

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ
КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ
РАБОЧАЯ ГРУППА ПО ВНУТРЕННЕМУ ВОДНОМУ ТРАНСПОРТУ
Женева**

**Рекомендации, касающиеся технических предписаний,
применимых к судам внутреннего плавания**

Добавление 6

Резолюции №№ 53, 55 и 56



**ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ
НЬЮ-ЙОРК И ЖЕНЕВА, 2004 ГОД**

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

Резолюция № 53

(принята Рабочей группой по внутреннему водному транспорту 21 октября 2004 г.)

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.1-5),

принимая во внимание, что экипажи судов внутреннего плавания все чаще включают представителей различных национальностей,

считая, что применение на борту судов стандартных, не зависящих от того или иного языка знаков и сигналов, содержащих информацию об опасности пожара, охране здоровья и использовании соответствующего оборудования, будет способствовать повышению уровня безопасности в сфере внутреннего судоходства,

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, пункт 14),

1. постановляет внести поправки в Рекомендации, касающиеся технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания, согласно добавлению А, текст которого содержится в приложении к настоящей резолюции,

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

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

Приложение

"Добавление А

**Знаки и сигналы безопасности, подлежащие использованию на борту
судов внутреннего плавания**

<p><i>Рис. 1</i></p> <p>Посторонним вход воспрещен</p>		<p><u>Цвет:</u> красный/белый/черный</p>
<p><i>Рис. 2</i></p> <p>Огнеопасно, не курить</p>		<p><u>Цвет:</u> красный/белый/черный</p>
<p><i>Рис. 3</i></p> <p>Огнетушитель</p>		<p><u>Цвет:</u> красный/белый</p>
<p><i>Рис. 4</i></p> <p>Общая опасность</p>		<p><u>Цвет:</u> черный/желтый</p>

<p><i>Рис. 5</i></p> <p>Пожарный шланг</p>		<p><u>Цвет:</u> красный/белый</p>
<p><i>Рис. 6</i></p> <p>Противопожарная система</p>		<p><u>Цвет:</u> красный/белый</p>
<p><i>Рис. 7</i></p> <p>Рекомендуется ношение шумоизолирующих наушников</p>		<p><u>Цвет:</u> синий/белый</p>

Используемые пиктограммы могут несколько отличаться от пиктограмм, приведенных выше, либо могут быть более детальными по сравнению с ними, однако их значение должно оставаться неизменным, а различия и корректировки не должны затруднять их понимания.

Администрации могут допускать использование на борту судов дополнительных графических знаков и сигналов безопасности, которые должны в максимально возможной степени соответствовать обозначениям, рекомендованным в надлежащих резолюциях Международной морской организации и в стандартах Международной организации по стандартизации".

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

Резолюция № 55

(принята Рабочей группой по внутреннему водному транспорту 21 октября 2004 г.)

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.1-5),

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, п.п. 31 и 32),

принимая к сведению Директиву Европейского Парламента и Совета 2004/26/ЕС, содержащую поправки к Директиве 97/68/ЕС о приведении в соответствие законодательства государств-членов, касающегося принятия мер против выбросов газообразных загрязнителей и твердых частиц двигателями внутреннего сгорания, устанавливаемыми на недорожных передвижных механизмах,

принимая к сведению также главу 8-бис Правил освидетельствования судов на Рейне (ПОСР),

считая, что ограничение выбросов выхлопных газов новыми двигателями, установленными на судах, осуществляющих судоходство на внутренних водных путях, и контроль за этими выбросами будут способствовать повышению качественного уровня окружающей среды,

учитывая усилия, предпринимаемые в рамках других видов транспорта с целью сокращения выбросов выхлопных газов дизельными двигателями в ходе технического процесса,

постановляет внести поправки в Рекомендации, касающиеся технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания, согласно тексту, содержащемуся 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

Включить новую главу 5-бис следующего содержания:

**"ГЛАВА 5-БИС
ВЫБРОСЫ ВЫХЛОПНЫХ ГАЗОВ И ЗАГРЯЗНЯЮЩИХ ЧАСТИЦ
ДИЗЕЛЬНЫМИ ДВИГАТЕЛЯМИ**

- 5-бис-1 Определения
- 5-бис-1.1 Для целей настоящей главы:
- 5-бис-1.1.1 "Двигатель" означает любой двигатель, работающий по принципу воспламенения от сжатия (дизельный двигатель), включая двигатели главных и вспомогательных механизмов;
- 5-бис-1.1.2 "Восстановленный двигатель" означает уже находившийся в эксплуатации отремонтированный двигатель, который аналогичен заменяемому двигателю с точки зрения мощности, режима эксплуатации и условий установки;
- 5-бис-1.1.3 "Приемка по типу" означает решение, принимая которое компетентный орган удостоверяет, что тип двигателя, семейство или группа двигателей удовлетворяет техническим требованиям настоящей главы с точки зрения выбросов двигателем выхлопных газов и загрязняющих воздух частиц;
- 5-бис-1.1.4 "Контроль за установкой" означает процедуру, посредством которой компетентный орган удостоверяется в том, что установленный на борту судна двигатель удовлетворяет техническим требованиям настоящей главы с точки зрения выбросов выхлопных газов и загрязняющих воздух частиц, в том числе после любых модификаций и/или регулировок, которые могли быть произведены после прохождения приемки по типу;
- 5-бис-1.1.5 "Промежуточный контроль" означает процедуру, посредством которой компетентный орган удостоверяется в том, что установленный на борту судна двигатель удовлетворяет техническим требованиям настоящей главы с точки зрения выбросов газов и загрязняющих воздух частиц, в том числе после любых модификаций и/или регулировок, которые могли быть произведены после проведения контроля за установкой;
- 5-бис-1.1.6 "Специальный контроль" означает процедуру посредством которой компетентный орган удостоверяется в том, что после осуществления каждой значительной модификации используемый на борту судна двигатель продолжает удовлетворять техническим требованиям настоящей главы, касающимся выбросов выхлопных газов и загрязняющих воздух частиц;

- 5-бис-1.1.7 "Тип двигателя" означает совокупность двигателей, идентичных с точки зрения своих основных характеристик; должен быть изготовлен по меньшей мере один двигатель данного типа;
- 5-бис-1.1.8 "Семейство двигателей" означает совокупность двигателей, отобранных изготовителем и утвержденных компетентным органом, которые все по своей конструкции должны иметь аналогичные характеристики, касающиеся уровня выбросов выхлопных газов и загрязняющих воздух частиц и удовлетворять требованиям настоящей главы;
- 5-бис-1.1.9 "Группа двигателей" означает совокупность двигателей, отобранных изготовителем и утвержденных компетентным органом, причем все они по своей конструкции должны иметь аналогичные характеристики, касающиеся уровня выбросов выхлопных газов и загрязняющих воздух частиц и удовлетворять требованиям настоящей главы; при этом регулировку или модификацию отдельных двигателей разрешается производить в установленных пределах только после проведения типового испытания;
- 5-бис-1.1.10 "Номинальная мощность" означает полезную мощность двигателя, работающего в номинальном режиме и с полной нагрузкой;
- 5-бис-1.1.11 "Свидетельство о приемке по типу" означает документ, посредством которого компетентный орган удостоверяет приемку по типу;
- 5-бис-1.1.12 "Паспорт параметров двигателя" означает документ, в который вносятся все параметры, включая детали (узлы) и регулировки двигателя, а также их модификации, оказывающие влияние на уровень выброса выхлопных газов и загрязняющих воздух частиц.
- 5-бис-2 Основные принципы
- 5-бис-2.1 Положения настоящей главы применяются ко всем двигателям с полезной мощностью не менее 37 кВт, установленным на борту судов.
- 5-бис-2.2 Уровни выбросов этими двигателями окиси углерода (CO), углеводородов (HC), окиси азота (NOx) и частиц (PT) не должны превышать в зависимости от рабочего объема двигателя в литрах (SV) следующих значений:

Категория	Рабочий объем SV [л] Полезная мощность P [кВт]	Окись углерода (CO) [г/кВт.ч]	Сумма углеводородов и окиси азота (HC+NO _x) [г/кВт.ч]	Частицы (PM) [г/кВт.ч]
1	2	3	4	5
V1:1	SV ≤ 0.9 и P ≥ 37	5,0	7,5	0,4
V1:2	0.9 ≤ SV < 1.2	5,0	7,2	0,3
V1:3	1.2 ≤ SV < 2.5	5,0	7,2	0,20
V1:4	2.5 ≤ SV < 5	5,0	7,2	0,20
V2:1	5 ≤ SV < 15	5,0	7,8	0,27
V2:2	15 ≤ SV ≤ 20 и P < 3 300	5,0	8,7	0,50
V2:3	15 ≤ SV < 20 и P ≥ 3 300	5,0	9,8	0,50
V2:4	20 ≤ SV < 25	5,0	9,8	0,50
V2:5	25 ≤ SV < 30	5,0	11,0	0,50

Либо же в качестве альтернативы в зависимости от номинальной мощности P_N:

Номинальная мощность P _N [кВт]	Окись углерода (CO) [г/кВт.ч]	Углеводороды (HC) [г/кВт.ч]	Окись азота (NO _x) [г/кВт.ч]	Частицы (PM) [г/кВт.ч]
1	2	3	4	5
37 ≤ P _N < 75	5,0	1,3	7,0	0,4
75 ≤ P _N < 130	5,0	1,0	6,0	0,3
130 ≤ P _N < 560	3,5	1,0	6,0	0,2
P _N ≥ 560	3,5	1,0	$n \geq 3,150 \text{ мин.}^{-1} = 6,0$ $343 \leq n < 3,150 \text{ мин.}^{-1} = 45 \cdot n^{(-0,2)} - 3$ $n < 343 \text{ мин.}^{-1} = 11,0$	0,2

- 5-бис-2.3 Требования, изложенные в пункте 5-бис-2.2, не применяются к двигателям, установленным на борту до 1 июля 2009 года, ни к восстановленным двигателям, установленным до 31 декабря 2011 года включительно на борту судов, эксплуатировавшихся по состоянию на 31 декабря 2006 года.
- 5-бис-2.4 Соблюдение требований, предусмотренных в пункте 5-бис-2.2, проверяется посредством использования процедуры испытания ИСО, указанной в ISO 8178-4:1996 и МАРПОЛ 73/78, приложение VI (Кодекс по NO_x).
- 5-бис-2.5 Соблюдение требований, предусмотренных в пункте 5-бис-2.2, в разбивке по типу, группе или семейству двигателей проверяется посредством освидетельствования типа. Освидетельствование типа удостоверяется свидетельством о приемке по типу. Приемка по типу в отношении всех двигателей осуществляется в соответствии с Правилами № 96 ЕЭК ООН о

принятии единообразных условий официального утверждения и о взаимном признании официального утверждения предметов оборудования и частей механических транспортных средств. Владелец или его представитель должен представить экземпляр свидетельства о приемке по типу компетентному органу при освидетельствовании судов с целью получения судового свидетельства в соответствии с положениями главы 1-бис. На борту судна должен находиться также экземпляр свидетельства о приемке по типу и паспорт параметров двигателя.

- 5-бис-2.6* После установки двигателя на борту судна, но перед началом его эксплуатации проводится контроль за его установкой. За этим контролем, который осуществляется в рамках первоначального освидетельствования судна или специального освидетельствования, обусловленного установкой соответствующего двигателя, следует либо регистрация двигателя в первом выдаваемом судовом свидетельстве, либо внесения изменения в уже существующее судовое свидетельство.
- 5-бис-2.7* Промежуточный контроль двигателя должен проводиться в рамках периодического освидетельствования в соответствии с пунктом 1-бис-4.
- 5-бис-2.8* Специальный контроль должен проводиться всякий раз после того, как двигатель подвергся значительной модификации, оказывающей влияние на уровень выброса выхлопных газов и загрязняющих воздух частиц.
- 5-бис-2.9* Номер приемки по типу и идентификационные номера (обозначенные и расположенные в соответствии с Правилами № 96 ЕЭК ООН) всех двигателей, упомянутых в настоящей главе и установленных на борту судна, должны быть внесены в судовое свидетельство компетентным органом по освидетельствованию судов".
-

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

Резолюция № 56

(принята Рабочей группой по внутреннему водному транспорту 21 октября 2004 г.)

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 технических предписаний, применимых к судам 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;
- vi) электромеханики;
- vii) матросы-мотористы;
- viii) радиоспециалисты ^{1/}.

^{1/} В соответствии с национальными правилами только Российской Федерации и Украины.

19-2.2 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.

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

а) 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 б) пункта 19-2.3.4, или

б) 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.

19-2.3.3 Матрос первого класса:

а) 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 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

с) 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 лет ^{2/} 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/} Возрастное ограничение для матроса-ученика может быть более высоким в зависимости от национального законодательства

19-2.3.6 Неквалифицированный член палубной команды:

должен быть не моложе 16 лет.

19-2.3.7 Механик:

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

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

19-2.3.8 Электромеханик:

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

b) 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

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

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 кг^{3/}.
- 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.
- 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 добавлении 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.

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

- 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 ЭКСПЛУАТАЦИИ ^{4/}

Различаются следующие режимы эксплуатации:

- | | | | |
|----|--|---|------------------------------|
| A1 | дневное плавание в течение максимум 14 часов ^{5/} | } | на период
времени 24 часа |
| A2 | полунепрерывное плавание в течение не более 18 часов | | |
| 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 который находится в исправном рабочем состоянии. В других случаях судно, осуществляющее плавание в режиме A1, должно прерывать его на весь период времени с 22 часов до 6 часов, а судно, осуществляющее плавание в режиме A2, - на весь период времени с 23 часов до 5 часов.

19-6 ОБЯЗАТЕЛЬНЫЙ ОТДЫХ

19-6.1 При режиме эксплуатации A1 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 A2 все члены экипажа должны иметь 8-часовой отдых, в том числе непрерывный 6-часовой отдых, не включаемый в продолжительность рейса^{6/}, 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.

^{4/} В некоторых речных бассейнах компетентные органы могут устанавливать режимы эксплуатации, отличные от тех, которые указаны в разделе 19-5.

^{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.

^{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.

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, предусмотряемые 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:

a) 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;

b) 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;

c) замена режима эксплуатации В на режим А1 или 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 А1 и А2, завершили соответственно 8 часовой и 6 часовой непрерывный отдых;

d) 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.

19-7.2 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.

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 ежедневно 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.
- 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 движения 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 главных двигателей и передаточных механизмах,

давления масла и воздуха в устройствах реверсирования главных двигателей, реверсируемых передаточных механизмах или гребных винтах, 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 главных 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 Европейскими правилами судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП) для судов на ходу, 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;

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.

19-10 МИНИМАЛЬНЫЙ ЭКИПАЖ САМОХОДНЫХ ГРУЗОВЫХ СУДОВ И ТОЛКАЧЕЙ ^{7/}

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 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.

^{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 СОЕДИНЕНИЙ^{10/}

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 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.

^{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 Еuroре 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 состав экипажа может не 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 второго класса на каждые две баржи.
- 19-12 МИНИМАЛЬНЫЙ ЭКИПАЖ ПАССАЖИРСКИХ СУДОВ ^{17/}
- 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 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.

^{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 включает ^{20/}:

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

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

19-13.1 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 разделах 19-10, 19-11 или 19-12, должен быть увеличен:

^{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.

^{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.

- a) на одного матроса второго класса при режимах эксплуатации А1 и А2 и
- b) на двух матросов второго класса при режиме эксплуатации В. Однако если судно не отвечает только требованиям подпунктов і) и к) или одному из подпунктов і) или к) пункта 19-9.1, то при режиме эксплуатации В экипаж увеличивается не на двух, а на одного матроса второго класса.

19-13.2 Кроме того, если не соблюдаются предписания одного или нескольких из подпунктов а) - с) пункта 19-9.1, то

- a) матрос второго класса, упомянутый в подпункте а) пункта 19-13.1, должен быть заменен матросом-мотористом при режимах эксплуатации А1 и А2 и
- b) два матроса второго класса, упомянутые в подпункте b) пункта 19-13.1, 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

СЛУЖЕБНАЯ КНИЖКА

выдана (кем):

ВЛАДЕЛЕЦ:

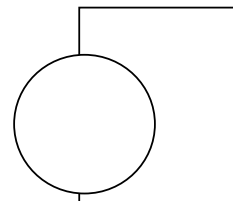
Фамилия:

Имя (отчество):

Дата рождения:

Место рождения:

Гражданство:



Фотография
владельца

Владелец настоящей служебной книжки подтвердил свою личность с помощью:

- паспорта
- национального удостоверения личности
- указанного ниже документа с копией официального перевода:

Название документа:

Номер документа:

Документ выдан (кем):

Место, дата, печать и подпись компетентного органа,
выдавшего служебную книжку

Прежние служебные книжки и адрес владельца:

Первая служебная книжка

Адрес владельца настоящей служебной
книжки (указать изменения адреса)

№

выдана (кем):

.....

.....

дата выдачи:

Прежняя служебная книжка.....

Замечания компетентного органа
(например, указания, касающиеся книжки,
выданной взамен прежней)

№

.....

Дата:

**КВАЛИФИКАЦИЯ ВЛАДЕЛЬЦА В СООТВЕТСТВИИ С РАЗДЕЛОМ 19-2 ГЛАВЫ 19 «ЭКИПАЖИ»
ПРИЛОЖЕНИЯ К ПЕРЕСМОТРЕННОЙ РЕЗОЛЮЦИИ №17**

Квалификация:
с (дата)

Печать, дата и подпись
компетентного органа:

Квалификация:
с (дата)

Печать, дата и подпись
компетентного органа:

Квалификация:
с (дата)

Печать, дата и подпись
компетентного органа:

Квалификация:
с (дата)

Печать, дата и подпись
компетентного органа:

Квалификация:
с (дата)

Печать, дата и подпись
компетентного органа:

Квалификация:
с (дата)

Печать, дата и подпись
компетентного органа:

**СВИДЕТЕЛЬСТВО О ПРИГОДНОСТИ В СООТВЕТСТВИИ С РАЗДЕЛОМ 19-3 ГЛАВЫ 19
«ЭКИПАЖИ» ПРИЛОЖЕНИЯ К ПЕРЕСМОТРЕННОЙ РЕЗОЛЮЦИИ №17**

Владелец настоящей служебной книжки пригоден для плавания на судне на основании медицинской справки, предусмотренной в пункте 19-3.1 вышеупомянутой главы 19

выдано (кем):

выдано (дата):

- пригоден
- ограниченная пригодность
при следующем условии (следующих условиях):
.....
.....
.....

Срок действия:

ВРЕМЯ ПЛАВАНИЯ НА БОРТУ, НАЗВАНИЕ СУДНА:

Официальный номер судна:

Тип судна:

Флаг:

Длина судна в м*, число пассажиров:

Владелец (название, адрес):

Вступление в должность в качестве:

Вступление в должность (дата):

до (дата):

Судоводитель (фамилия и имя, адрес):

Место, дата и подпись судоводителя:

.....

.....

Время плавания на борту, название судна:

Официальный номер судна:

Тип судна:

Флаг:

Длина судна в м*, число пассажиров:

Владелец (название, адрес):

Вступление в должность в качестве:

Вступление в должность (дата):

до (дата):

Судоводитель (фамилия и имя, адрес):

Место, дата и подпись судоводителя:

.....

.....

* Ненужное вычеркнуть.

Страницы 7-23 идентичны странице 6.

ВРЕМЯ ПЛАВАНИЯ И УЧАСТКИ, ПРОЙДЕННЫЕ В ТЕЧЕНИЕ ГОДА

Время плавания должно совпадать со сведениями, внесенными в судовой вахтенный журнал!

Название судна или регистрационный номер судна	Рейс из (к.о.)	через	до (к.о.)	Начало рейса (дата)	Дни перерыва	Окончание рейса (дата)	Количество рейсовых дней	Подпись судоводителя
A	B			C	D	E	F	G
1								
2								
3								
Сведения, указанные компетентным органом: общее количество рейсовых дней, учтенное на данной странице								

Контрольная отметка

Сделана (дата)

Подпись и печать компетентного органа

Документ полный да нет сомнения, возникшие по предъявлении (выдержек из) судового вахтенного журнала

сомнения в строке (строках) сомнения, возникшие по предъявлении любого другого соответствующего оправдательного документа

На следующих 30 страницах названия колонок A-G не повторяются.

ВРЕМЯ ПЛАВАНИЯ И УЧАСТКИ, ПРОЙДЕННЫЕ В ТЕЧЕНИЕ ГОДА: 1995/96 ГОД

Время плавания должно совпадать со сведениями, внесенными в судовой вахтенный журнал!

A	B			C	D	E	F	G
1 7000281	Роттердам	Майнц	Вена	22.11.95	11	17.12.95	15	Подпись: Хубер
2 7000281	Вена	Майнц	Базель	20.12.95	4	04.01.96	12	Подпись: Хубер
3 7000281	Базель		Роттердам	06.01.96	0	10.01.96	5	Подпись: Хубер
4 7000281	Роттердам	Антверпен	Базель	13.01.96	1	23.01.96	10	Подпись: Хубер
5 7000281	Базель		Антверпен	25.01.96	0	29.01.96	5	Подпись: Хубер
6 7000281	Антверпен		Базель	01.02.96	0	07.02.96	7	Подпись: Хубер
7 7000281	Базель	Майнц	Братислава	09.02.96	5	22.02.96	9	Подпись: Хубер
8 7000281	Братислава		Регенсбург	27.02.96	0	02.03.96	5	Подпись: Хубер
9 7000281	Регенсбург	Майнц	Роттердам	03.03.96	0	09.03.96	7	Подпись: Хубер
10 7000281	Роттердам		Базель	12.03.96	0	17.03.96	6	Подпись: Хубер
Сведения, указанные компетентным органом: общее количество рейсовых дней, учтенное на данной странице							81	

Контрольная отметка
Сделана (дата) 15.12.1996

Подпись и печать компетентного органа

- Документ полный да нет сомнения, возникшие по предъявлении (выдержек из) судового вахтенного журнала
- сомнения в строке (строках) сомнения, возникшие по предъявлении любого другого соответствующего оправдательного документа

ВРЕМЯ ПЛАВАНИЯ И УЧАСТКИ, ПРОЙДЕННЫЕ В ТЕЧЕНИЕ ГОДА

Время плавания должно совпадать со сведениями, внесенными в судовой вахтенный журнал!

A	B	C	D	E	F	G
1						
2						
3						
4						
5						
6						
7						
8						
9						
10						
Сведения, указанные компетентным органом: общее количество рейсовых дней, учтенное на данной странице						

Контрольная отметка

Сделана (дата)

Подпись и печать компетентного органа

Документ полный да нет сомнения, возникшие по предъявлении
(выдержек из) судового вахтенного журнала

сомнения в строке (строках) сомнения, возникшие по предъявлении любого другого
соответствующего оправдательного документа

Страницы 27-55 идентичны странице 26.

Указания и инструкции, связанные с ведением служебной книжки

A. Указания

Служебная книжка является официальным документом по смыслу раздела 19-4 главы 19 «Экипажи» приложения к пересмотренной резолюции №17. Внесение ошибочных или несоответствующих требованиям сведений может повлечь за собой санкции, поскольку в любом случае речь идет о нарушениях. Компетентный орган несет ответственность за внесение сведений общего характера (стр. 2-5). Служебная книжка считается действительной только в том случае, если в ней содержатся официальные сведения, указываемые на стр. 2. При отсутствии официальных сведений служебная книжка считается недействительной.

Кому требуется служебная книжка?

Каждый член экипажа должен быть в состоянии подтвердить свою квалификацию и пригодность с помощью служебной книжки, выданной на его имя. Она требуется также лицам, желающим получить диплом для плавания, с тем чтобы они могли подтвердить время плавания и пройденные участки на конкретных водных путях. Члены экипажа, имеющие удостоверение судоводителя, не обязаны продолжать вести служебную книжку. Владелец такого удостоверения или любого другого свидетельства о пригодности должен иметь служебную книжку для внесения в нее сведений о пройденных участках только в том случае, когда его удостоверение или свидетельство о пригодности не действует на этих участках и когда он желает получить соответствующий документ.

Каковы обязанности владельца служебной книжки?

Владельцем служебной книжки является лицо, на имя которого выдана служебная книжка.

Служебная книжка должна передаваться судоводителю при первоначальном вступлении в должность и должна предъявляться компетентному органу не реже одного раза в 12 месяцев с момента проставления в ней контрольной отметки.

В интересах владельца следить за тем, чтобы сведения, вносимые в служебную книжку судоводителем, были точными и полными.

В его интересах также облегчать проверку служебной книжки компетентным органом посредством предъявления соответствующих документов. Если компетентный орган устанавливает, что в отношении определенных рейсов сведения, внесенные в служебную книжку, являются неполными или дают повод для сомнений, которые

сохраняются после проведения проверки, соответствующие рейсы не могут учитываться при расчете времени плавания или для подтверждения пройденных участков.

Каковы обязанности судоводителя?

Судоводитель должен вносить в служебную книжку сведения, касающиеся его самого, а также регулярно указывать в ней данные о времени плавания и пройденных участках и хранить служебную книжку в надежном месте до окончания срока исполнения служебных обязанностей или до окончания срока действия трудового договора либо любого другого соглашения. По просьбе владельца служебная книжка должна выдаваться ему незамедлительно в любой момент.

Подробные сведения, касающиеся ведения служебной книжки, содержатся в изложенных ниже инструкциях.

Каковы обязанности компетентного органа?

Компетентный орган обязан и, кроме того, имеет право проверять предъявленные ему служебные книжки и исходя из своих выводов делать в них контрольные отметки. Он также имеет право требовать предъявления судовых вахтенных журналов как в полном виде, так и в виде выписок, либо других соответствующих документальных подтверждений.

В. Инструкции по ведению служебной книжки

1. Общие положения

1.1 Судоводитель обязан регулярно вносить сведения в служебную книжку.

1.2 Сведения, касающиеся предыдущего рейса, должны вноситься в служебную книжку до начала следующего рейса.

1.3 Сведения, указанные в служебной книжке, должны совпадать со сведениями, внесенными в судовой вахтенный журнал.

1.4 180 рейсовых дней внутреннего плавания засчитываются за один год плавания. За период последовательных 365 дней засчитывается максимум 180 дней.

2. "Время плавания на борту" (стр. 6 и далее)

2.1 Новую рубрику "Время плавания на борту, название судна" следует заполнять, когда владелец служебной книжки

- приступил к исполнению своих служебных обязанностей на борту судна
- или
- меняет свои служебные обязанности на борту того же судна.

2.2 "Начало исполнения служебных обязанностей" означает день, когда владелец служебной книжки приступает к работе на борту судна. "Окончание исполнения служебных обязанностей" означает день, когда владелец служебной книжки прекращает работу на борту судна.

3. "Время плавания и участки, пройденные в течение года..." (стр. 24 и далее)

Не использовать страницу 24. Начать со страницы 26.

3.1 Должны вноситься сведения о всех рейсах в целях их учета для расчета времени плавания и обоснования данных о пройденных участках. В колонке В "Рейс из ..." должно указываться место отправления, а в колонке "до ..." – место назначения, расположенное как можно ниже или выше по течению (окончательное место назначения). Для большей точности можно указывать к.о. (километровые отметки). Внесение сведений в колонке "через ..." требуется только в том случае, если судно выходит на другой водный путь или возвращается с другого водного пути.

3.2 В отступление от пунктов 1.3 и 3.1 достаточно ежемесячно вносить сведения, касающиеся пройденных участков, количества выполненных рейсов (начиная с места отправления) и общей продолжительности плавания, в случае регулярной работы на борту судна, плавающего на короткие расстояния (например, десять последовательно выполненных одинаковых рейсов), или если речь идет о челночных рейсах (например, о ежедневных рейсах для перевозки пассажиров на местных маршрутах или для обслуживания строительных объектов).

3.3 В колонках:

C = "Начало рейса": должен указываться день отправления из пункта отправления;

D = "Дни перерыва": должно указываться количество дней, в течение которых судно простаивало. В том случае, если рейс был выполнен без перерыва, следует указывать "0 (ноль)";

E = "Окончание рейса": должен указываться день прибытия в место назначения;

F = "Количество рейсовых дней": должно указываться количество истекших дней от "Начала рейса" (C) до "Окончания рейса" (E) за вычетом "Дней перерыва" (D).

3.4 При каждой смене судна сведения вносятся с новой строки.

3.5 Соответствие сведениям, внесенным в судовой вахтенный журнал (см. пункт 1.3), подтверждается, если данные, касающиеся рейса в целом со дня и места отправления до дня и места прибытия, совпадают и если в случае внесения сведений в колонку "Дни перерыва" в судовом вахтенном журнале указано аналогичное общее количество дней перерыва в рейсе (например, погрузка, разгрузка, время ожидания).

3.6 На странице "Время плавания и пройденные участки" строка "Сведения, указанные компетентным органом: общее количество рейсовых дней, учтенное на данной странице", заполняется компетентным органом.
