



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/SC.3/2004/3
21 April 2004

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту
(Двадцать восьмая сессия, 19-21 октября 2004 года,
пункт 7 d) повестки дня)

**ТРЕБОВАНИЯ В ОТНОШЕНИИ МИНИМАЛЬНОЙ ЧИСЛЕННОСТИ И
ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТИ РАБОТЫ И ОТДЫХА ЭКИПАЖЕЙ СУДОВ
ВНУТРЕННЕГО ПЛАВАНИЯ**

Записка секретариата

На своей двадцать седьмой сессии Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WP.3) рассмотрела текст проекта рекомендаций, касающихся требований в отношении минимальной численности и продолжительности работы и отдыха экипажей судов внутреннего плавания, который был в предварительном порядке согласован на ее предыдущих сессиях (TRANS/SC.3/WP.3/2004/1), с изменениями, указанными в пункте 28 ее доклада о работе этой сессии, и поручила секретариату доработать текст проекта рекомендаций (в форме новой главы приложения к пересмотренной резолюции № 17 с образцом служебной книжки, приводимым в качестве добавления) и препроводить его Рабочей группе по внутреннему водному транспорту для дальнейшего рассмотрения и принятия в качестве своей резолюции (TRANS/SC.3/WP.3/55, пункты 28-30).

Ниже секретариат воспроизводит текст проекта резолюции, в приложении к которой содержится текст Рекомендаций, касающихся требований в отношении минимальной численности и продолжительности работы и отдыха экипажей судов внутреннего плавания, который был согласован с Рабочей группой SC.3/WP.3. Новый текст, представленный секретариатом с должным учетом инструкций Рабочей группы SC.3/WP.3, выделен жирным шрифтом.

**ПОПРАВКИ К ПЕРЕСМОТРЕННОЙ РЕЗОЛЮЦИИ № 17: РЕКОМЕНДАЦИИ,
КАСАЮЩИЕСЯ ТЕХНИЧЕСКИХ ПРЕДПИСАНИЙ, ПРИМЕНИМЫХ
К СУДАМ ВНУТРЕННЕГО ПЛАВАНИЯ**

Резолюция № ...

(принята Рабочей группой по внутреннему водному транспорту ...)

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту,

учитывая пересмотренную резолюцию № 17 (TRANS/SC.3/103, приложение 1), в приложении к которой содержатся Рекомендации, касающиеся технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания (TRANS/SC.3/104 и Add.1-4),

принимая во внимание доклад Рабочей группы по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях о работе ее двадцать седьмой сессии (TRANS/SC.3/WP.3/55, пункты 28-30),

желая обеспечить высокий уровень безопасности в сфере внутреннего судоходства в регионе ЕЭК ООН посредством введения согласованного стандарта в отношении минимальной численности и продолжительности работы и отдыха экипажей судов внутреннего плавания, осуществляющих международные перевозки,

постановляет внести поправки в Рекомендации, касающиеся технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания, согласно тексту, который содержится в приложении к настоящей резолюции,

просит правительства сообщить Исполнительному секретарю Европейской экономической комиссии, принимают ли они настоящую резолюцию,

просит Исполнительного секретаря Европейской экономической комиссии периодически включать вопрос о применении настоящей резолюции в повестку дня Рабочей группы по внутреннему водному транспорту.

Приложение

Дополнить Рекомендации, касающиеся требований в отношении минимальной численности и продолжительности работы и отдыха экипажей судов внутреннего плавания (приложение к пересмотренной резолюции № 17), следующей новой главой 19.

"ГЛАВА 19

ЭКИПАЖИ

19-1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

19-1.1 Настоящие Рекомендации применяются ко всем судам внутреннего плавания, осуществляющим международные перевозки, кроме барж без экипажей и малых судов по смыслу Европейских правил судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП).

19-1.2 Минимальный состав экипажа, находящийся на борту судов внутреннего плавания, должен* соответствовать требованиям настоящих Рекомендаций при всех режимах эксплуатации этих судов. Эти Рекомендации не препятствуют компетентным органам предписывать любой дополнительный персонал, который может оказаться необходимым в особых случаях, таких, как перевозка опасных грузов.

19-1.3 Минимальный состав экипажа, предназначенный для конкретного режима эксплуатации, должен постоянно присутствовать на борту находящегося в рейсе судна. Отправление судна без штатного минимального экипажа запрещается.

19-2 ЧЛЕНЫ ЭКИПАЖА

19-2.1 В минимальный состав экипажа судна, обеспечивающий безопасность его эксплуатации, могут входить следующие члены экипажа:

- i) судоводители;
- ii) рулевые;
- iii) матросы первого класса;
- iv) матросы второго класса;
- v) механики;

* Примечание секретариата: Рабочая группа, возможно, пожелает решить вопрос о том, использовать ли по всему тексту будущих рекомендаций на английском языке глагол "shall" или "should".

- vi) электромеханики;
- vii) матросы-мотористы;
- viii) радиоспециалисты¹.

19-2.2 На внутренних водных путях, где это допускается национальным законодательством, минимальный состав экипажа судов, обеспечивающий безопасность их эксплуатации, может включать также матросов-учеников и неквалифицированных членов палубной команды.

19-2.3 Члены экипажа должны отвечать следующим квалификационным требованиям:

19-2.3.1 Судоводитель:

должен иметь удостоверение судоводителя, выданное в соответствии с Рекомендациями, касающимися минимальных требований при выдаче удостоверений судоводителей внутреннего плавания с целью их взаимного признания при осуществлении международных перевозок (резолюция № 31 от 12 ноября 1992 года).

19-2.3.2 Рулевой:

должен быть не моложе 17 лет и

a) должен иметь стаж плавания на внутренних водных путях не менее одного года в качестве матроса первого класса или не менее трех лет в качестве матроса второго класса по смыслу подпункта b) пункта 19-2.3.4, или

b) должен успешно завершить профессиональное обучение, если оно включает плавание на внутренних водных путях в качестве ученика рулевого или практиканта или в качестве матроса в течение периода, установленного компетентным органом.

19-2.3.3 Матрос первого класса:

a) должен иметь стаж плавания на внутренних водных путях не менее одного года в качестве матроса второго класса и

¹ В соответствии с национальными правилами только Российской Федерации и Украины.

- успешно завершить профессиональное обучение, предусмотренное в пункте 19-2.3.5 ниже, или
- успешно сдать выпускной экзамен в речном училище, или
- успешно сдать любой другой экзамен на матроса второго класса, признаваемый компетентным органом,

либо

b) должен успешно завершить профессиональное обучение, предусмотренное в пункте 19-2.3.5 ниже, продолжительностью не менее трех лет или успешно сдать выпускной экзамен после прохождения в течение не менее трех лет курса профессиональной подготовки в речном училище, если эта профессиональная подготовка включает плавание на внутренних водных путях в течение не менее одного года,

либо

c) должен иметь стаж плавания на внутренних водных путях не менее двух лет в качестве матроса второго класса по смыслу подпункта b) пункта 19-2.3.4.

19-2.3.4 Матрос второго класса:

- a) должен быть не моложе 17 лет и
- успешно сдать экзамен, подтверждающий завершение профессионального обучения, предусмотренного в пункте 19-2.3.5 ниже, или
 - успешно сдать экзамен, подтверждающий завершение курса профессиональной подготовки в речном училище, или
 - успешно сдать любой другой экзамен на матроса второго класса, признаваемый компетентным органом,

либо

b) должен иметь стаж плавания в составе палубной команды не менее трех лет, из которых не менее одного года - на внутренних водных путях и два года - либо на

внутренних водных путях, либо на морских путях, в прибрежном плавании или на рыболовецких судах.

19-2.3.5 Матрос-ученик:

должен быть не моложе 15 лет² и иметь договор о профессиональном обучении, которым предусматриваются посещение речного училища либо занятия на заочных курсах, официально признанных компетентным органом и готовящих к получению эквивалентного квалификационного свидетельства.

19-2.3.6 Неквалифицированный член палубной команды (НЧПК):

должен быть не моложе 16 лет.

19-2.3.7 Механик:

а) должен быть не моложе 18 лет и успешно сдать экзамен по курсу профессиональной подготовки по судовым двигателям и механике, либо

б) должен иметь стаж работы не менее двух лет в качестве матроса-моториста на моторном судне внутреннего плавания.

19-2.3.8 Электромеханик:

а) должен быть не моложе 18 лет и успешно сдать экзамен по курсу профессиональной подготовки по судовым электромеханизмам; либо

б) должен быть не моложе 18 лет и иметь стаж работы в составе судовой команды в течение периода, установленного компетентным органом.

19-2.3.9 Матрос-моторист:

должен быть не моложе 17 лет и либо

а) быть матросом второго класса и успешно сдать экзамен на матроса-моториста, признаваемый компетентным органом, либо

² **Возрастное ограничение для матроса-ученика может быть более высоким в зависимости от национального законодательства.**

b) иметь стаж плавания не менее одного года в качестве матроса второго класса на борту моторного судна внутреннего плавания и иметь базовые знания в области двигателей.

19-2.3.10 Радиоспециалист:

должен быть не моложе 18 лет и успешно сдать экзамен по курсу профессиональной подготовки по судовым радиоустройствам и иметь стаж плавания в составе судовой команды в течение периода, установленного компетентным органом, или пройти стажировку по специальности не менее двух месяцев на судах внутреннего плавания.

19-3 ЧЛЕНЫ ЭКИПАЖА – ФИЗИЧЕСКАЯ ПРИГОДНОСТЬ

19-3.1 Профессиональная физическая пригодность должна быть засвидетельствована медицинской справкой, выданной во время первого зачисления в состав экипажа врачом, назначенным компетентным органом.

19-3.2 Физическая пригодность, в частности, предусматривает:

a) наличие достаточно хорошего зрения и слуха;

b) наличие физической силы, позволяющей без посторонней помощи поднять груз весом 20 кг³.

19-3.3 Подтверждение физической пригодности в соответствии с пунктами 19-3.1 и 19-3.2 выше должно периодически обновляться в соответствии с требованиями Администрации.

³ Компетентный орган может предписать дополнительные требования в отношении физической пригодности.

Примечание секретариата: В порядке обеспечения общеевропейского согласования стандартов в отношении минимальной численности экипажей Рабочая группа, возможно, пожелает заменить термин "дополнительный" на "**дополнительный или альтернативный**", поскольку положение, касающееся наличия физической силы, позволяющей поднять груз весом 20 кг, было исключено из статьи 23 ПОСР, а также из национального законодательства стран-членов ЦКСР.

19-3.4 Если у компетентного органа имеются сомнения в отношении физической пригодности какого-либо члена экипажа, то этот компетентный орган может потребовать проведения медицинского осмотра в соответствии с положениями пунктов 19-3.1 и 19-3.2.

19-4 ПРОВЕРКА КВАЛИФИКАЦИИ - СЛУЖЕБНАЯ КНИЖКА

19-4.1 Каждый член минимального экипажа должен иметь личную служебную книжку, соответствующую образцу, приведенному в приложении к настоящим Рекомендациям. Вся основная информация, требующаяся в служебной книжке, должна быть напечатана по крайней мере на официальном языке соответствующей страны и либо на немецком, **либо на русском**, либо на французском языке. При зачислении в члены экипажа служебная книжка предъявляется судоводителю, который регулярно вносит в нее обновленные сведения и обеспечивает ее бережное хранение до исключения владельца книжки из списков экипажа. Служебная книжка должна в любое время незамедлительно выдаваться владельцу по его требованию.

В служебной книжке содержатся такие данные общего характера, как полученные дипломы, справки, подтверждающие состояние здоровья и квалификацию владельца книжки, в соответствии с разделом 19-2, а также конкретные данные о выполненных рейсах или занимаемых должностях в период работы на судах.

19-4.2 Данные, содержащиеся в служебной книжке, должны заверяться местным компетентным органом по меньшей мере один раз в течение 12-месячного периода с момента ее выдачи.

19-4.3 Компетентный орган, предусмотренный в пункте 19-4.2 выше, отвечает за внесение данных общего характера, упомянутых выше в пункте 19-4.1. Судоводитель отвечает за внесение конкретных данных, упомянутых выше в пункте 19-4.1. Записи, касающиеся предшествующего рейса, должны вноситься до начала следующего рейса. Инструкции в отношении ведения служебной книжки и определений (например, "рейс", начало и окончание) приводятся в самой служебной книжке.

19-4.4 Для членов экипажа, имеющих удостоверение судоводителя, соответствующее Рекомендациям, касающимся минимальных требований при выдаче удостоверений судоводителей внутреннего плавания с целью их взаимного признания при осуществлении международных перевозок (резолюция № 31 от 12 ноября 1992 года), такое удостоверение заменяет служебную книжку.

19-4.5 Свидетельство о квалификации для получения рабочего места на борту судна должно представляться в любой момент:

19-4.5.1 для судоводителя - посредством представления удостоверения судоводителя;

19-4.5.2 для рулевого, матроса первого класса, матроса второго класса, механика или матроса-моториста - посредством представления служебной книжки или удостоверения судоводителя.

19-4.6 Для членов экипажа судов, имеющих дипломы или квалификационные свидетельства и занесенных в судовую роль, в соответствии с национальными правилами страны, на внутренних водных путях которой они осуществляют плавание, такие дипломы и квалификационные свидетельства заменяют служебную книжку при условии, что служебная книжка не предписывается национальным или международным законодательством, касающимся плавания на внутренних водных путях, на которых они осуществляют плавание.

19-5 РЕЖИМЫ ЭКСПЛУАТАЦИИ⁴

Различаются следующие режимы эксплуатации:

A₁ дневное плавание в течение максимум 14 часов⁵)

A₂ полунепрерывное плавание в течение) на период
не более 18 часов) времени 24 часа

B непрерывное плавание в течение 24 часов и более

Судно, осуществляющее плавание в режиме A₁ или A₂, должно прерывать его на 8 часов подряд в первом случае или на 6 часов подряд во втором случае, если оно оборудовано тахографом, тип которого официально утвержден Администрацией и

⁴ В некоторых речных бассейнах компетентные органы могут устанавливать режимы эксплуатации, отличные от тех, которые указаны в настоящей статье.

⁵ Продолжительность дневного плавания может увеличиваться максимум до 16 часов не чаще, чем один раз в неделю, если судно оборудовано тахографом, который официально утвержден Администрацией и находится в исправном рабочем состоянии, и если минимальный экипаж включает одно лицо, имеющее удостоверение судоводителя, и рулевого.

который находится в исправном рабочем состоянии. В других случаях судно, осуществляющее плавание в режиме A_1 , должно прерывать его на весь период времени с 22 часов до 6 часов, а судно, осуществляющее плавание в режиме A_2 , - на весь период времени с 23 часов до 5 часов.

19-6 ОБЯЗАТЕЛЬНЫЙ ОТДЫХ

19-6.1 При режиме эксплуатации A_1 все члены экипажа должны иметь непрерывный 8-часовой отдых, не включаемый в продолжительность рейса, в течение каждого 24-часового периода времени, отсчет которого начинается по окончании каждого периода 8-часового отдыха.

При режиме эксплуатации A_2 все члены экипажа должны иметь 8-часовой отдых, в том числе непрерывный 6-часовой отдых, не включаемый в продолжительность рейса⁶, в течение каждого 24-часового периода времени, отсчет которого начинается по окончании каждого периода 6-часового отдыха.

При режиме эксплуатации В все члены экипажа должны иметь 24-часовой отдых в течение 48-часового периода времени, включая по меньшей мере два 6-часовых периода непрерывного отдыха.

Во время обязательного отдыха член экипажа должен освобождаться от выполнения любых обязанностей, в том числе по наблюдению или пребыванию в состоянии готовности к выполнению своих функций; обязанности по наблюдению и соблюдению бдительности, предусматриваемые Европейскими правилами судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП) в случае судов, находящихся на стоянке, не рассматриваются в качестве обязательства по смыслу настоящего пункта.

19-6.2 Положения о более продолжительных периодах отдыха, содержащиеся в правилах работы и коллективных договорах, остаются в силе.

19-7 ИЗМЕНЕНИЕ **ИЛИ** ПОВТОРЕНИЕ РЕЖИМА ЭКСПЛУАТАЦИИ

19-7.1 Изменение **или повторение** режима эксплуатации допускается только при соблюдении следующих требований:

⁶ Для всех членов экипажа в возрасте до 18 лет предусматривается непрерывный 8-часовой отдых, в том числе 6-часовой период, не включаемый в продолжительность рейса.

- a) замена режима эксплуатации A_1 на режим A_2 допускается только в том случае, если производится полная замена экипажа либо
- если непосредственно перед изменением одного режима на другой члены экипажа, требующиеся при режиме эксплуатации A_2 , завершили 8-часовой отдых с учетом 6-часового периода, не включаемого в продолжительность рейса, и на борту находятся дополнительные члены экипажа, требующиеся при режиме эксплуатации A_2 ;
- b) замена режима эксплуатации A_2 на режим A_1 допускается только в том случае, если производится полная замена экипажа либо
- если непосредственно перед изменением одного режима на другой члены экипажа, требующиеся при режиме эксплуатации A_1 , завершили непрерывный 8-часовой отдых, не включаемый в продолжительность рейса;
- c) замена режима эксплуатации В на режим A_1 или A_2 допускается только в том случае,
- если производится полная замена экипажа либо
- если непосредственно перед изменением одного режима на другой члены экипажа, требующиеся при режиме эксплуатации A_1 и A_2 , завершили соответственно 8-часовой и 6-часовой непрерывный отдых;
- d) замена режима эксплуатации A_1 и A_2 на режим В допускается только в том случае,
- если производится полная замена экипажа либо
- если непосредственно перед изменением одного режима на другой члены экипажа, требующиеся при режиме эксплуатации В, завершили соответственно 8-часовой и 6-часовой непрерывный отдых, не включаемый в продолжительность рейса, и на борту находятся дополнительные члены экипажа, требующиеся при режиме эксплуатации В.

19-7.2 **Повторение режима эксплуатации A_1 или A_2 допускается только в том случае,**

- **если производится полная замена экипажа либо**

- **если непосредственно перед заменой одного режима на другой члены экипажа, требующиеся для повторяемого режима A_1 или A_2 , завершили соответственно 8-часовой или 6-часовой непрерывный отдых, не включаемый в продолжительность рейса.**

19-7.3 Во всех случаях изменения режима эксплуатации судовладелец должен изменить штатное расписание судна в соответствии с требованиями о минимальном составе экипажа и укомплектовать экипаж согласно новому штатному расписанию до момента смены режима эксплуатации.

19-8 СУДОВОЙ ВАХТЕННЫЙ ЖУРНАЛ, ТАХОГРАФ*

19-8.1 На борту каждого судна, к которому применяются положения настоящих Рекомендаций в соответствии с разделом 19-1 выше, должен вестись судовой вахтенный журнал, отвечающий требованиям Администрации. Этот судовой вахтенный журнал должен вестись в соответствии с приведенными в нем инструкциями. Ответственность за ведение судового вахтенного журнала и внесение в него необходимых данных возлагается на судоводителя. Первый судовой вахтенный журнал, в котором должны указываться номер 1, название судна и его официальный номер, выдается компетентным органом, выдавшим свидетельство об осмотре судна.

В течение рейса ежесуточно должны делаться записи о времени начала и окончания периодов отдыха.

Записи, касающиеся изменения режима эксплуатации, должны делаться на новой странице судового вахтенного журнала.

19-8.2 Последующие судовые вахтенные журналы могут выдаваться местным компетентным органом, который проставляет на них порядковые номера; однако они могут быть выданы только при предъявлении предыдущего судового вахтенного журнала. На предыдущем судовом вахтенном журнале должна проставляться нестираемая надпись "аннулирован", и он должен возвращаться судоводителю.

* Примечание секретариата: Рабочая группа SC.3, возможно, пожелает решить вопрос о том, следует ли включить технико-эксплуатационные требования к тахографам в приложение к пересмотренной резолюции № 17. При этом она, возможно, пожелает учесть текст Добавления Н к Правилам освидетельствования судов на Рейне (ПОСР), который был получен от Центральной комиссии судоходства по Рейну (ЦКСР) и издан секретариатом в качестве документа TRANS/SC.3/WP.3/2001/4/Add.1.

19-8.3 Аннулированный вахтенный журнал должен храниться на борту судна в течение шести месяцев с момента внесения в него последней записи.

19-8.4 При выдаче первого судового вахтенного журнала в соответствии с пунктом 19-8.1 выдающий его компетентный орган удостоверяет эту выдачу с помощью свидетельства, в котором указываются название судна, его официальный номер, номер судового вахтенного журнала и дата выдачи. Это свидетельство должно храниться на борту судна и представляться по требованию. Выдача последующих судовых вахтенных журналов в соответствии с пунктом 19-8.2 фиксируется компетентным органом в этом свидетельстве.

19-8.5 Если судно оборудовано тахографом, то регистрационные записи тахографа должны храниться на борту судна в течение шести месяцев с момента последней записи.

19-9 ОБОРУДОВАНИЕ СУДОВ

19-9.1 Помимо других положений настоящих Рекомендаций, самоходные грузовые суда, самоходные грузовые суда-толкачи, толкачи, толкаемые составы и пассажирские суда с минимальным экипажем должны удовлетворять нижеследующим предписаниям:

a) силовые установки должны быть расположены таким образом, чтобы они позволяли изменять скорость и направление тяги с рулевого поста судна.

Вспомогательные двигатели, необходимые для обеспечения движения судна, должны включаться и останавливаться с рулевого поста, если они не функционируют автоматически или непрерывно в ходе каждого рейса;

b) критические уровни

температуры воды, используемой для охлаждения главных двигателей,

давления масла в системе смазки основных двигателей и передаточного механизма,

давления масла и воздуха в устройствах, используемых для изменения направления вращения валов основных двигателей,

реверсивных передаточных механизмов или гребных винтов, и

показателя заполнения трюма машинного отделения

должны фиксироваться устройствами, подающими звуковые и световые предупреждающие сигналы в рулевой рубке. Звуковые предупреждающие сигналы могут подаваться с помощью одного звукового сигнального прибора; их подача может прекращаться сразу после констатации неисправности. Световые предупреждающие сигналы должны отключаться только после устранения соответствующих неисправностей;

c) подача топлива и охлаждение основных двигателей должны осуществляться автоматически;

d) поворот руля должен производиться одним человеком без особых усилий даже при максимально допустимой осадке судна;

e) подача световых и звуковых сигналов, предписываемых для двигающихся судов Европейскими правилами судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП), должна производиться с рулевого поста;

f) если возможность прямой слышимости между рулевым постом и носовой частью судна, кормовой частью судна, жилыми помещениями и машинным отделением отсутствует, то должна предусматриваться телефонная связь. В случае машинного отделения телефонная связь может быть заменена системой световых и звуковых сигналов;

g) должна обеспечиваться возможность спуска на воду спасательной шлюпки одним членом экипажа в надлежащее время;

h) на борту судна должен быть установлен поворотный прожектор, управляемый с рулевого поста;

i) усилия, необходимые для управления рукоятками и аналогичными поворотными устройствами грузоподъемных машин, не должны превышать 16 кг;

j) буксирные лебедки должны иметь механический привод*;

k) зачистные насосы и палубные моечные насосы должны иметь механический привод*;

* Примечание секретариата: В тексте на английском языке слово "motorized" предлагается заменить на "**power-driven**".

l) основные приборы управления и контроля должны располагаться в соответствии с нормами эргономики;

m) должна быть обеспечена возможность управления оборудованием, упомянутым в пункте 10-1.1** Рекомендаций, касающихся технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания (приложение к пересмотренной резолюции № 17), с рулевого поста;

n) судно должно быть оборудовано радиотелефоном, работающим в метровом диапазоне волн, для обеспечения связи судно-судно и приема/передачи навигационной информации.

19-9.2 Соответствие или несоответствие судна предписаниям приведенного выше пункта 19-9.1 удостоверяется посредством свидетельства, выдаваемого Администрацией.

Это свидетельство должно находиться на борту судна.

** Примечание секретариата: Соответствует пункту 10А-2.1 измененного приложения к пересмотренной резолюции № 17, как оно фигурирует в документе TRANS/SC.3/2004/1.

19-10 МИНИМАЛЬНЫЙ ЭКИПАЖ САМОХОДНЫХ ГРУЗОВЫХ СУДОВ И ТОЛКАЧЕЙ⁷

Минимальный экипаж самоходных грузовых судов включает:

Длина судна L в м	Члены экипажа	Число членов экипажа при режиме эксплуатации		
		A ₁	A ₂	B ⁸
L ≤ 70	судоводитель	1	2	2
	рулевой	-	-	-
	матрос первого класса	-	-	-
	матрос второго класса	1	-	2
70 < L ≤ 86	судоводитель	1	2	2
	рулевой	-	-	-
	матрос первого класса	1	-	-
	матрос второго класса	-	1	2
L > 86	судоводитель	1	2	2
	рулевой	1	-	1
	матрос первого класса	-	-	-
	матрос второго класса	1	2	2 ⁹

⁷ Компетентные органы могут допускать иной состав минимального экипажа по наименованию должностей, за исключением числа судоводителей, которое должно быть не ниже предела, оговоренного в настоящей статье. Независимо от состава минимального экипажа, общее число его членов и их квалификация должны быть не ниже пределов, оговоренных в настоящей статье. **Несмотря на вышеизложенное, на внутренних водных путях, где это допускается национальным [или международным] законодательством, один или несколько матросов второго класса могут быть заменены матросами-учениками или неквалифицированными членами палубной команды.**

⁸ В связи с текущим пересмотром национального законодательства, касающегося минимального экипажа судов, в Российской Федерации количество членов экипажа для режима эксплуатации В может отличаться от указанного в настоящей таблице.

⁹ Если рулевой заменяется третьим судоводителем, то достаточно одного матроса второго класса.

19-11 МИНИМАЛЬНЫЙ ЭКИПАЖ ТОЛКАЧЕЙ, САМОХОДНЫХ ГРУЗОВЫХ СУДОВ-ТОЛКАЧЕЙ, ТОЛКАЕМЫХ СОСТАВОВ, СЧАЛЕННЫХ ГРУПП И ДРУГИХ ЖЕСТКИХ СОЕДИНЕНИЙ¹⁰

19-11.1 Минимальный экипаж толкачей, толкаемых составов, счаленных групп и других жестких соединений включает:

Вид состава	Члены экипажа	Число членов экипажа при режиме эксплуатации		
		A ₁	A ₂	B ¹¹
толкач + одна баржа ¹² или соединение со следующими габаритными размерами: L ≤ 116,5 м B ≤ 15 м	судоводитель	1	2	2
	рулевой	1	-	1
	матрос первого класса	-	-	-
	матрос второго класса	1	2	2 ¹³
	механик или матрос-моторист	-	-	-
толкач + две баржи или самоходное грузовое судно-толкач + одна баржа	судоводитель	1	2	2
	рулевой	1	-	1
	матрос первого класса	-	-	-
	матрос второго класса	2	3	2
	механик или матрос-моторист	-	-	1 ¹⁴
толкач + три или четыре баржи или самоходное грузовое судно-толкач + две или три баржи	судоводитель	1	2	2
	рулевой	1	-	1
	матрос первого класса	-	-	-
	матрос второго класса	2	3	3 ¹⁵
	механик или матрос-моторист	1	1	1
толкач + более четырех барж	судоводитель	1	2	2
	рулевой	1	-	1
	матрос первого класса	-	-	-
	матрос второго класса	3	4	4 ¹⁶
	механик или матрос-моторист	1	1	1

¹⁰ Компетентные органы могут допускать иной состав минимального экипажа по наименованию должностей, за исключением числа судоводителей, которое должно быть не ниже предела, оговоренного в настоящей статье. Независимо от состава минимального экипажа, общее число его членов и их квалификация должны быть не ниже пределов, оговоренных в настоящей статье. **Несмотря на вышеизложенное, на внутренних водных путях, где это допускается национальным [или международным] законодательством, один или несколько матросов второго класса могут быть заменены матросами-учениками или неквалифицированными членами палубной команды.**

¹¹ В связи с текущим пересмотром национального законодательства, касающегося минимального экипажа судов, в Российской Федерации количество членов экипажа для режима эксплуатации В может отличаться от указанного в настоящей таблице.

¹² Термин "баржа (баржи)" относится к стандартной барже Europe II или к ее эквиваленту по длине (76,5 м):

1 баржа = 2 баржи длиной > 25,50 м и ≤ 38,25 м каждая (например, Likes баржи);

1 баржа = 3 баржи длиной > 19,12 м и ≤ 25,50 м каждая (например, Barko Liner баржи)

1 баржа = 4 баржи длиной ≤ 19,12 м каждая (например, Lash баржи).

¹³ Если рулевой заменяется третьим судоводителем, то достаточно одного матроса второго класса.

¹⁴ Если рулевой заменяется третьим судоводителем, то в состав экипажа, возможно, нет необходимости включать механика или матроса-моториста.

¹⁵ Если рулевой заменяется третьим судоводителем, то достаточно двух матросов второго класса.

¹⁶ Если рулевой заменяется третьим судоводителем, то достаточно трех матросов второго класса.

19-11.2 Компетентный орган может предписывать иные требования в отношении численности экипажа для составов длиной до 82 м и шириной 11,45 м.

19-11.3 В случае толкаемых или буксируемых барж в минимальной состав экипажа вводится по одному матросу на каждые две баржи.

19-12 МИНИМАЛЬНЫЙ ЭКИПАЖ ПАССАЖИРСКИХ СУДОВ¹⁷

19-12.1 Минимальный экипаж пассажирских судов для дневных экскурсий включает:

Максимально допустимое число пассажиров	Члены экипажа	Число членов экипажа при режиме эксплуатации		
		A ₁	A ₂	B ¹⁸
до 75 пассажиров	судоводитель	1	2	2
	рулевой	-	-	-
	матрос первого класса	-	-	-
	матрос второго класса	1	1	2
	механик или матрос-моторист	-	-	-
от 76 до 250 пассажиров	судоводитель	1	2	2
	рулевой	-	-	-
	матрос первого класса	-	-	-
	матрос второго класса	2 ¹⁹	1	2
	механик или матрос-моторист	-	1	1
от 251 до 600 пассажиров	судоводитель	1	2	3
	рулевой	-	-	-
	матрос первого класса	1	-	-
	матрос второго класса	-	1	1
	механик или матрос-моторист	1	1	1
от 601 до 1 000 пассажиров	судоводитель	1	2	3
	рулевой	1	-	-
	матрос первого класса	-	-	-
	матрос второго класса	2	2	2
	механик или матрос-моторист	1	1	1
более 1 000 пассажиров	судоводитель	2	2	3
	рулевой	-	-	-
	матрос первого класса	-	-	-
	матрос второго класса	3	4	4
	механик или матрос-моторист	1	1	1

¹⁷ Компетентные органы могут допускать иной состав минимального экипажа по наименованию должностей, за исключением числа судоводителей, которое должно быть не ниже предела, оговоренного в настоящей статье. Независимо от состава минимального экипажа, общее число его членов и их квалификация должны быть не ниже пределов, оговоренных в настоящей статье. **Несмотря на вышеизложенное, на внутренних водных путях, где это допускается национальным [или международным] законодательством, один или несколько матросов второго класса могут быть заменены матросами-учениками или неквалифицированными членами палубной команды.**

¹⁸ В связи с текущим пересмотром национального законодательства, касающегося минимального экипажа судов, в Российской Федерации количество членов экипажа для режима эксплуатации В может отличаться от указанного в настоящей таблице.

¹⁹ Оба матроса второго класса могут быть заменены механиком или матросом-мотористом.

19-12.2 Минимальный экипаж **паровых** судов для дневных экскурсий при всех режимах эксплуатации следует увеличить на одного механика*.

19-12.3 Минимальный экипаж пассажирских классных судов включает²⁰:

Группа в зависимости от количества спальных мест	Члены экипажа	Число членов экипажа при режиме эксплуатации		
		A ₁	A ₂	B ²¹
до 50 спальных мест	судоводитель	1	2	3
	рулевой	-	-	-
	матрос первого класса	1	-	-
	матрос второго класса	-	1	1
	механик или матрос-моторист	1	1	1
от 51 до 100 спальных мест	судоводитель	1	2	3
	рулевой	1	-	-
	матрос первого класса	-	-	-
	матрос второго класса	1	1	1
	механик или матрос-моторист	1	1	1
более 100 спальных мест	судоводитель	1	2	3
	рулевой	1	-	-
	матрос первого класса	-	-	-
	матрос второго класса	2	3	3
	механик или матрос-моторист	1	1	1

* Примечание секретариата: Текст данного пункта был согласован с соответствующими положениями ПОСР (статья 23.12(2)). Новый текст выделен жирным шрифтом.

²⁰ Компетентные органы могут допускать иной состав минимального экипажа по наименованию должностей, за исключением числа судоводителей, которое должно быть не ниже предела, оговоренного в настоящей статье. Независимо от состава минимального экипажа, общее число его членов и их квалификация должны быть не ниже пределов, оговоренных в настоящей статье. **Несмотря на вышеизложенное, на внутренних водных путях, где это допускается национальным [или международным] законодательством, один или несколько матросов второго класса могут быть заменены матросами-учениками или неквалифицированными членами палубной команды.**

²¹ В связи с текущим пересмотром национального законодательства, касающегося минимального экипажа судов, в Российской Федерации количество членов экипажа для режима эксплуатации В может отличаться от указанного в настоящей таблице.

19-13 ЧИСЛЕННОСТЬ ЭКИПАЖА СУДОВ В СЛУЧАЕ НЕКОМПЛЕКТА
МИНИМАЛЬНОГО ОБОРУДОВАНИЯ, ПРЕДУСМОТРЕННОГО
В СТАТЬЕ 9*

Альтернатива 1

"Если оборудование самоходного грузового судна, толкача, толкаемого состава, другого жесткого соединения или пассажирского судна не соответствует оборудованию, предусмотренному в пункте 19-9.1, минимальный состав экипажа должен быть увеличен на одного матроса-моториста при режимах эксплуатации A₁ и A₂ и на двух матросов-мотористов при режиме эксплуатации B.

Кроме того, если не соблюдаются предписания одного или нескольких из подпунктов а) - с), то один матрос второго класса должен быть заменен механиком или матросом-мотористом при режимах эксплуатации A₁ и A₂ и два матроса второго класса должны быть заменены двумя механиками или матросами-мотористами при режиме эксплуатации B".

Альтернатива 2

"1. Если оборудование самоходного грузового судна, толкача, жесткого состава, другого жесткого соединения или пассажирского судна не соответствует стандарту на оборудование, предусмотренному в пункте 19-9.1, минимальный экипаж, предписанный в статьях 19-10, 19-11 или 19-12, должен быть увеличен:

а) на одного матроса второго класса при режимах эксплуатации A₁ и A₂ и

б) на двух матросов второго класса при режиме эксплуатации B. Однако если судно не отвечает только требованиям подпунктов i) и к) или одному из подпунктов i) или к) пункта 19-9.1, то при режиме эксплуатации B экипаж увеличивается не на двух, а на одного матроса второго класса.

* Примечание секретариата: На двадцать седьмой сессии Рабочей группы SC.3/WP.3 некоторые делегации высказали сомнения в отношении текста раздела 19-13. Было предложено, в частности, заменить термины "матрос-моторист" и "матросы-мотористы" на "матрос второго класса" и "матросы второго класса" в порядке согласования текста с соответствующими положениями ПОСР. В связи с этим Рабочая группа согласилась включить в проект рекомендаций в качестве альтернативы текст статьи 23.13 ПОСР и предложила правительствам уведомить Рабочую группу SC.3, какой из двух альтернатив они отдают предпочтение, с тем чтобы Рабочая группа по внутреннему водному транспорту могла принять соответствующее решение (TRANS/SC.3/WP.3/55, пункт 29).

2. Кроме того, если не соблюдаются предписания одного или нескольких из подпунктов а) - с) пункта 19-9.1, то

а) матрос второго класса, упомянутый в подпункте а) пункта 1, должен быть заменен матросом-мотористом при режимах эксплуатации А1 и А2 и

б) два матроса второго класса, упомянутые в подпункте б) пункта 1, должны быть заменены двумя матросами-мотористами при режиме эксплуатации В".

19-14 МИНИМАЛЬНЫЙ ЭКИПАЖ ДРУГИХ СУДОВ

Для судов, не упомянутых в разделах 19-10 - 19-12, но предусмотренных в настоящих Рекомендациях в соответствии с разделом 19-1 выше (например, буксиров, шаланд, плавучих средств, высокоскоростных судов), Администрация определяет - в зависимости от габаритов, типа конструкции, оборудования и назначения этих судов - состав экипажа, который должен находиться на их борту во время плавания".

Добавление

ОБРАЗЕЦ СЛУЖЕБНОЙ КНИЖКИ*

* Примечание секретариата: С текстом Образца служебной книжки, одобренным Рабочей группой SC.3/WR.3, можно ознакомиться в документе TRANS/SC.3/WR.3/2003/1. По соображениям экономии он не воспроизводится в настоящем документе.