



---

**Европейская экономическая комиссия****Комитет по внутреннему транспорту****Рабочая группа по внутреннему водному транспорту****Пятьдесят девятая сессия**

Женева, 9–11 ноября 2015 года

Пункт 7 b) предварительной повестки дня

**Взаимное признание удостоверений судоводителей  
и согласование профессиональных требований  
во внутреннем судоходстве:****Пятое совещание НГЭ****Положения, касающиеся экипажей судов внутреннего  
плавания****Записка секретариата****I. Мандат**

1. Настоящий документ представлен в соответствии с пунктом 5.1 направления деятельности 5 «Внутренний водный транспорт» программы работы на 2014–2015 годы (ECE/TRANS/2014/23), утвержденной Комитетом по внутреннему транспорту 27 февраля 2014 года.
2. Напоминается, что Рабочая группа по внутреннему водному транспорту (далее – SC.3) на своей пятьдесят восьмой сессии поручила секретариату подготовить предложение по новому документу с описанием содержания главы 23 («Экипажи») Резолюции № 61 (ECE/TRANS/SC.3/197).
3. Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (далее – SC.3/WP.3) на своей сорок седьмой сессии решила изложить требования к членам экипажа, которые в настоящее время включены в главу 23 пересмотренной Резолюции № 61, в отдельном документе SC.3, касающемся профессиональных требований и требований к численности экипажа. SC.3/WP.3 также предложила рассмотреть вопрос о возможном пересмотре заголовка главы 23, с тем чтобы привести его в соответствие с новым содержанием. Рабочая группа поручила секретариату подготовить проект документа к пятому совещанию неофициальной группы экспертов по взаимному признанию удостоверений судоводителей и согласованию профессиональных требований во внутреннем судоходстве (НГЭ), которая пройдет параллельно с пятьдесят девятой сессией SC.3.



4. Настоящий проект подготовлен на основе главы 23 Резолюции № 61, предложения Группы добровольцев по Резолюции № 61: пересмотр главы 23 (ECE/TRANS/SC.3/2015/9, приложение I), предложения секретариата с описанием содержания главы 23 к сорок шестой сессии SC.3/WP.3 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2015/2), а также пересмотренной Резолюции № 31, предложения Дунайской комиссии о внесении поправок в текст главы 23 (неофициальный документ № 5 (2013 год) SC.3/WP.3) и предложения секретариата о возможных путях согласования главы 23 Резолюции № 61 с текстом главы 23, в которую внесла поправки Дунайская комиссия (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2013/12).

5. НГЭ, возможно, пожелает использовать настоящее предложение в качестве проекта для дальнейшего обсуждения документа ЕЭК ООН, содержащего положения, касающиеся экипажа судов внутреннего плавания в регионе ЕЭК ООН.

## Приложение

### Рекомендации, касающиеся минимального состава экипажа и профессиональных квалификаций членов экипажа

#### 1 Общие положения

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

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 таких особых случаях, как перевозка опасных грузов.

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.

#### 2 Члены экипажа

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;
- vi) электромеханики;
- vii) матросы-мотористы;
- viii) радиоспециалисты<sup>1</sup>.

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

2.3 Члены экипажа должны отвечать следующим квалификационным требованиям:

---

<sup>1</sup> В соответствии с национальными правилами только Российской Федерации и Украины.

### 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 (пересмотренная Резолюция № 31).

### 2.3.2 Рулевой:

должен быть не моложе 17 лет и

i) 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 ii) пункта 2.3.4 или

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

### 2.3.3 Матрос первого класса:

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

- успешно завершить профессиональное обучение, предусмотренное в пункте 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

ii) должен успешно завершить профессиональное обучение, предусмотренное в пункте 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

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

### 2.3.4 Матрос второго класса:

i) должен быть не моложе 17 лет и

- успешно сдать экзамен, подтверждающий завершение профессионального обучения, предусмотренного в пункте 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

ii) 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.

### 2.3.5 Матрос-ученик:

должен быть не моложе 15 лет<sup>2</sup> 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.

### 2.3.6 Неквалифицированный член палубной команды:

должен быть не моложе 16 лет.

### 2.3.7 Механик:

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

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

### 2.3.8 Электромеханик:

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

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

### 2.3.9 Матрос-моторист:

должен быть не моложе 17 лет и либо

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

ii) 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.

### 2.3.10 Радиоспециалист:

должен быть не моложе 18 лет и успешно сдать экзамен по курсу профессиональной подготовки по судовым радиоустройствам и должен 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.

## 3 Члены экипажа – физическая пригодность

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

3.2 Физическая пригодность, в частности, предусматривает:

i) наличие достаточно хорошего зрения и слуха;

---

<sup>2</sup> Возрастное ограничение для матроса-ученика может быть более высоким в зависимости от национального законодательства.

ii) наличие физической силы, позволяющей без посторонней помощи поднять груз весом 20 кг<sup>3</sup>.

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

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 23–3.1 и 23–3.2.

#### 4 Проверка квалификации – служебная книжка

4.1 Каждый член минимального экипажа должен иметь личную служебную книжку, соответствующую образцу, приведенному в добавлении 5 к настоящим Рекомендациям. Вся основная информация, требующаяся в служебной книжке, должна быть напечатана по крайней мере на официальном языке соответствующей страны и либо на английском, 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 2, а также конкретные данные о выполненных рейсах или занимаемых должностях в период работы на судах.

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

4.3 Компетентный орган, предусмотренный в пункте 4.2 выше, отвечает за внесение данных общего характера, упомянутых в пункте 4.1 выше. Судоводитель отвечает за внесение конкретных данных, упомянутых в пункте 4.1 выше. 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.

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 (пересмотренная Резолюция № 31), такое удостоверение заменяет служебную книжку.

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

4.5.1 для судоводителя – посредством представления удостоверения судоводителя;

<sup>3</sup> Компетентный орган может не требовать соблюдения этого положения или предписать дополнительные требования в отношении физической пригодности.

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

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.

## 5 Режимы эксплуатации<sup>4</sup>

Различаются следующие режимы эксплуатации:

A <sub>1</sub>	дневное плавание в течение максимум 14 часов <sup>5</sup> ;	} на период времени 24 часа
A <sub>2</sub>	полунепрерывное плавание в течение не более 18 часов;	
B	непрерывное плавание в течение 24 часов и более.	

Судно, осуществляющее плавание в режиме A<sub>1</sub> или A<sub>2</sub>, 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 который находится в исправном рабочем состоянии. В других случаях судно, осуществляющее плавание в режиме A<sub>1</sub>, должно прерывать его на весь период времени с 22 часов до 6 часов, а судно, осуществляющее плавание в режиме A<sub>2</sub>, – на весь период времени с 23 часов до 5 часов.

## 6 Обязательный отдых

6.1 При режиме эксплуатации A<sub>1</sub> 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<sub>2</sub> все члены экипажа должны иметь 8-часовой отдых, в том числе непрерывный 6-часовой отдых, не включаемый в продолжительность рейса<sup>6</sup>, в течение каждого 24-часового периода времени, отсчет которого начинается по окончании каждого периода 6-часового отдыха.

При режиме эксплуатации B 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 освободиться от выполнения любых обязанностей, в том числе по наблюдению или пребыванию в

<sup>4</sup> В некоторых речных бассейнах компетентные органы могут устанавливать режимы эксплуатации, отличные от тех, которые указаны в разделе 5.

<sup>5</sup> 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.

<sup>6</sup> 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.

состоянии готовности к выполнению своих функций; обязанности по наблюдению и соблюдению бдительности, предусмотренные Европейскими правилами судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП) в случае судов, находящихся на стоянке, не рассматриваются в качестве обязательства по смыслу настоящего пункта.

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

## 7 Изменение или повторение режима эксплуатации

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

i) 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  $A_2$ ;

ii) 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;

iii) 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;

iv) 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.

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.

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.

## 8 Судовой вахтенный журнал, тахограф

8.1 На борту каждого судна, к которому применяются положения настоящих Рекомендаций в соответствии с разделом 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 **единый европейский идентификационный номер**, выдается компетентным органом, выдавшим свидетельство об осмотре судна.

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

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

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.

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

8.4 При выдаче первого судового вахтенного журнала в соответствии с пунктом 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 8.2 фиксируется компетентным органом в этом свидетельстве.

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

## 9 Оборудование судов<sup>7</sup>

9.1 Самоходные суда, самоходные суда-толкачи, толкаемые составы и пассажирские суда с минимальным экипажем должны соответствовать условиям, предусмотренным в главе 23 «Экипажи» пересмотренной Резолюции № 61.

<sup>7</sup> Новый текст пункта 9.1 заменяет собой существующий текст пункта 23–9 Резолюции № 61.

## 10 Минимальный состав экипажа самоходных грузовых судов и толкачей<sup>8</sup>

Минимальный состав экипажа самоходных грузовых судов и толкачей включает:

Длина судна <i>L</i> в м	Члены экипажа	Число членов экипажа при режиме эксплуатации		
		<i>A</i> <sub>1</sub>	<i>A</i> <sub>2</sub>	<i>B</i>
$L \leq 70$	судоводитель	1	2	2
	рулевой	–	–	–
	матрос первого класса	–	–	–
	матрос второго класса	1	–	2
$70 < L \leq 86$	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 <sup>9</sup>

## 11 Минимальный экипаж толкаемых составов, счальных групп и других жестких соединений<sup>10</sup>

11.1 Минимальный экипаж толкаемых составов, счальных групп и других жестких соединений включает:

<sup>8</sup> Компетентные органы могут допускать иной состав минимального экипажа по наименованию должностей, за исключением числа судоводителей, которое должно быть не ниже предела, оговоренного в настоящем разделе. Независимо от состава минимального экипажа, общее число его членов и их квалификация должны быть не ниже пределов, оговоренных в настоящем разделе. Независимо от вышеизложенного, 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.

<sup>9</sup> Если рулевой заменяется третьим судоводителем, то достаточно одного матроса второго класса.

<sup>10</sup> Компетентные органы могут допускать иной состав минимального экипажа по наименованию должностей, за исключением числа судоводителей, которое должно быть не ниже предела, оговоренного в настоящем разделе. Независимо от состава минимального экипажа, общее число его членов и их квалификация должны быть не ниже пределов, оговоренных в настоящем разделе. Независимо от вышеизложенного, 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.

Вид состава	Члены экипажа	Число членов экипажа при режиме эксплуатации		
		A <sub>1</sub>	A <sub>2</sub>	B
толкач + одна толкаемая баржа <sup>11</sup> или соединение со следующими габаритными размерами: L ≤ 116,5 м B ≤ 15 м	Судоводитель			
	рулевой	1	2	2
	матрос первого класса	1	–	1
	матрос второго класса	–	–	–
толкач + две толкаемых баржи или самоходное судно + одна толкаемая баржа	Судоводитель			
	рулевой	1	2	2
	матрос первого класса	1	–	1
	матрос второго класса	–	–	–
толкач + три или четыре толкаемых баржи или самоходное судно + две или три толкаемых баржи	Судоводитель			
	рулевой	1	2	2
	матрос первого класса	1	–	1
	матрос второго класса	–	–	–
толкач + более четырех толкаемых барж	Судоводитель			
	рулевой	1	2	2
	матрос первого класса	1	–	1
	матрос второго класса	–	–	–
	механик или матрос-моторист	3	4	4 <sup>15</sup>
	моторист	1	1	1

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

11.3 В случае толкаемых или буксируемых барж в минимальный состав экипажа вводится по одному матросу второго класса на каждые две баржи.

<sup>11</sup> 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, баржи Like);

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

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

<sup>12</sup> Если рулевой заменяется третьим судоводителем, то достаточно одного матроса второго класса.

<sup>13</sup> Если рулевой заменяется третьим судоводителем, то состав экипажа может не включать механика или матроса-моториста.

<sup>14</sup> Если рулевой заменяется третьим судоводителем, то достаточно двух матросов второго класса.

<sup>15</sup> Если рулевой заменяется третьим судоводителем, то достаточно трех матросов второго класса.

## 12 Минимальный состав экипажа пассажирских судов<sup>16</sup>

12.1 Минимальный экипаж пассажирских судов для дневных экскурсий включает:

Максимально допустимое число пассажиров	Члены экипажа	Число членов экипажа при режиме эксплуатации		
		A <sub>1</sub>	A <sub>2</sub>	B
до 75 пассажиров	Судоводитель			
	рулевой	1	2	2
	матрос первого класса	–	–	–
	матрос второго класса	–	–	–
	механик <b>или</b> матрос-моторист	1	1	2
от 76 до 250 пассажиров	Судоводитель			
	рулевой	1	2	2
	матрос первого класса	–	–	–
	матрос второго класса	–	–	–
	механик <b>или</b> матрос-моторист	2 <sup>17</sup>	1	2
от 251 до 600 пассажиров	Судоводитель			
	рулевой	1	2	3
	матрос первого класса	–	–	–
	матрос второго класса	1	–	–
	механик <b>или</b> матрос-моторист	–	1	1
от 601 до 1 000 пассажиров	Судоводитель			
	рулевой	1	2	3
	матрос первого класса	1	–	–
	матрос второго класса	–	–	–
	механик <b>или</b> матрос-моторист	2	2	2
более 1 000 пассажиров	Судоводитель			
	рулевой	2	2	3
	матрос первого класса	–	–	–
	матрос второго класса	–	–	–
	механик <b>или</b> матрос-моторист	3	4	4
		1	1	1

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

<sup>16</sup> Компетентные органы могут допускать иной состав минимального экипажа по наименованию должностей, за исключением числа судоводителей, которое должно быть не ниже предела, оговоренного в настоящем разделе. Независимо от состава минимального экипажа, общее число его членов и их квалификация должны быть не ниже пределов, оговоренных в настоящем разделе. Независимо от вышеизложенного, 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.

<sup>17</sup> Оба матроса второго класса могут быть заменены механиком или матросом-мотористом.

### 12.3 Минимальный экипаж пассажирских классных судов включает<sup>18</sup>:

Группа в зависимости от числа спальных мест	Члены экипажа	Число членов экипажа при режиме эксплуатации		
		A <sub>1</sub>	A <sub>2</sub>	B
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	—	—	—
	рулевой	1	2	3
	матрос первого класса	1	—	—
	матрос второго класса	—	—	—
	механик или матрос-моторист	1	1	1
более 100 спальных мест	Судоводитель	—	—	—
	рулевой	1	2	3
	матрос первого класса	1	—	—
	матрос второго класса	—	—	—
	механик или матрос-моторист	2	3	3
		1	1	1

## 13 Численность экипажа судов в случае некомплекта минимального оборудования, предусмотренного в разделе 9

13.1 Если оборудование самоходного грузового судна, толкача, жесткого состава, другого жесткого соединения или пассажирского судна не соответствует стандарту на оборудование, предусмотренному в пункте 23–9.1, [минимальный экипаж, предписанный в разделах 10, 11 или 12, должен быть увеличен:

i) на одного матроса второго класса при режимах эксплуатации A<sub>1</sub> и A<sub>2</sub>, и

ii) на двух матросов второго класса при режиме эксплуатации B. Однако если судно не отвечает только требованиям подпунктов ix) и x) или одному из подпунктов ix) или x) пункта 23–9.1, то при режиме эксплуатации B экипаж увеличивается не на двух, а на одного матроса второго класса.

13.2 Кроме того, если не соблюдаются одно или несколько предписаний подпунктов i) – iii) пункта 23–9.1, то

i) матрос второго класса, упомянутый в подпункте i) пункта 23–13.1, должен быть заменен матросом-мотористом при режимах эксплуатации A<sub>1</sub> и A<sub>2</sub>, и

<sup>18</sup> Компетентные органы могут допускать иной состав минимального экипажа по наименованию должностей, за исключением числа судоводителей, которое должно быть не ниже предела, оговоренного в настоящем разделе. Независимо от состава минимального экипажа, общее число его членов и их квалификация должны быть не ниже пределов, оговоренных в настоящем разделе. Независимо от вышеизложенного, 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.

ii) два матроса второго класса, упомянутые в подпункте ii) пункта 23–13.1, должны быть заменены двумя матросами-мотористами при режиме эксплуатации ВJ<sup>19</sup>.

#### **14 Минимальные составы экипажа для других судов**

Для судов, не упомянутых в разделах 10–12, но предусмотренных в настоящих Рекомендациях в соответствии с разделом 1 выше (например, буксиров, буксируемых барж, 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.

#### **15 Минимальный состав экипажа морских судов<sup>20</sup>**

#### **16 Дополнительные предписания в отношении персонала, обеспечивающего безопасность на судах, перевозящих опасные грузы<sup>21</sup>**

16.1 Экипажи судов, предназначенных для перевозки опасных грузов, должны также удовлетворять Европейскому соглашению о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям.

#### **17 Дополнительные предписания в отношении персонала, обеспечивающего безопасность на пассажирских судах<sup>22</sup>**

##### **Приложения<sup>23</sup>**

Приложение E1	Образец бортового журнала
Приложение E2	Образец служебной книжки
Приложение E3	Требования к тахографам (рейсовым самописцам) и предписания, касающиеся установки тахографов на борту судна
Приложение E4	Образец справки, подтверждающий время отдыха
Приложение F1	Образец удостоверения эксперта по перевозкам пассажиров на судах

<sup>19</sup> Секретариат предлагает вернуться к рассмотрению поправки к этому разделу после завершения работы над главой 23 Резолюции № 61.

<sup>20</sup> Предложение Дунайской комиссии, неофициальный документ № 5 (2013 года) SC.3/WP.3, раздел 23–15 (на русском и французском языках).

<sup>21</sup> Предложение Дунайской комиссии: Поскольку Рекомендации Дунайской комиссии содержат дополнительные предписания в отношении персонала, обеспечивающего безопасность на судах, перевозящих опасные грузы, в виде ссылки на соответствующие положения Правил, прилагаемых к Европейскому соглашению о международной перевозке опасных грузов (ВОПОГ), в пункте 1–1.9 Резолюции № 61 также содержится ссылка в контексте судов, перевозящих опасные грузы. Секретариат предлагает в данном случае сделать аналогичную ссылку на ВОПОГ.

<sup>22</sup> Предложение Дунайской комиссии, неофициальный документ № 5 (2013 года) SC.3/WP.3, раздел 23–17 (на русском и французском языках).

<sup>23</sup> Предложение Дунайской комиссии, неофициальный документ № 5 (2013 года) SC.3/WP.3.

- Приложение F2      Образец удостоверения на право оказания первой помощи на пассажирских судах
- Приложение F3      Образец удостоверения на право использования дыхательных аппаратов на пассажирских судах
- Приложение F4      Образец журнала учета учебных занятий по вопросам безопасности на пассажирских судах.
-