения.
- f) В инструкции по эксплуатации должно быть указано, что перед включением системы пожаротушения двигатели внутреннего сгорания, установленные в помещении и забирающие воздух из защищаемого помещения, должны быть отключены.

9.3.1.13 Остойчивость (в целом) — пункт 9.3.1.13.3

Должна быть подтверждена достаточная остойчивость неповрежденного судна на всех стадиях загрузки и разгрузки и в конечном груженом состоянии для всех значений относительной плотности перевозимых веществ, указанных в перечне веществ, допущенных к перевозке судном, который предписан в пункте 1.16.1.2.5.

Каждый раз при загрузке судна, с учетом фактических уровней наполнения грузовых танков, балластных цистерн и отсеков, цистерн питьевой воды, фановых цистерн и цистерн, содержащих продукты, необходимые для эксплуатации судна, судно должно отвечать предписаниям, касающимся

Нет никакой разницы между этапом 2, когда на борту находится экипаж в полном составе, и обычной ситуацией, поскольку ответственный судоводитель остается на борту.

Нет никакой разницы между этапом 3а, когда на борту находится экипаж в сокращенном составе, и обычной ситуацией, поскольку ответственный судоводитель по-прежнему остается на борту.

*Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ)  
(2023 год, том I)*

*Этап 2  
Экипаж в полном составе*

*Этап 3а  
Экипаж в сокращенном составе*

остойчивости неповрежденного судна и аварийной устойчивости.

Должны также приниматься во внимание промежуточные стадии осуществляемых операций.

Подтверждение достаточной устойчивости должно быть включено в брошюру по устойчивости для каждой стадии эксплуатации, загрузки и балластировки и подлежит утверждению признанным классификационным обществом, которое классифицирует судно. Если практически невозможно предварительно рассчитать стадии эксплуатации, загрузки и балластировки, то должен быть установлен и использоваться прибор контроля загрузки, утвержденный признанным классификационным обществом, которое классифицирует судно, и в этот прибор вводится содержание брошюры по устойчивости.

**ПРИМЕЧАНИЕ:** Брошюра по устойчивости должна быть составлена в понятной ответственному судоводителю форме и включать в себя следующие элементы:

*Общая информация о судне:*

- *планы, в которых указываются общее расположение, вместимость и предназначение отсеков и помещений (грузовых танков, кладовых, жилых помещений и т. д.);*
- *чертеж с указанием расположения отметок осадки относительно перпендикуляров судна;*

Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ)  
(2023 год, том I)

Этап 2  
Экипаж в полном составе

Этап 3а  
Экипаж в сокращенном составе

- *схемы балластной/осушительной системы и системы предотвращения перелива;*
- *гидростатические кривые или таблицы, соответствующие расчетному дифференту, и, если предвидится возникновение значительных углов дифферента в нормальных условиях эксплуатации судна, кривые или таблицы, соответствующие такому диапазону углов дифферента;*
- *интерполяционные кривые или таблицы остойчивости, рассчитанные на основе произвольных углов дифферента для диапазонов водоизмещения и дифферента, предполагаемых в нормальных условиях эксплуатации, с указанием объемов, при которых судно может оставаться на плаву;*
- *таблицы вместимости танков или кривые, показывающие вместимости, центры тяжести и свободные поверхности для всех грузовых танков, балластных цистерн и отсеков, цистерн питьевой воды и фановых цистерн и цистерн, содержащих продукты, необходимые для эксплуатации судна;*
- *сведения о порожнем судне (вес и центр тяжести), полученные в результате опыта кренования или измерения дедевейта в сочетании с подробными измерениями баланса масс или другими приемлемыми измерениями. Если*

*Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ)  
(2023 год, том I)*

*Этап 2*

*Экипаж в полном составе*

*Этап 3а*

*Экипаж в сокращенном составе*

*вышеупомянутые сведения получены из сведений об однотипном судне, то надлежит четко указать в брошюре наименование этого однотипного судна и включить в нее копию утвержденного протокола кренования этого однотипного судна;*

- копия утвержденного протокола испытания должна быть включена в брошюру по остойчивости;*
- рабочие условия загрузки со всеми соответствующими сведениями, такими как:*
  - сведения о порожнем судне, наполнении танков, кладовых, экипаже и других соответствующих объектах на борту (масса и центр тяжести для каждого объекта, моменты инерции площади свободной поверхности в случае жидких грузов);*
  - сведения о степенях осадки в средней части корабля и в местах прохождения перпендикуляров;*
  - сведения о метацентрической высоте, исправленной с учетом влияния свободных поверхностей;*
  - значения и кривые восстанавливающих плеч;*

<i>Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ) (2023 год, том I)</i>	<i>Этап 2 Экипаж в полном составе</i>	<i>Этап 3а Экипаж в сокращенном составе</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>– информация о моментах продольных изгибов и поперечных силах в контрольных точках;</li> <li>– сведения об отверстиях (расположение, тип герметичности и запорные устройства); и</li> <li>– информация для судоводителя;</li> <li>– расчет влияния водяного балласта на остойчивость с информацией о том, должны ли быть установлены стационарные указатели уровня для балластных цистерн и отсеков или же балластные цистерны и отсеки должны быть полностью наполненными или полностью опорожненными во время движения судна.</li> </ul>		
<p>9.3.1.17 Жилые и служебные помещения — пункт 9.3.1.17.3</p> <p>Входы со стороны палубы и отверстия помещений, выходящие на открытую палубу, должны закрываться. У входа в эти помещения должны быть вывешены таблички со следующим указанием:</p> <p><b>Во время загрузки, разгрузки и дегазации не открывать без разрешения судоводителя.</b></p> <p><b>Закрывать немедленно.</b></p>	<p>Нет никакой разницы между этапом 2, когда на борту находится экипаж в полном составе, и обычной ситуацией, поскольку ответственный судоводитель остается на борту.</p>	<p>Нет никакой разницы между этапом 3а, когда на борту находится экипаж в сокращенном составе, и обычной ситуацией, поскольку ответственный судоводитель по-прежнему остается на борту.</p>

Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ)  
(2023 год, том I)

Этап 2

Экипаж в полном составе

Этап 3а

Экипаж в сокращенном составе

9.3.1.17 Жилые и служебные помещения — пункт 9.3.1.17.7

У входа в отделение грузовых насосов должна быть вывешена табличка со следующим указанием:

**Перед входом в отделение грузовых насосов удостовериться в отсутствии в нем газов и присутствии достаточного количества кислорода. Без разрешения судоводителя не открывать.**

**В случае тревоги немедленно покинуть помещение.**

9.3.1.40. Средства пожаротушения — пункт 9.3.1.40.2.5

Кроме того, машинное отделение, отделение грузовых насосов и любые помещения, содержащие основное оборудование (распределительные щиты, компрессоры и т. д.) системы охлаждения, если таковая имеется, должны быть оборудованы стационарной системой пожаротушения, удовлетворяющей следующим требованиям:

*Устройство включения*

- a) Использование систем пожаротушения с автоматическим включением не допускается.
- b) Должна быть предусмотрена возможность включения системы пожаротушения из надлежащего места, расположенного за пределами защищаемого помещения.
- c) Устройства включения должны быть установлены таким образом, чтобы их

Нет никакой разницы между этапом 2, когда на борту находится экипаж в полном составе, и обычной ситуацией, поскольку ответственный судоводитель остается на борту.

Нет никакой разницы между этапом 2, когда на борту находится экипаж в полном составе, и обычной ситуацией, поскольку ответственный судоводитель остается на борту.

Нет никакой разницы между этапом 3а, когда на борту находится экипаж в сокращенном составе, и обычной ситуацией, поскольку ответственный судоводитель по-прежнему остается на борту.

Нет никакой разницы между этапом 3а, когда на борту находится экипаж в сокращенном составе, и обычной ситуацией, поскольку ответственный судоводитель по-прежнему остается на борту.



можно было привести в действие также в случае пожара и чтобы требуемое количество огнетушащего состава могло быть подано в защищаемое помещение в случае пожара или повреждения, вызванного пожаром или взрывом.

Немеханические устройства включения должны питаться от двух не зависящих друг от друга источников энергии. Эти источники энергии должны быть расположены за пределами защищаемого помещения. Провода системы управления, расположенные в защищаемом помещении, должны быть выполнены таким образом, чтобы в случае пожара они оставались в рабочем состоянии в течение не менее 30 минут. Электрические устройства считаются удовлетворяющими этому требованию, если они соответствуют стандарту IEC 60331-21:1999.

Если расположение устройств включения не позволяет видеть их, то на предмет, препятствующий их видимости, должны быть нанесены знак «Система пожаротушения» с размерами стороны не менее 10 см, а также следующая надпись, выполненная красными буквами на белом фоне:

#### **Система пожаротушения**

- d) Если система пожаротушения предназначена для защиты нескольких помещений, она должна быть снабжена отдельным и четко маркированным

устройством включения для каждого помещения.

- е) Вблизи каждого устройства включения на видном месте должна быть вывешена инструкция по эксплуатации с нестираемым текстом. Эта инструкция по эксплуатации должна быть составлена на языке, на котором судоводитель может читать и который он понимает, и, если этот язык не является английским, немецким или французским, — на английском, немецком или французском языке. Она должна, в частности, содержать информацию, касающуюся следующего:
- i) включения системы пожаротушения;
  - ii) необходимости удостовериться в том, что все лица покинули защищаемое помещение;
  - iii) действий экипажа при включении системы и при входе в защищаемое помещение после включения системы или заполнения огнетушащим составом, в частности с учетом возможного присутствия опасных веществ;
  - iv) действий экипажа в случае несрабатывания системы пожаротушения.
- ф) В инструкции по эксплуатации должно быть указано, что перед включением системы пожаротушения двигатели внутреннего сгорания, установленные в помещении и забирающие воздух из

<i>Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ)</i> (2023 год, том I)	<i>Этап 2</i> <i>Экипаж в полном составе</i>	<i>Этап 3а</i> <i>Экипаж в сокращенном составе</i>
защищаемого помещения, должны быть отключены.		
<p>9.3.2.13 Остойчивость (в целом) — пункт 9.3.2.13.3</p> <p>Должна быть подтверждена достаточная остойчивость неповрежденного судна на всех стадиях загрузки и разгрузки и в конечном груженом состоянии для всех значений относительной плотности перевозимых веществ, указанных в перечне веществ, допущенных к перевозке судном, который предписан в пункте 1.16.1.2.5.</p> <p>Каждый раз при загрузке судна, с учетом фактических уровней наполнения грузовых танков, балластных цистерн и отсеков, цистерн питьевой воды, фановых цистерн и цистерн, содержащих продукты, необходимые для эксплуатации судна, судно должно отвечать предписаниям, касающимся остойчивости неповрежденного судна и аварийной остойчивости.</p> <p>Должны также приниматься во внимание промежуточные стадии осуществляемых операций.</p> <p>Подтверждение достаточной остойчивости должно быть включено в брошюру по остойчивости для каждой стадии эксплуатации, загрузки и балластировки и подлежит утверждению признанным классификационным обществом, которое классифицирует судно. Если практически невозможно предварительно рассчитать стадии эксплуатации, загрузки и балластировки, то должен быть установлен и использоваться прибор контроля загрузки, утвержденный признанным классификационным обществом, которое</p>	<p>Нет никакой разницы между этапом 2, когда на борту находится экипаж в полном составе, и обычной ситуацией, поскольку ответственный судоводитель остается на борту.</p>	<p>Нет никакой разницы между этапом 3а, когда на борту находится экипаж в сокращенном составе, и обычной ситуацией, поскольку ответственный судоводитель по-прежнему остается на борту.</p>

Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ)  
(2023 год, том I)

Этап 2  
Экипаж в полном составе

Этап 3а  
Экипаж в сокращенном составе

классифицирует судно, и в этот прибор вводится содержание брошюры по остойчивости.

**ПРИМЕЧАНИЕ:** Брошюра по остойчивости должна быть составлена в понятной ответственному судоводителю форме и включать в себя следующие элементы:

Общая информация о судне:

- планы, в которых указываются общее расположение, вместимость и предназначение отсеков и помещений (грузовых танков, кладовых, жилых помещений и т. д.);
- чертеж с указанием расположения отметок осадки относительно перпендикуляров судна;
- схемы балластной/осушительной системы и системы предотвращения перелива;
- гидростатические кривые или таблицы, соответствующие расчетному дифференту, и, если предвидится возникновение значительных углов дифферента в нормальных условиях эксплуатации судна, кривые или таблицы, соответствующие такому диапазону углов дифферента;
- интерполяционные кривые или таблицы остойчивости, рассчитанные на основе произвольных углов дифферента для диапазонов водоизмещения и дифферента, предполагаемых в нормальных условиях эксплуатации, с

Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ)  
(2023 год, том I)

Этап 2  
Экипаж в полном составе

Этап 3а  
Экипаж в сокращенном составе

указанием объемов, при которых судно может оставаться на плаву;

- таблицы вместимости танков или кривые, показывающие вместимости, центры тяжести и свободные поверхности для всех грузовых танков, балластных цистерн и отсеков, цистерн питьевой воды и фановых цистерн и цистерн, содержащих продукты, необходимые для эксплуатации судна;
- сведения о порожнем судне (вес и центр тяжести), полученные в результате опыта кренования или измерения дедвейта в сочетании с подробными измерениями баланса масс или другими приемлемыми измерениями. Если вышеупомянутые сведения получены из сведений об однотипном судне, то надлежит четко указать в брошюре наименование этого однотипного судна и включить в нее копию утвержденного протокола кренования этого однотипного судна;
- копия утвержденного протокола испытания должна быть включена в брошюру по остойчивости;
- рабочие условия загрузки со всеми соответствующими сведениями, такими как:
  - сведения о порожнем судне, наполнении танков, кладовых, экипаже и других

*Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ)  
(2023 год, том I)*

*Этап 2*

*Экипаж в полном составе*

*Этап 3а*

*Экипаж в сокращенном составе*

- соответствующих объектах на борту (масса и центр тяжести для каждого объекта, моменты инерции площади свободной поверхности в случае жидких грузов);*
- сведения о степенях осадки в средней части корабля и в местах прохождения перпендикуляров;*
  - сведения о метацентрической высоте, исправленной с учетом влияния свободных поверхностей;*
  - значения и кривые восстанавливающих плеч;*
  - информация о моментах продольных изгибов и поперечных силах в контрольных точках;*
  - сведения об отверстиях (расположение, тип герметичности и запорные устройства); и*
  - информация для судоводителя;*
  - расчет влияния водяного балласта на остойчивость с информацией о том, должны ли быть установлены стационарные указатели уровня для балластных цистерн и отсеков или же балластные цистерны и отсеки должны быть полностью наполненными или полностью опорожненными во время движения судна.*

<i>Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ)</i> (2023 год, том I)	<i>Этап 2</i> <i>Экипаж в полном составе</i>	<i>Этап 3а</i> <i>Экипаж в сокращенном составе</i>
<p>9.3.2.17 Жилые и служебные помещения — пункт 9.3.2.17.3</p> <p>Входы со стороны палубы и отверстия помещений, выходящие на открытую палубу, должны закрываться. У входа в эти помещения должны быть вывешены таблички со следующим указанием:</p> <p><b>Во время загрузки, разгрузки и дегазации не открывать без разрешения судоводителя.</b></p> <p><b>Закрывать немедленно.</b></p>	<p>Нет никакой разницы между этапом 2, когда на борту находится экипаж в полном составе, и обычной ситуацией, поскольку ответственный судоводитель остается на борту.</p>	<p>Нет никакой разницы между этапом 3а, когда на борту находится экипаж в сокращенном составе, и обычной ситуацией, поскольку ответственный судоводитель по-прежнему остается на борту.</p>
<p>9.3.2.17 Жилые и служебные помещения — пункт 9.3.2.17.7</p> <p>У входа в отделение грузовых насосов должна быть вывешена табличка со следующим указанием:</p> <p><b>Перед входом в отделение грузовых насосов удостовериться в отсутствии в нем газов и присутствии достаточного количества кислорода. Без разрешения судоводителя не открывать.</b></p> <p><b>В случае тревоги немедленно покинуть помещение.</b></p>	<p>Нет никакой разницы между этапом 2, когда на борту находится экипаж в полном составе, и обычной ситуацией, поскольку ответственный судоводитель остается на борту.</p>	<p>Нет никакой разницы между этапом 3а, когда на борту находится экипаж в сокращенном составе, и обычной ситуацией, поскольку ответственный судоводитель по-прежнему остается на борту.</p>
<p>9.3.2.40 Средства пожаротушения — пункт 9.3.2.40.2.5</p> <p>Кроме того, машинное отделение, отделение грузовых насосов и любые помещения, содержащие основное оборудование (распределительные щиты, компрессоры и т. д.) системы охлаждения, если таковая имеется, должны быть оборудованы стационарной системой</p>	<p>Нет никакой разницы между этапом 2, когда на борту находится экипаж в полном составе, и обычной ситуацией, поскольку ответственный судоводитель остается на борту.</p>	<p>Нет никакой разницы между этапом 3а, когда на борту находится экипаж в сокращенном составе, и обычной ситуацией, поскольку ответственный судоводитель по-прежнему остается на борту.</p>

*Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ)  
(2023 год, том I)*

*Этап 2*

*Экипаж в полном составе*

*Этап 3а*

*Экипаж в сокращенном составе*

пожаротушения, удовлетворяющей следующим требованиям:

*Устройство включения*

- a) Использование систем пожаротушения с автоматическим включением не допускается.
- b) Должна быть предусмотрена возможность включения системы пожаротушения из надлежащего места, расположенного за пределами защищаемого помещения.
- c) Устройства включения должны быть установлены таким образом, чтобы их можно было привести в действие также в случае пожара и чтобы требуемое количество огнетушащего состава могло быть подано в защищаемое помещение в случае пожара или повреждения, вызванного пожаром или взрывом.

Немеханические устройства включения должны питаться от двух не зависящих друг от друга источников энергии. Эти источники энергии должны быть расположены за пределами защищаемого помещения. Провода системы управления, расположенные в защищаемом помещении, должны быть выполнены таким образом, чтобы в случае пожара они оставались в рабочем состоянии в течение не менее 30 минут. Электрические устройства считаются удовлетворяющими этому требованию,



если они соответствуют стандарту IEC 60331-21:1999.

Если расположение устройств включения не позволяет видеть их, то на предмет, препятствующий их видимости, должны быть нанесены знак «Система пожаротушения» с размерами стороны не менее 10 см, а также следующая надпись, выполненная красными буквами на белом фоне:

**Система пожаротушения**

- d) Если система пожаротушения предназначена для защиты нескольких помещений, она должна быть снабжена отдельным и четко маркированным устройством включения для каждого помещения.
- e) Вблизи каждого устройства включения на видном месте должна быть вывешена инструкция по эксплуатации с нестираемым текстом. Эта инструкция по эксплуатации должна быть составлена на языке, на котором судоводитель может читать и который он понимает, и, если этот язык не является английским, немецким или французским, — на английском, немецком или французском языке. Она должна, в частности, содержать информацию, касающуюся следующего:
  - i) включения системы пожаротушения;

Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ)  
(2023 год, том I)

Этап 2

Экипаж в полном составе

Этап 3а

Экипаж в сокращенном составе

- ii) необходимости удостовериться в том, что все лица покинули защищаемое помещение;
  - iii) действий экипажа при включении системы и при входе в защищаемое помещение после включения системы или заполнения огнетушащим составом, в частности с учетом возможного присутствия опасных веществ;
  - iv) действий экипажа в случае несрабатывания системы пожаротушения.
- f) В инструкции по эксплуатации должно быть указано, что перед включением системы пожаротушения двигатели внутреннего сгорания, установленные в помещении и забирающие воздух из защищаемого помещения, должны быть отключены.

9.3.3.13 Остойчивость (в целом) — пункт 9.3.3.13.3

Должна быть подтверждена достаточная стойчивость неповрежденного судна на всех стадиях загрузки и разгрузки и в конечном груженом состоянии для всех значений относительной плотности перевозимых веществ, указанных в перечне веществ, допущенных к перевозке судном, который предписан в пункте 1.16.1.2.5.

Каждый раз при загрузке судна, с учетом фактических уровней наполнения грузовых танков, балластных цистерн и отсеков, цистерн питьевой

Нет никакой разницы между этапом 2, когда на борту находится экипаж в полном составе, и обычной ситуацией, поскольку ответственный судоводитель остается на борту.

Нет никакой разницы между этапом 3а, когда на борту находится экипаж в сокращенном составе, и обычной ситуацией, поскольку ответственный судоводитель по-прежнему остается на борту.

*Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ)  
(2023 год, том I)*

*Этап 2  
Экипаж в полном составе*

*Этап 3а  
Экипаж в сокращенном составе*

воды, фановых цистерн и цистерн, содержащих продукты, необходимые для эксплуатации судна, судно должно отвечать предписаниям, касающимся остойчивости неповрежденного судна и аварийной остойчивости.

Должны также приниматься во внимание промежуточные стадии осуществляемых операций.

Подтверждение достаточной остойчивости должно быть включено в брошюру по остойчивости для каждой стадии эксплуатации, загрузки и балластировки и подлежит утверждению признанным классификационным обществом, которое классифицирует судно. Если практически невозможно предварительно рассчитать стадии эксплуатации, загрузки и балластировки, то должен быть установлен и использоваться прибор контроля загрузки, утвержденный признанным классификационным обществом, которое классифицирует судно, и в этот прибор вводится содержание брошюры по остойчивости.

**ПРИМЕЧАНИЕ:** Брошюра по остойчивости должна быть составлена в понятной ответственному судоводителю форме и включать в себя следующие элементы:

*Общая информация о судне:*

- *планы, в которых указываются общее расположение, вместимость и предназначение отсеков и помещений (грузовых танков, кладовых, жилых помещений и т. д.);*

Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ)  
(2023 год, том I)

Этап 2  
Экипаж в полном составе

Этап 3а  
Экипаж в сокращенном составе

- чертеж с указанием расположения отметок осадки относительно перпендикуляров судна;
- схемы балластной/осушительной системы и системы предотвращения перелива;
- гидростатические кривые или таблицы, соответствующие расчетному дифференту, и, если предвидится возникновение значительных углов дифферента в нормальных условиях эксплуатации судна, кривые или таблицы, соответствующие такому диапазону углов дифферента;
- интерполяционные кривые или таблицы остойчивости, рассчитанные на основе произвольных углов дифферента для диапазонов водоизмещения и дифферента, предполагаемых в нормальных условиях эксплуатации, с указанием объемов, при которых судно может оставаться на плаву;
- таблицы вместимости танков или кривые, показывающие вместимости, центры тяжести и свободные поверхности для всех грузовых танков, балластных цистерн и отсеков, цистерн питьевой воды и фановых цистерн и цистерн, содержащих продукты, необходимые для эксплуатации судна;
- сведения о порожнем судне (вес и центр тяжести), полученные в результате

*Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ)  
(2023 год, том I)*

*Этап 2*

*Экипаж в полном составе*

*Этап 3а*

*Экипаж в сокращенном составе*

*опыта кренования или измерения дедевейта в сочетании с подробными измерениями баланса масс или другими приемлемыми измерениями. Если вышеупомянутые сведения получены из сведений об однотипном судне, то надлежит четко указать в брошюре наименование этого однотипного судна и включить в нее копию утвержденного протокола кренования этого однотипного судна;*

- копия утвержденного протокола испытания должна быть включена в брошюру по остойчивости;*
- рабочие условия загрузки со всеми соответствующими сведениями, такими как:*
  - сведения о порожнем судне, наполнении танков, кладовых, экипаже и других соответствующих объектах на борту (масса и центр тяжести для каждого объекта, моменты инерции площади свободной поверхности в случае жидких грузов);*
  - сведения о степенях осадки в средней части корабля и в местах прохождения перпендикуляров;*
  - сведения о метацентрической высоте, исправленной с учетом влияния свободных поверхностей;*

Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ)  
(2023 год, том I)

Этап 2  
Экипаж в полном составе

Этап 3а  
Экипаж в сокращенном составе

- значения и кривые восстанавливающих плеч;
- информация о моментах продольных изгибов и поперечных силах в контрольных точках;
- сведения об отверстиях (расположение, тип герметичности и запорные устройства); и
- информация для судоводителя;
- расчет влияния водяного балласта на остойчивость с информацией о том, должны ли быть установлены стационарные указатели уровня для балластных цистерн и отсеков или же балластные цистерны и отсеки должны быть полностью наполненными или полностью опорожненными во время движения судна.

9.3.3.17 Жилые и служебные помещения — пункт 9.3.3.17.3

Входы со стороны палубы и отверстия помещений, выходящие на открытую палубу, должны закрываться. У входа в эти помещения должны быть вывешены таблички со следующим указанием:

**Во время загрузки, разгрузки и дегазации не открывать без разрешения судоводителя.**

**Закрывать немедленно.**

Нет никакой разницы между этапом 2, когда на борту находится экипаж в полном составе, и обычной ситуацией, поскольку ответственный судоводитель остается на борту.

Нет никакой разницы между этапом 3а, когда на борту находится экипаж в сокращенном составе, и обычной ситуацией, поскольку ответственный судоводитель по-прежнему остается на борту.

*Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ)  
(2023 год, том I)*

*Этап 2*

*Экипаж в полном составе*

*Этап 3а*

*Экипаж в сокращенном составе*

9.3.3.17 Жилые и служебные помещения — пункт 9.3.3.17.7

У входа в отделение грузовых насосов должна быть вывешена табличка со следующим указанием:

**Перед входом в отделение грузовых насосов удостовериться в отсутствии в нем газов и присутствии достаточного количества кислорода. Без разрешения судоводителя не открывать.**

**В случае тревоги немедленно покинуть помещение.**

9.3.3.40 Средства пожаротушения — пункт 9.3.3.40.2.5

Кроме того, машинное отделение, отделение грузовых насосов и любые помещения, содержащие основное оборудование (распределительные щиты, компрессоры и т. д.) системы охлаждения, если таковая имеется, должны быть оборудованы стационарной системой пожаротушения, удовлетворяющей следующим требованиям:

*Устройство включения*

- a) Использование систем пожаротушения с автоматическим включением не допускается.
- b) Должна быть предусмотрена возможность включения системы пожаротушения из надлежащего места, расположенного за пределами защищаемого помещения.

Нет никакой разницы между этапом 2, когда на борту находится экипаж в полном составе, и обычной ситуацией, поскольку ответственный судоводитель остается на борту.

Нет никакой разницы между этапом 2, когда на борту находится экипаж в полном составе, и обычной ситуацией, поскольку ответственный судоводитель остается на борту.

Нет никакой разницы между этапом 3а, когда на борту находится экипаж в сокращенном составе, и обычной ситуацией, поскольку ответственный судоводитель по-прежнему остается на борту.

Нет никакой разницы между этапом 3а, когда на борту находится экипаж в сокращенном составе, и обычной ситуацией, поскольку ответственный судоводитель по-прежнему остается на борту.

- с) Устройства включения должны быть установлены таким образом, чтобы их можно было привести в действие также в случае пожара и чтобы требуемое количество огнетушащего состава могло быть подано в защищаемое помещение в случае пожара или повреждения, вызванного пожаром или взрывом.

Немеханические устройства включения должны питаться от двух не зависящих друг от друга источников энергии. Эти источники энергии должны быть расположены за пределами защищаемого помещения. Провода системы управления, расположенные в защищаемом помещении, должны быть выполнены таким образом, чтобы в случае пожара они оставались в рабочем состоянии в течение не менее 30 минут. Электрические устройства считаются удовлетворяющими этому требованию, если они соответствуют стандарту IEC 60331-21:1999.

Если расположение устройств включения не позволяет видеть их, то на предмет, препятствующий их видимости, должны быть нанесены знак «Система пожаротушения» с размерами стороны не менее 10 см, а также следующая надпись, выполненная красными буквами на белом фоне:

**Система пожаротушения**



- d) Если система пожаротушения предназначена для защиты нескольких помещений, она должна быть снабжена отдельным и четко маркированным устройством включения для каждого помещения.
- e) Вблизи каждого устройства включения на видном месте должна быть вывешена инструкция по эксплуатации с нестираемым текстом. Эта инструкция по эксплуатации должна быть составлена на языке, на котором судоводитель может читать и который он понимает, и, если этот язык не является английским, немецким или французским, — на английском, немецком или французском языке. Она должна, в частности, содержать информацию, касающуюся следующего:
- i) включения системы пожаротушения;
  - ii) необходимости удостовериться в том, что все лица покинули защищаемое помещение;
  - iii) действий экипажа при включении системы и при входе в защищаемое помещение после включения системы или заполнения огнетушащим составом, в частности с учетом возможного присутствия опасных веществ;

*Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ)  
(2023 год, том I)*

*Этап 2*

*Экипаж в полном составе*

*Этап 3а*

*Экипаж в сокращенном составе*

- iv) действий экипажа в случае несрабатывания системы пожаротушения.
- f) В инструкции по эксплуатации должно быть указано, что перед включением системы пожаротушения двигатели внутреннего сгорания, установленные в помещении и забирающие воздух из защищаемого помещения, должны быть отключены.