

Distr.: Restricted

19 June 2015

Russian

English and Russian only

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту

Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях

Сорок седьмая сессия

Женева, 24–26 июня 2015 года

Пункт 5 предварительной повестки дня

Рекомендации, касающиеся согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания (Резолюция № 61, пересмотренная)

Приложение к Резолюции № 61: предложение по внесению изменений в Главу 23 и Добавление 2

Передано председателем Группы добровольцев по Резолюции № 61

Настоящий документ содержит предложение по внесению изменений в Главу 23 «Экипажи» и обусловленных ими изменений в Добавление 2 «Образец судового свидетельства» приложения к Резолюции № 61, обсужденное на 9-м заседании Группы добровольцев по Резолюции № 61, состоявшемся в Женеве с 11 по 13 мая 2015 г.

Группа добровольцев предложила внести изменения в Главу 23 и привести ее в соответствие с Главой 23 Директивы 2006/87/ЕС. Группа рекомендовала Рабочей группе по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WP.3) рассматривать это предложение в совокупности с возможной разработкой нового документа, содержащего требования к минимальному составу экипажа, которые в настоящем предложении исключены. Как следствие из вновь предложенного текста Главы 23, группа предложила внести соответствующие изменения в пункты 46 – 48 Судового свидетельства.

I. Проект предложения по внесению изменений в Главу 23 «Экипажи»

«ГЛАВА 23
ЭКИПАЖИ

~~23-1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ (НЕТ ПОЛОЖЕНИЙ)~~

~~23 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).~~

~~23 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.~~

~~23 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.~~

23-2 ЧЛЕНЫ ЭКИПАЖА (НЕТ ПОЛОЖЕНИЙ)

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) — радиоспециалисты¹.

~~23 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.~~

23 2.3 Члены экипажа должны отвечать следующим квалификационным требованиям:

23 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, пересмотренная).

23 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 23 2.3.4, или

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

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.

23-2.3.3 — 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 23-2.3.5 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 23-2.3.5 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 23-2.3.4.

23-2.3.4 — Матрос второго класса:

- i) — должен быть не моложе 17 лет и
 - — успешно сдать экзамен, подтверждающий завершение профессионального обучения, предусмотренного в пункте 23-2.3.5 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.

23-2.3.5 — 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.

23-2.3.6 — Неквалифицированный член палубной команды:

должен быть не моложе 16 лет.

23-2.3.7 — Механик:

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

- i) — должен быть не моложе 18 лет и 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.

~~23 2.3.8 — Электромеханик:~~

- i) — должен быть не моложе 18 лет и успешно сдать экзамен по курсу профессиональной подготовки по судовым электромеханизмам; либо
- ii) — должен быть не моложе 18 лет и иметь стаж работы в составе судовой команды в течение периода, установленного компетентным органом.

~~23 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.

~~23 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.~~

23-3 ЧЛЕНЫ ЭКИПАЖА — ФИЗИЧЕСКАЯ ПРИГОДНОСТЬ (НЕТ ПОЛОЖЕНИЙ)

~~23 3.1 Профессиональная физическая пригодность должна быть засвидетельствована медицинской справкой, выданной во время первого зачисления в состав экипажа врачом, назначенным компетентным органом.~~

~~23 3.2 — Физическая пригодность, в частности, предусматривает:~~

- i) — наличие достаточно хорошего зрения и слуха;
- ii) — наличие физической силы, позволяющей без посторонней помощи поднять груз весом 20 кг³.

~~23 3.3 — Подтверждение физической пригодности в соответствии с пунктами 23 3.1 и 23 3.2 выше должно периодически обновляться в соответствии с требованиями Администрации.~~

~~23 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.~~

23-4 ПРОВЕРКА КВАЛИФИКАЦИИ — СЛУЖЕБНАЯ КНИЖКА (НЕТ ПОЛОЖЕНИЙ)

~~23 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 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.~~

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

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 23.2, а также конкретные данные о выполненных рейсах или занимаемых должностях в период работы на судах.

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

23.4.3 Компетентный орган, предусмотренный в пункте 23.4.2 выше, отвечает за внесение данных общего характера, упомянутых выше в пункте 23.4.1. Судоводитель отвечает за внесение конкретных данных, упомянутых выше в пункте 23.4.1. 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.

23.4.4 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, пересмотренная), такое удостоверение заменяет служебную книжку.

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

23.4.5.1 для судоводителя посредством представления удостоверения судоводителя;

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

23.4.6 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.

23.5 РЕЖИМЫ ЭКСПЛУАТАЦИИ⁴ (НЕТ ПОЛОЖЕНИЙ)

Различаются следующие режимы эксплуатации:

- | | | |
|---|---|---------------------------|
| <p>A1 дневное плавание в течение максимум 14 часов⁵;</p> <p>A2 полунепрерывное плавание в течение не более 18 часов;</p> <p>B непрерывное плавание в течение 24 часов и более.</p> | } | на период времени 24 часа |
|---|---|---------------------------|

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 который находится в

⁴ В некоторых речных бассейнах компетентные органы могут устанавливать режимы эксплуатации, отличные от тех, которые указаны в разделе 23.5.

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.

неправном рабочем состоянии. В других случаях судно, осуществляющее плавание в режиме А1, должно прерывать его на весь период времени с 22 часов до 6 часов, а судно, осуществляющее плавание в режиме А2, — на весь период времени с 23 часов до 5 часов.

23-6 ~~ОБЯЗАТЕЛЬНЫЙ ОТДЫХ (НЕТ ПОЛОЖЕНИЙ)~~

~~23 6.1 При режиме эксплуатации А1 все члены экипажа должны иметь непрерывный 8 часовой отдых, не включаемый в продолжительность рейса, в течение каждого 24 часового периода времени, отчет которого начинается по окончании каждого периода 8 часового отдыха.~~

~~При режиме эксплуатации А2 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, отчет 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 освободиться 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.~~

~~23 6.2 Положения о более продолжительных периодах отдыха, содержащиеся в правилах работы и коллективных договорах, остаются в силе.~~

23-7 ~~ИЗМЕНЕНИЕ ИЛИ ПОВТОРЕНИЕ РЕЖИМА ЭКСПЛУАТАЦИИ (НЕТ ПОЛОЖЕНИЙ)~~

~~23 7.1 Изменение или повторение режима эксплуатации допускается только при соблюдении следующих требований:~~

- ~~i) замена режима эксплуатации А1 на режим А2 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 А2, 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 А2;~~
- ~~ii) замена режима эксплуатации А2 на режим А1 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 А1, завершили непрерывный 8 часовой отдых, не включаемый в продолжительность рейса;~~
- ~~iii) замена режима эксплуатации В на режим А1 или А2 допускается только в том случае,
 - если производится полная замена экипажа, либо~~

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.

- ~~• если непосредственно перед изменением одного режима на другой члены экипажа, требующиеся при режиме эксплуатации А1 и А2, завершили соответственно 8 часовой и 6 часовой непрерывный отдых;~~
- iv) замена режима эксплуатации А1 и А2 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.~~

23 7.2 Повторение режима эксплуатации А1 или А2 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 А1 или А2, завершили соответственно 8 часовой или 6 часовой непрерывный отдых, не включаемый в продолжительность рейса.~~

23 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.

23-8 СУДОВОЙ ВАХТЕННЫЙ ЖУРНАЛ, ТАХОГРАФ (НЕТ ПОЛОЖЕНИЙ)

23 8.1 На борту каждого судна, к которому применяются положения настоящих Рекомендаций в соответствии с разделом 23 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 ежедневно должны делаться записи о времени начала и окончания периодов отдыха.

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

23 8.2 Последующие судовые вахтенные журналы могут выдаваться местным компетентным органом, который предоставляет 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.

23 8.3 Аннулированный вахтенный журнал должен храниться на борту судна в течение шести месяцев с момента внесения в него последней записи.

23 8.4 При выдаче первого судового вахтенного журнала в соответствии с пунктом 23 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 23 8.2 фиксируется компетентным органом в этом свидетельстве.

23 8.5 Если судно оборудовано тахографом, то регистрационные записи тахографа должны храниться на борту судна в течение шести месяцев с момента последней записи.

23-9 ОБОРУДОВАНИЕ СУДОВ

23-9.1 Помимо других положений настоящих Рекомендаций, самоходные суда, самоходные суда-толкачи, толкачи, толкаемые составы и пассажирские суда с минимальным экипажем должны удовлетворять нижеприведенным предписаниям. Для самоходных судов, толкачей, толкаемых составов и пассажирских судов соответствие или несоответствие положениям подпунктов 1-1 или 1-2 пунктов 23-9.1.1 или 23-9.1.2 должно быть указано органом надзора Администрацией в пункте 47 Судового свидетельства.

~~1-1~~ 23-9.1.1 Стандарт S1

- i) Силовые установки должны быть устроены таким образом, чтобы можно было изменять скорость и направление движения с рулевого поста судна. Вспомогательные механизмы, необходимые для обеспечения движения судна, должны включаться и останавливаться с рулевого поста, если они не включаются автоматически или не работают постоянно в течении всего рейса;
- ii) Критические уровни
 - температуры воды, используемой для охлаждения главных механизмов,
 - давления масла в системе смазки главных механизмов и передаточных механизмах,
 - давления масла и воздуха в устройствах реверсирования главных механизмов, реверсируемых передаточных механизмах или гребных винтах, и
 - показателя заполнения трюма машинного отделениядолжны 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;
- iii) подача топлива и охлаждение главных механизмов должны осуществляться автоматически;
- iv) поворот руля должен производиться одним человеком без особых усилий даже при максимально допустимой осадке судна;
- v) подача световых и звуковых сигналов, предписываемых Европейскими правилами судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП) для судов на ходу, должна производиться с рулевого поста;
- vi) 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;
- ~~vii) должна обеспечиваться возможность спуска на воду предписанной судовой шлюпки одним членом экипажа в надлежащее время;~~
- ~~viii) на борту судна должен быть установлен поворотный прожектор, управляемый с рулевого поста;~~
- ix) усилия, необходимые для управления рукоятками и аналогичными поворотными устройствами грузоподъемных механизмов, не должны превышать 16 кг;
- x) буксирные лебедки, указанные в Судовом свидетельстве, должны иметь механический привод;
- xi) осушительные насосы и насосы для мойки палуб должны иметь механический привод;
- xii) основные приборы управления и контроля должны располагаться в соответствии с нормами эргономики;
- xiii) должна быть обеспечена возможность управления оборудованием, упомянутым в пункте 6-1.1, с рулевого поста;

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

~~4.2 23-9.1.2 Стандарт S2~~

~~(a)(i) Для самоходных судов, эксплуатируемых самостоятельно:~~

~~стандарт S1 и дополнительное оснащение носовым подруливающим устройством, управляемым с рулевого поста;~~

~~(b)(ii) Для самоходных судов, приводящих в движение счаленную группу:~~

~~стандарт S1 и дополнительное оснащение носовым подруливающим устройством, управляемым с рулевого поста;~~

~~(c)(iii) Для самоходных судов, приводящих в движение толкаемые составы, состоящие из самого самоходного судна и баржи перед ним:~~

~~стандарт S1 и дополнительное оснащение сцепными устройствами с гидравлическим или электрическим управлением. Однако это оборудование не требуется, если судно, находящееся в голове состава, оборудовано носовым подруливающим устройством, управляемым с рулевого поста самоходного судна-толкача;~~

~~(d)(iv) Для толкачей, приводящих в движение толкаемый состав:~~

~~стандарт S1 и дополнительное оснащение сцепными устройствами с гидравлическим или электрическим управлением. Однако это оборудование не требуется, если судно, находящееся в голове толкаемого состава, оборудовано носовым подруливающим устройством, управляемым с рулевого поста толкача;~~

~~(e)(v) Для пассажирских судов:~~

~~стандарт S1 и дополнительное оснащение носовым подруливающим устройством, управляемым с рулевого поста. Однако это оборудование не требуется, если движительно-рулевая система пассажирского судна обеспечивает равноценную маневренность.~~

~~23 9.2 Соответствие или несоответствие судна предписаниям приведенного выше пункта 23 9.1 удостоверяется посредством свидетельства, выдаваемого Администрацией.~~

~~Это свидетельство должно находиться на борту судна.~~

~~23 10 МИНИМАЛЬНЫЙ ЭКИПАЖ САМОХОДНЫХ ГРУЗОВЫХ СУДОВ И ТОЛКАЧЕЙ⁷ (НЕТ ПОЛОЖЕНИЙ)~~

~~Минимальный экипаж самоходных грузовых судов и толкачей включает:~~

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

⁷ 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. 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.

	рулевой	-	-	-
	матрос первого класса	4	-	-
	матрос второго класса	-	4	2
L > 86	судоводитель	4	2	2
	рулевой	4	-	4
	матрос первого класса	-	-	-
	матрос второго класса	4	2	2 ⁸

23-11 МИНИМАЛЬНЫЙ ЭКИПАЖ ТОЛКАЕМЫХ СОСТАВОВ, СЧАЛЕННЫХ ГРУПП И ДРУГИХ ЖЕСТКИХ СОЕДИНЕНИЙ⁹ (НЕТ ПОЛОЖЕНИЙ)

23-11.1 Минимальный экипаж толкаемых составов, счаленных групп и других жестких соединений включает:

Вид состава	Члены экипажа	Число членов экипажа при режиме эксплуатации		
		A ₁	A ₂	B
толкач + одна толкаемая баржа ¹⁰ или соединение со следующими габаритными размерами: L ≤ 116,5 м B ≤ 15 м	судоводитель	4	2	2
	рулевой	4	-	4
	матрос первого класса	-	-	-
	матрос второго класса	4	2	2 ¹¹
	механик или матрос-моторист	-	-	-
толкач + две толкаемых баржи или самоходное судно + одна толкаемая баржа	судоводитель	4	2	2
	рулевой	4	-	4
	матрос первого класса	-	-	-
	матрос второго класса	2	3	2
	механик или матрос-моторист	-	-	1 ¹²
толкач + три или четыре толкаемых баржи или самоходное судно + две или три толкаемых баржи	судоводитель	4	2	2
	рулевой	4	-	4
	матрос первого класса	-	-	-
	матрос второго класса	2	3	3 ¹³
	механик или матрос-моторист	4	4	4
толкач + более четырех толкаемых	судоводитель	4	2	2

⁸ Если рулевой заменяется третьим судоводителем, то достаточно одного матроса второго класса.

⁹ 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. 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.

¹⁰ Термин "баржа (баржи)" относится к стандартной барже Егоре 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).

¹¹ Если рулевой заменяется третьим судоводителем, то достаточно одного матроса второго класса.

¹² Если рулевой заменяется третьим судоводителем, то состав экипажа может не включать механика или матроса-моториста.

¹³ Если рулевой заменяется третьим судоводителем, то достаточно двух матросов второго класса.

барж	рулевой	1	-	1
	матрос первого класса	-	-	-
	матрос второго класса	3	4	4 ¹⁴
	механик или матрос-моторист	1	1	1

23 11.2 — Компетентный орган может предписывать иные требования в отношении численности экипажа для составов длиной до 82 м и шириной 11,45 м.

23 11.3 — В случае толкаемых или буксируемых барж в минимальный состав экипажа вводится по одному матросу второго класса на каждые две баржи.

23-12 МИНИМАЛЬНЫЙ ЭКИПАЖ ПАССАЖИРСКИХ СУДОВ¹⁵⁻¹⁶ (НЕТ ПОЛОЖЕНИЙ)

23 12.1 — Минимальный экипаж пассажирских судов для дневных эскурсий включает:

Максимально допустимое число пассажиров	Члены экипажа	Число членов экипажа при режиме эксплуатации		
		A ₁	A ₂	B
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 ¹⁷	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

¹⁴ Если рулевой заменяется третьим судоводителем, то достаточно трех матросов второго класса.

¹⁵ 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. 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.

¹⁶ 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. 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.

¹⁷ Оба матроса второго класса могут быть заменены механиком или матросом-мотористом.

от 601 до 1 000 пассажиров	судоводитель	4	2	3
	рулевой	4	-	-
	матрос первого класса	-	-	-
	матрос второго класса	2	2	2
	механик или матрос-моторист	4	4	4
более 1 000 пассажиров	судоводитель	2	2	3
	рулевой	-	-	-
	матрос первого класса	-	-	-
	матрос второго класса	3	4	4
	механик или матрос-моторист	4	4	4

23-12.2 — Минимальный экипаж паровых судов для дневных эжекурений при всех режимах эксплуатации следует увеличить на одного механика.

23-12.3 — Минимальный экипаж пассажирских классных судов включает¹⁸:

Группа в зависимости от количества спальных мест	Члены экипажа	Число членов экипажа при режиме эксплуатации		
		A ₁	A ₂	B
до 50 спальных мест	судоводитель	4	2	3
	рулевой	-	-	-
	матрос первого класса	4	-	-
	матрос второго класса	-	4	4
	механик или матрос-моторист	4	4	4
от 51 до 100 спальных мест	судоводитель	4	2	3
	рулевой	4	-	-
	матрос первого класса	-	-	-
	матрос второго класса	4	4	4
	механик или матрос-моторист	4	4	4
более 100 спальных мест	судоводитель	4	2	3
	рулевой	4	-	-
	матрос первого класса	-	-	-
	матрос второго класса	2	3	3
	механик или матрос-моторист	4	4	4

23-13 ЧИСЛЕННОСТЬ ЭКИПАЖА СУДОВ В СЛУЧАЕ НЕКОМПЛЕКТА МИНИМАЛЬНОГО ОБОРУДОВАНИЯ, ПРЕДУСМОТРЕННОГО В РАЗДЕЛЕ 23-9¹⁹ (НЕТ ПОЛОЖЕНИЙ)

¹⁸ 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. 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.

¹⁹ 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. Несмотря на вышеизложенное, на внутренних водных путях, где это допускается национальным или международным законодательством, один или несколько матросов

23-13.1 — 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 23-10, 23-11 или 23-12, должен быть увеличен:

- i) — на одного матроса второго класса при режимах эксплуатации А1 и А2, и
- ii) — на двух матросов второго класса при режиме эксплуатации В. 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 В экипаж увеличивается не на двух, а на одного матроса второго класса.

23-13.2 — Кроме того, если не соблюдаются предписания одного или нескольких из 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 А1 и А2, и
- ii) — два матроса второго класса, упомянутые в подпункте ii) пункта 23-13.1, должны быть заменены двумя матросами мотористами при режиме эксплуатации В.

23-14 МИНИМАЛЬНЫЙ ЭКИПАЖ ДРУГИХ СУДОВ²⁰ (НЕТ ПОЛОЖЕНИЙ)

Для судов, не упомянутых в разделах 23-10 — 23-12, но предусмотренных в настоящих Рекомендациях в соответствии с разделом 23-1 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".

**II. Проект предложения по внесению изменений в
Добавление 2 «Образец судового свидетельства»**

46. Режимы эксплуатации, соответствующие требованиям национального или международного законодательства в отношении минимальной численности экипажа (**) Судно допущено к эксплуатации в режиме А1*, А2*, В*.			
47. Оборудование судна в соответствии с 23-9.2 Судно удовлетворяет* / не удовлетворяет* пункту 23-9.1 23-9.1.1 (*)/23-9.1.2(*). В соответствии со статьей 23-13 минимальная численность экипажа должна быть увеличена следующим образом*/не должна быть увеличена*:			
Место для внесения сведений о минимальной численности экипажа, отвечающей требованиям национального или международного законодательства (**)	Режим эксплуатации Место для указания режимов эксплуатации в соответствии с пунктом 46.		
	А1	А2	В

второго класса могут быть заменены матросами учениками или неквалифицированными членами палубной команды.

²⁰ 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. 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.

Матрос второго класса
Замена матроса второго класса матросом-мотористом.....
Замечания и особые условия:			
.....			
.....			
.....			

48. Минимальный состав экипажа в соответствии со статьей 23-14 Место для внесения сведений о минимальной численности экипажа для судов, к которым не относятся общие указания о минимальной численности экипажа по национальному или международному законодательству (**)

	Режим эксплуатации		
	Место для указания режимов эксплуатации в соответствии с пунктом 46.		
	A ₁	A ₂	B
Судоводитель
Рулевой
Матрос первого класса
Матрос второго класса
Механик
Матрос-моторист