



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/SC.3/WP.3/42
22 March 2001

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту

Рабочая группа по унификации технических предписаний
и правил безопасности на внутренних водных путях
(Двадцать первая сессия, 14-16 марта 2001 года)

**ДОКЛАД РАБОЧЕЙ ГРУППЫ О РАБОТЕ
ЕЕ ДВАДЦАТЬ ПЕРВОЙ СЕССИИ**

УЧАСТНИКИ

1. Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях провела свою двадцать первую сессию 14-16 марта 2001 года. В ее работе приняли участие представители следующих стран: Австрии, Болгарии, Германии, Нидерландов, Польши, Российской Федерации, Словакии, Соединенных Штатов Америки, Украины, Франции, Чешской Республики и Швейцарии. Была также представлена Европейская комиссия (ЕК). На сессии присутствовали представители следующих межправительственных организаций: Дунайской комиссии (ДК) и Центральной комиссии судоходства по Рейну (ЦКСР). Были представлены следующие неправительственные организации: Европейская ассоциация заводов - изготовителей двигателей внутреннего сгорания (ЕВРОМОТ) и Международная организация по стандартизации (ИСО).

УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ

2. Рабочая группа утвердила предварительную повестку дня, подготовленную секретариатом (TRANS/SC.3/WP.3/41 и Add.1).

ВЫБОРЫ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ

3. В соответствии с решением, принятым Рабочей группой на ее первой сессии (TRANS/SC.3/WP.3/2, пункт 3), функции Председателя сессии исполнял г-н Д. Анисин (Российская Федерация).

ПОПРАВКИ К РЕКОМЕНДАЦИЯМ, КАСАЮЩИМСЯ ТЕХНИЧЕСКИХ ПРЕДПИСАНИЙ, ПРИМЕНИМЫХ К СУДАМ ВНУТРЕННЕГО ПЛАВАНИЯ (ПРИЛОЖЕНИЕ К ПЕРЕСМОТРЕННОЙ РЕЗОЛЮЦИИ № 17)

Документация: TRANS/SC.3/WP.3/2001/6; TRANS/SC.3/WP.3/2001/5; TRANS/SC.3/WP.3/AC.2/2000/1 и Add.1 и Corr.1; TRANS/SC.3/WP.3/AC.2/2000/2; TRANS/SC.3/WP.3/AC.2/2001/1

4. Рабочая группа приняла к сведению, что Рабочая группа по внутреннему водному транспорту на своей сорок четвертой сессии утвердила в предварительном порядке измененные главы 2-6 приложения, изложенные в документе TRANS/SC.3/2000/1 и Corr.1 (TRANS/SC.3/153, пункт 17).

5. Рабочая группа заслушала сообщение об итогах десятого совещания неофициальной специальной группы экспертов по внесению поправок в пересмотренную резолюцию № 17, которое состоялось непосредственно перед началом настоящей сессии (отчет о работе этого совещания приведен в приложении к настоящему докладу), и одобрила решения, принятые специальной группой на этом совещании.

6. Рабочая группа приняла к сведению содержащийся в документе TRANS/SC.3/WP.3/AC.2/2001/1 проект измененных глав 11-бис и 13 приложения к пересмотренной резолюции № 17, который был подготовлен группой добровольцев и который впоследствии был передан Рабочей группе специальной группой для дальнейшего рассмотрения и получения замечаний от правительств стран - членов SC.3/WP.3.

7. Рабочая группа высоко оценила уровень подготовки документа TRANS/SC.3/WP.3/AC.2/2001/1, отражающего результаты работы группы добровольцев над текстом измененных глав, и решила сохранить текст проекта измененных глав 11-бис и 13 без изменений для распространения среди правительств стран-членов и речных комиссий. Она приняла к сведению предложенные специальной группой поправки к пунктам 11-бис-3.3 и 13-1.4, содержащиеся в пункте 4 приложения к настоящему докладу, и одобрила их.

8. Правительствам было предложено рассмотреть вышеупомянутый проект измененных глав и изложить свои замечания и предложения по нему, если они сочтут это необходимым, **не позднее 15 ноября 2001 года**.

9. Рабочая группа рассмотрела текст нового проекта измененных глав 9, 10А, 10В, 11 и 12, подготовленный группой добровольцев (TRANS/SC.3/WP.3/2001/6 и Add.1, TRANS/SC.3/WP.3/AC.2/2000/1/Add.1/Corr.1; TRANS/SC.3/WP.3/AC.2/2000/2), в свете комментариев и замечаний правительств (TRANS/SC.3/WP.3/2001/6) и приняла следующие решения:

Глава 12 (документ TRANS/SC.3/WP.3/AC.2/2000/1)

- i) В пункте 12-1.1 текста на русском языке значение 85 см следует заменить на **85 м**.
- ii) В пунктах 12-1.4 и 12-1.5 термин "wall" в тексте на русском языке следует переводить словом "**переборок**". Секретариату было поручено уточнить в консультации с ИСО, следует ли заменить данный термин в текстах на английском и французском языках соответственно на "**bulkhead**" и "**cloisons**". Были одобрены другие предложения секретариата, касающиеся редакционных изменений текста данной главы (указанных курсивом).

Текст пункта 12-1.4 был изменен следующим образом:

"12-1.4 Покрытия палуб, переборок и подволоков внутри жилых помещений, особенно помещений, расположенных на палубах, образующих верхние перекрытия машинных и грузовых помещений, а также пути эвакуации, должны быть изготовлены из огнестойких материалов. Мебель в вышеупомянутых жилых помещениях должна быть изготовлена из материалов, которые являются трудновоспламеняющимися. Материалы при горении и нагревании не должны выделять токсичные и взрывоопасные газы в опасных концентрациях.

Последнее предложение в пункте 12-1.4 текста на русском языке следует читать:

"При пожаре и нагревании материалы не должны выделять..." и т.д.

- iii) В пункте 12-2.1 текста на русском языке термин "готовые пути эвакуации" следует заменить на **"быстрый выход"**.
- iv) Пункт 12-3.1 текста на русском языке следует читать: **"У каждого пути доступа с палубы в жилые помещения..."** и т.д.
- v) В пункте 12-3.3 термин "electrical installations" следует перевести на русский язык как **"электрические установки"**.
- vi) Текст пункта 12-3.6, заключенный в квадратные скобки, следует исключить.
- vii) Текст главы 12 "Противопожарная защита" был принят с учетом поправок и замечаний, упомянутых в пунктах i)-vi) выше.

Глава 10В (документ TRANS/SC.3/WP.3/AC.2/2000/1/Add.1 и Corr.1)

- i) по всему проекту измененной главы 10В текст в круглых скобках, относящийся к прежним пунктам, исключить;
- ii) формулировку четвертого предложения в пункте 10В-1.2 изменить следующим образом: **"Нейтральное положение рычага должно обозначаться отчетливо различимым щелчком или отчетливо различимой маркировкой"**;
- iii) были одобрены редакционные исправления, предложенные секретариатом для пункта 10В-2.2, при условии дальнейшего уточнения группой добровольцев терминов "компетентный орган по освидетельствованию судов", "Администрация", "признанное классификационное общество" и т.д. в соответствии с просьбой Рабочей группы, высказанной на ее девятнадцатой сессии (TRANS/SC.3/WP.3/39, пункт 7, глава 6 i));
- iv) в соответствии с решением Рабочей группы, принятым на ее двадцатой сессии (TRANS/SC.3/WP.3/40, пункт 21), группу добровольцев просили рассмотреть вопрос о возможном включении в текст раздела 10В-4 положений, касающихся технических предписаний относительно радиолокационных установок и индикаторов скорости изменения курса с учетом предложения Российской Федерации

(TRANS/SC.3/WP.3/1999/19) и соответствующих действующих положений ЦКСР и Дунайской комиссии (TRANS/SC.3/WP.3/R.28 и Corr.1 и TRANS/SC.3/WP.3/R.68);

- v) в предварительном порядке формулировка раздела 10B-5 была изменена следующим образом:

"10B-5 СИСТЕМА АВАРИЙНОЙ СИГНАЛИЗАЦИИ

10B-5.1 Рулевой должен иметь доступ к кнопке включения/выключения управления сигнализацией; кнопки, автоматически возвращающиеся в положение отключения при прекращении нажатия на них, непригодны.

10B-5.2 Должна быть предусмотрена общая система сигнализации, а также независимая система сигнализации для открытых палуб; кают; машинного отделения; насосного отделения, если таковое имеется, и других служебных помещений.

10B-5.3 В районе кают уровень звукового давления сигнализации должен быть не менее 75 дБ(А). В машинном и насосном отделениях сигнал должен быть в виде вспыхивающего света, заметного со всех сторон и ясно различимого из всех точек."

- vi) текст главы 10B "Рулевая рубка" был в предварительном порядке одобрен при условии внесения поправок и принятия во внимание замечаний, упомянутых в подпунктах i)-v) выше. Было решено вернуться к его окончательному рассмотрению и принятию на двадцать третьей сессии Рабочей группы с учетом рекомендаций группы добровольцев относительно возможного включения в текст этой главы положений, касающихся радарных установок и индикаторов скорости изменения курса.

Глава 11 (документ TRANS/SC.3/WP.3/AC.2/2000/1/Add.1 и Corr.1)

- i) по всему проекту измененной главы 11 текст в круглых скобках, относящийся к прежним пунктам, исключить;
- ii) в пункте 11-2.1 на английском языке термин "steersman" следует заменить словом "helmsman", для того чтобы привести его в соответствие с текстами на русском и французском языках. Однако группу добровольцев просили проверить, не следует ли термин, используемый в этом пункте и в других частях данной главы, заменить

терминами "boatmaster", "conducateur" и "судоводитель", соответственно, и представить свои соображения Рабочей группе до ее двадцать третьей сессии;

- iii) во втором предложении пункта 11-2.3 на русском языке следует читать **"Радиолокационное изображение должно оставаться отчетливо видимым без тубуса или светозащитного экрана независимо от..."** и т.д.;
- iv) в пункте 11-4.4 квадратные скобки снять;
- v) текст главы 11 "Специальное оборудование рулевой рубки для управления судном одним человеком с использованием радиолокационной установки" был принят при условии внесения поправок и учета замечаний, упомянутых в подпунктах i)-iv) выше.

Глава 9 (документ TRANS/SC.3/WP.3/AC.2/2000/2)

Текст главы 9 "Бытовое оборудование, работающее на сжиженном газе" был принят в том виде, в каком он излагается в вышеупомянутом документе.

Глава 10А (документ TRANS/SC.3/WP.3/AC.2/2000/2)

- i) Были одобрены предложенные секретариатом редакционные исправления к тексту этой главы (указаны курсивом);
- ii) было решено, что в будущем сноски на главу X "Маневренность" должны быть заменены соответствующим номером, который будет присвоен этой главе в окончательном тексте измененного приложения к пересмотренной резолюции № 17;
- iii) текст в квадратных скобках в пунктах 10А-3.1, 10А-3.3 и 10А-3.5 следует исключить и нумерацию основных пунктов изменить соответствующим образом;
- iv) текст главы 10А "Рулевое устройство" был принят при условии внесения поправок, упомянутых в подпунктах i)-iii) выше.

10. Рабочая группа приняла к сведению полученное от ЦКСР новое приложение I к ПОСР, касающееся знаков для обеспечения безопасности на борту судов (TRANS/SC.3/WP.3/2001/5), и заслушала сообщение представителя ИСО о том, что предусмотренные в этом документе цвета знаков совпадают с соответствующими стандартами ИСО. Правительствам и речным комиссиям было предложено изучить

документ ЦКСП и передать в секретариат не позднее **15 ноября 2001 года** свои замечания по нему и предложения о возможном включении соответствующих знаков и сигналов в приложение к пересмотренной резолюции № 17.

СОГЛАСОВАНИЕ ПРЕДПИСАНИЙ, КАСАЮЩИХСЯ ЯКОРЕЙ ДЛЯ СУДОВ ВНУТРЕННЕГО ПЛАВАНИЯ

Документация: TRANS/SC.3/104/Add.3; TRANS/SC.3/WP.3/1999/3 и Add.1-2; TRANS/SC.3/WP.3/2000/6 и Add.1-2; TRANS/SC.3/WP.3/2001/8; TRANS/SC.3/WP.3/2001/10 и Add.1; TRANS/SC.3/WP.3/2001/11

11. Было отмечено, что на девятнадцатой сессии эксперты от Венгрии и Украины совместно с Председателем предложили предпринять попытку разработать общую концепцию предписаний для якорей тех типов судов, которые не относятся к числу самоходных грузовых судов, и представить свои соображения Рабочей группе на ее двадцать первой сессии (TRANS/SC.3/WP.3/39, пункт 13). Рабочая группа приняла к сведению замечания делегации Украины и Председателя по этому вопросу (TRANS/SC.3/WP.3/2001/10 и Add.1) и предложила правительствам и речным комиссиям проинформировать секретариат не позднее 15 ноября 2001 года о том, может ли данный документ служить основой для дальнейшей работы в этом направлении. Секретариату ИСО было также предложено представить Рабочей группе возможные стандарты, касающиеся оборудования судов внутреннего плавания якорными устройствами. Было решено вернуться к этому вопросу в 2002 году с учетом ответов правительств, ИСО и уже имеющейся документации, которая упоминалась выше.

12. Рабочая группа рассмотрела представленный делегацией Украины документ TRANS/SC.3/WP.3/2001/11, содержащий расчеты, основанные на резолюции № 36 и фактической массе якорей самоходных грузовых судов, и пришла к выводу, что в принципе не существует никаких оснований для пересмотра вышеупомянутой резолюции, поскольку результаты расчетов и масса якорей, используемых на практике на самоходных судах, фактически идентичны. В связи с расхождениями, выявленными в документе Украины в отношении других типов судов, таких, как самоходные суда-толкачи и несамоходные баржи, была выражена надежда на то, что эта проблема будет урегулирована Рабочей группой в ходе ее будущей работы над этим вопросом.

ТРЕБОВАНИЯ В ОТНОШЕНИИ ТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ ЗАГРЯЗНЕНИЯ ВОД С СУДОВ

Документация: TRANS/SC.3/WP.3/2001/3; TRANS/SC.3/2000/2

13. Было отмечено, что на своей сорок четвертой сессии Рабочая группа по внутреннему водному транспорту рассмотрела проект резолюции относительно предотвращения загрязнения вод, который был подготовлен SC.3/WP.3 (TRANS/SC.3/2000/2), и решила вернуть его Рабочей группе SC.3/WP.3 для дальнейшего рассмотрения в целях: i) учета дополнительных замечаний, поступивших от правительства Германии (TRANS/SC.3/WP.3/2001/3); ii) принятия во внимание записки секретариата, касающейся пункта 18-2.1 проекта резолюции; и iii) изменения сроков применения резолюции в отношении новых построенных и существующих судов с учетом действующих временных ограничений (TRANS/SC.3/153, пункт 24).

14. Рабочая группа провела обстоятельный обмен мнениями по тексту проекта резолюции в свете замечаний SC.3 и приняла следующие решения:

- i) формулировку пятого абзаца текста проекта резолюции изменить следующим образом:

"постановляет также, что требования, содержащиеся в приложении к настоящей резолюции, являются обязательными для судов, контракт на постройку или значительное переоборудование которых заключен после 31 декабря 2003 года; к остальным судам эти требования применяются после 31 декабря 2006 года,";

- ii) формулировку пункта 18-2.1 приложения к проекту резолюции изменить следующим образом:

"18-2.1 Следует принимать все возможные меры для ограничения просачивания нефтепродуктов на судах. Под арматурой и соединениями топливных и масляных цистерн должны быть установлены поддоны для сбора случайных утечек топлива и масла. Поддоны также должны быть установлены под расходными цистернами для сбора случайных утечек топлива."

15. Рабочей группе не удалось достичь общей позиции по предложению Германии, изложенному в документе TRANS/SC.3/WP.3/2001/3. Ввиду всевозрастающей важности вопросов охраны окружающей среды, а также с учетом национальных санитарно-

гигиенических требований, действующих в некоторых странах - членах ЕЭК, многие делегации сочли, что предложение Германии, вероятно, является недостаточно жестким. Правительствам и речным комиссиям было предложено представить в секретариат **до 15 ноября 2001 года** свои письменные предложения по тексту пункта 18-4.1 с использованием, если это необходимо, подхода, учитывающего особенности каждого бассейна.

ТРЕБОВАНИЯ В ОТНОШЕНИИ МАНЕВРЕННОСТИ СУДОВ ВНУТРЕННЕГО ПЛАВАНИЯ

Документация: TRANS/SC.3/WP.3/R.60/Rev.1; TRANS/SC.3/WP.3/1999/5; TRANS/SC.3/WP.3/2000/1 и Add.1; TRANS/SC.3/WP.3/AC.2/2000/2; TRANS/SC.3/WP.3/2001/7

16. На своей девятнадцатой сессии Рабочая группа приняла к сведению проект главы X, подготовленный группой добровольцев и одобренный специальной группой (TRANS/SC.3/WP.3/AC.2/2000/2), и сделала вывод о том, что эта глава разработана в соответствии с ее собственными указаниями, т.е. в качестве свода общих основных правил, согласованных с положениями проекта директивы ЕК и ПОСР, и что в нее следует включить добавления, содержащие процедуры/критерии проверки маневренности в зависимости от конкретного бассейна с целью обеспечить соответствие судов основным правилам, изложенным в этой главе. Рабочая группа просила правительства и речные комиссии представить свои предложения по этому вопросу (TRANS/SC.3/WP.3/39, пункт 18).

17. Рабочая группа вновь предложила правительствам и речным комиссиям представить в секретариат **до 15 ноября 2001 года** свои письменные предложения о возможном дополнении текста главы X требованиями в отношении маневренности в зависимости от конкретного бассейна с учетом, в частности:

- предложения Словакии о возможном расширении свода критериев маневренности, указанных в документе TRANS/SC.3/WP.3/2001/7, пункт 5;
- пересмотренного предложения Российской Федерации, содержащегося в документе TRANS/SC.3/WP.3/2000/1;
- проекта рекомендаций о минимальных требованиях к навигационным качествам и маневренности, изложенных в документе TRANS/SC.3/WP.3/R.60/Rev.1; и

- директив ЦКСП № 1 и 2 для комиссий по освидетельствованию судов (TRANS/SC.3/WP.3/R.64 и Corr.1-2 и TRANS/SC.3/WP.3/R.99/Add.1).

18. Заслушав сообщение о том, что ЦКСП недавно внесла поправки в главу 5 ПОСР, включив в нее положения, касающиеся маневренности высокоскоростных судов, Рабочая группа поручила секретариату как можно скорее распространить эти поправки. Было решено вернуться к этому вопросу на двадцать третьей сессии Рабочей группы на основе конкретных предложений, которые будут получены от правительств и речных комиссий.

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

Документация: TRANS/SC.3/WP.3/1998/7; TRANS/SC.3/WP.3/2000/2/Add.1; TRANS/SC.3/WP.3/2000/4; TRANS/SC.3/WP.3/2001/1; TRANS/SC.3/WP.3/2001/4 и Add.1-2

19. Рабочая группа провела подробный обмен мнениями по тексту проекта рекомендаций, касающихся требований в отношении минимальной численности экипажей (TRANS/SC.3/WP.3/2001/1), в свете предложений правительств и речных комиссий (TRANS/SC.3/WP.3/1998/7; TRANS/SC.3/WP.3/2000/2/Add.1; TRANS/SC.3/WP.3/2001/4 и Add.1-2) и приняла следующие решения:

Статья 1

Текст пункта 4 следует читать:

"4. Каждое самоходное судно должно иметь судовое свидетельство с указанием минимального состава экипажа, обеспечивающего безопасность эксплуатации судна в каждом из режимов эксплуатации, упомянутых в статье 5 ниже".

Статья 2

Представитель ЦКСП отметил, что должности членов экипажа, указанные в данной статье, отличаются от должностей, приведенных в главе 23 ПОСР (TRANS/SC.3/WP.3/R.25). Делегация Германии высказала предложение о том, что для внесения большей ясности и с целью взаимного признания судовых свидетельств в данной главе следует указать минимальные квалификационные требования для каждого из членов экипажа. Делегациям Германии, Франции и представителю ЦКСП было предложено изложить в

письменном виде свои предложения относительно возможного пересмотра текста статьи 2.

Статья 4

Текст пункта 6 следует читать:

"6. Для членов экипажа судов, имеющих дипломы и квалификационные свидетельства (сертификаты) и занесенных в судовую роль, в соответствии с национальными правилами страны, на внутренних водных путях которой они осуществляют плавание, такие дипломы и квалификационные свидетельства (сертификаты) 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".

Статья 5

Квадратные скобки следует снять.

Статья 6

Следует заключить в квадратные скобки текст третьего абзаца пункта 1, дополнить его текстом этого же абзаца из документа TRANS/SC.3/WP.3/2000/4 и также заключить его в квадратные скобки:

"[При режиме эксплуатации В все члены экипажа должны иметь 12-часовой отдых в течение 24-часового периода времени, включая по меньшей мере шестичасовой период непрерывного отдыха]."

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

Правительствам и речным комиссиям было предложено внести свои предложения относительно того, какой из этих двух текстов, по их мнению, следует сохранить в проекте рекомендаций.

Статья 7

Текст пункта 1 d) следует читать:

"d) Замена режима эксплуатации A_1 и A_2 на режим В допускается только в том случае, если производится полная замена экипажа либо

если непосредственно перед заменой одного режима на другой члены экипажа, требующиеся при режиме эксплуатации В, завершили соответственно восьми- и шестичасовой непрерывный отдых, не включаемый в продолжительность рейса, и на борту находятся дополнительные члены экипажа, требующиеся при режиме эксплуатации В.

При этом 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".

Статья 8

i) Слова **"при режимах эксплуатации A_1 и A_2 "** в тексте второго абзаца пункта 1 следует заключить в квадратные скобки. Правительствам и речным комиссиям было предложено прокомментировать возможность исключения этих слов по предложению Германии.

ii) Квадратные скобки в заголовке статьи и в пункте 2 следует снять и в заголовке следует читать: "Судовой вахтенный журнал, тахограф".

Статьи 10 и 11

Текст сносок № 5 и 9 к указанным выше статьям следует читать:

"Компетентные органы могут допускать иной состав минимального экипажа по наименованию должностей, за исключением числа судоводителей, которое должно быть не ниже предела, оговоренного в этой статье. Независимо от состава минимального экипажа общее число его членов и их квалификация должны быть не ниже пределов, оговоренных в этой статье".

Статья 12

Текст сноски № 14 к данной статье следует читать:

"Компетентные органы могут допускать иной состав минимального экипажа по наименованию должностей, за исключением числа судоводителей, которое должно быть не ниже предела, оговоренного в этой статье. Независимо от состава минимального экипажа общее число его членов и их квалификация должны быть не ниже пределов, оговоренных в этой статье. Минимальный экипаж не включает персонал, занимающийся обслуживанием пассажиров".

Статья 13

Первый абзац данной статьи следует читать:

"Если оборудование самоходного грузового судна, толкача, толкаемого состава, буксирного состава, другого жесткого соединения или пассажирского судна не соответствует оборудованию, предусмотренному в пункте 1 статьи 9 по [одной или двум] обслуживающим общесудовым устройствам и системам, минимальный состав экипажа должен быть увеличен на одного матрос-моториста при режимах эксплуатации судна A₁ и A₂ и на двух матросов-мотористов при режиме эксплуатации B".

Статья 14

Текст данной статьи следует читать:

"Статья 14

Минимальный экипаж других судов

- 1. Для судов, не упомянутых в статьях 10-12, но предусмотренных в настоящих Рекомендациях в соответствии со статьей 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.**
- 2. [Национальными правилами может предусматриваться бóльшая численность минимального состава экипажа судов в случае несоответствия оборудования судов требованиям национальных правил более чем по двум общесудовым устройствам и системам, обслуживаемым судовыми специалистами как по совмещению профессий, так и при эксплуатации судов специалистами палубной и машинной команды без совмещения профессий.]"**

Правительствам и речным комиссиям было предложено прокомментировать текст, заключенный в квадратные скобки.

Приложение

Было решено, что образец служебной книжки следует включить в проект рекомендаций в качестве приложения и что он должен основываться на образце, приведенном в документе TRANS/SC.3/WP.3/2001/2/Add.1, поступившем от ЦКСР. Правительствам и речным комиссиям было предложено представить свои предложения относительно возможности изменения образца служебной книжки, приведенного в документе TRANS/SC.3/WP.3/2001/2/Add.1.

20. Поскольку в статье 8 проекта рекомендаций был введен термин "тахограф", Рабочая группа решила поручить группе добровольцев рассмотреть возможность включения в приложение к пересмотренной резолюции № 17 положений, касающихся основных требований к конструкции и установке тахографов на борту судов с учетом текста добавления Н к ПОСР, изложенного в документе TRANS/SC.3/WP.3/2001/4/Add.1.

21. Рабочая группа поручила секретариату распространить текст проекта рекомендаций, касающихся требований в отношении минимальной численности экипажей, с указанными выше изменениями и просила правительства и речные комиссии представить замечания и предложения по данному тексту до **15 ноября 2001 года** с уделением особого внимания тексту, заключенному в квадратные скобки.

РАССМОТРЕНИЕ МЕР, НАПРАВЛЕННЫХ НА ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ ЗАГРЯЗНЕНИЯ ВОЗДУХА С СУДОВ ВНУТРЕННЕГО ПЛАВАНИЯ

Документация: TRANS/SC.3/WP.3/2001/9, TRANS/SC.3/WP.3/2001/2, TRANS/SC.3/1999/1 и Add. 1, TRANS/SC.3/198/8 и Add. 1-2

22. Было отмечено, что в соответствии с мандатом, полученным от Рабочей группы по внутреннему водному транспорту (SC.3), Рабочая группа на своей девятнадцатой сессии решила приступить к рассмотрению проблем, связанных с загрязнением воздуха судами внутреннего плавания, в целях разработки общей позиции по данному вопросу. Правительствам и речным комиссиям было предложено изучить документацию, переданную соответствующими международными организациями, и представить свои предложения по этому вопросу (TRANS/SC.3/WP.3/39, пункты 23-24).

23. Представитель ЦКСР внес на рассмотрение документ TRANS/SC.3/WP.3/2001/2, содержащий текст резолюции ЦКСР, касающейся ограничения выбросов выхлопных газов и загрязняющих воздух частиц дизельными двигателями судов, используемых во внутреннем судоходстве, а также текст новой главы 8-бис Правил освидетельствования судов на Рейне (ПОСР). Он пояснил, в частности, что данная глава основана на соответствующих предписаниях Европейского союза и ИСО и что в ней учитываются также положения нового принятого текста приложения VI к Конвенции МАРПОЛ ИМО. Предписания ЦКСР являются первым шагом и охватывают новые дизельные двигатели, устанавливаемые на судах, осуществляющих судоходство на Рейне. В качестве следующего шага эти положения и процедуры следует распространить на дизельные двигатели, которые уже находятся в эксплуатации.

24. В результате обмена мнениями по данному вопросу Рабочая группа сделала вывод о том, что будущие возможные общеевропейские положения по предотвращению загрязнения воздуха судами внутреннего плавания необязательно должны ограничиваться лишь вопросами, касающимися загрязнения от двигателей, но могут также охватывать проблемы, связанные со стандартами для топлива (что актуально с точки зрения выбросов серы) и озоноразрушающими веществами, рассматриваемыми в Монреальском протоколе (такими, как галоны, фреоны и другие хладагенты).

25. Принимая во внимание информацию, полученную на настоящей момент от правительств (TRANS/SC.3/WP.3/2001/9), Рабочая группа предложила правительствам стран-членов, Европейской комиссии, речным комиссиям и другим заинтересованным международным органам прокомментировать новые предписания ЦКСР, изложенные в документе TRANS/SC.3/WP.3/2001/2, и передать в секретариат **не позднее 15 декабря 2001 года** свои письменные предложения о возможных общеевропейских положениях по данному вопросу с должным учетом работы, проводимой в рамках других международных органов, таких, как ЕК, Рабочая группа WP.29 ЕЭК, ИМО, ПМАКС и т.д.

РЕКОМЕНДАЦИИ ОТНОСИТЕЛЬНО ТЕХНИЧЕСКИХ ПРЕДПИСАНИЙ ДЛЯ ЭЛЕКТРОННОГО БОРТОВОГО НАВИГАЦИОННОГО ОБОРУДОВАНИЯ И ЕГО УСТАНОВКИ НА СУДАХ, ВКЛЮЧАЯ, В ЧАСТНОСТИ, РАДАРНЫЕ УСТАНОВКИ И ИНДИКАТОРЫ СКОРОСТИ ИЗМЕНЕНИЯ КУРСА

26. Было отмечено, что на своей двадцатой сессии Рабочая группа рассмотрела предложение Российской Федерации по проекту предписаний для радарных установок и индикаторов скорости изменения курса на судах внутреннего плавания (TRANS/SC.3/WP.3/1999/19) и решила, что часть предложения, касающаяся технических предписаний для вышеупомянутого оборудования, должна быть рассмотрена группой

добровольцев и неофициальной специальной группой экспертов по поправкам к пересмотренной резолюции № 17, а также на двадцать первой сессии Рабочей группы (TRANS/SC.3/WP.3/40, пункт 21).

27. Рабочая группа решила просить группу добровольцев обсудить вопрос о возможном включении в текст приложения к пересмотренной резолюции № 17 (возможно, в главу 10B) положений, касающихся технических предписаний для радарных установок и индикаторов скорости изменения курса, с учетом предложения Российской Федерации (TRANS/SC.3/WP.3/1999/19) и соответствующих действующих предписаний ЦКСП и Дунайской комиссии (TRANS/SC.3/WP.3/R.28 и Corr.1 и TRANS/SC.3/WP.3/R.68) и представить эти предложения Рабочей группе до ее двадцать третьей сессии.

ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ

a) Сотрудничество с ИСО

28. Рабочая группа была проинформирована о деятельности технических комитетов ИСО, имеющей отношение к ее работе. Представитель ИСО предложил экспертам Рабочей группы ознакомиться с бизнес-планами ИСО/ТЕ 8 (Суда и морская технология); ИСО/ТК 70 (Двигатели внутреннего сгорания) и ИСО/ТК 188 (Малые суда) на следующем Web-сайте: <http://isotc.iso.ch/livelink/livelink/>.

b) Распространение документов

29. Участникам напомнили, что в Интернете были открыты Web-сайты SC.3 и SC.3/WP.3, с которыми можно ознакомиться по адресу: <http://www.unecsc.org/trans/main/sc3>. Web-сайты содержат доклады, повестки дня предстоящих сессий, основные публикации и рабочие документы. В целях облегчения и ускорения публикации секретариатом рабочих документов для сессии SC.3/WP.3 делегатам было предложено дублировать по возможности направляемые ими по почте (факсу) предложения для сессии SC.3/WP.3 по электронной почте: viatcheslav.novikov@unecsc.org.

c) Сроки проведения следующих сессий

30. Двадцать вторую и двадцать третью сессии Рабочей группы SC.3/WP.3 планируется провести 6-8 июня 2001 года и 19-21 марта 2002 года.

УТВЕРЖДЕНИЕ ДОКЛАДА

31. В соответствии с установившейся практикой Рабочая группа утвердила доклад о работе своей двадцать первой сессии на основе проекта, подготовленного секретариатом.

Приложение

**ОТЧЕТ О РАБОТЕ ДЕСЯТОГО СОВЕЩАНИЯ НЕОФИЦИАЛЬНОЙ
СПЕЦИАЛЬНОЙ ГРУППЫ ЭКСПЕРТОВ ПО ПОПРАВКАМ
К ПЕРЕСМОТРЕННОЙ РЕЗОЛЮЦИИ № 17**

1. Неофициальная группа экспертов провела свое совещание во вторник, 13 марта 2001 года, во Дворце Наций, Женева. В совещании приняли участие следующие эксперты:

г-н Р. Ван Дорн (Нидерланды);
г-н В. Зондаг (Нидерланды);
г-н В. Воронцов (Российская Федерация);
г-н А. Коваль (Украина);
г-н А. Лесник (Украина);
г-н Ю. Герцог (Украина);
г-н Й. Карайчич (Дунайская комиссия).

2. Функции председателя совещания исполнял г-н Р. Ван Дорн.

3. Специальная группа заслушала доклад председателя группы экспертов-добровольцев г-на В. Зондага о результатах, достигнутых этой группой на ее седьмом совещании (Роттердам, 18-22 сентября 2000 года), и приняла к сведению проект измененных глав 11-бис (Вертикально передвигающиеся рулевые рубки) и 13 (Спасательные средства) приложения к пересмотренной резолюции № 17, который был подготовлен этой группой добровольцев и содержится в документе TRANS/SC.3/WP.3/AC.2/2001/1.

4. После обмена мнениями по вышеуказанному проекту измененных глав приложения к пересмотренной резолюции № 17 специальная группа приняла следующие решения:

- Текст пункта 11-бис-3.3 изменить следующим образом:

"11-бис-3.3 Подъемный механизм должен обеспечить остановку и фиксацию рулевой рубки в любом положении.

К судам, предназначенным для плавания в зонах 1 и 2, Администрацией бассейна может предъявляться требование, чтобы обеспечивалась возможность фиксации рулевой рубки в разных положениях. При всех эксплуатационных

условиях, включая полное прекращение подачи энергии, должна быть обеспечена возможность немедленного разблокирования фиксирующих устройств".

- По всему тексту измененной главы 13 на русском языке термин "ship's boat" переводить не как "корабельная шлюпка", а словами "судовая шлюпка".
5. Специальная группа решила передать тексты проектов измененных глав приложения к пересмотренной резолюции № 17 Рабочей группе SC.3/WP.3 для дальнейшего рассмотрения и одобрения.
 6. Специальная группа была проинформирована о том, что группа экспертов-добровольцев планирует провести свое следующее совещание в апреле (в течение недели с 16 по 21 апреля) в Брюсселе. Предполагается, что эта группа рассмотрит на данном совещании тексты проектов пересмотренных глав 7 (Грузовое устройство, рангоут, оборудование и снабжение), 8 (Якорное, швартовое и буксирное устройства) и Y (Предотвращение загрязнения).
 7. Специальная группа полагала, что при условии получения возможных указаний со стороны Рабочей группы SC.3/WP.3 группа добровольцев могла бы также приступить к рассмотрению проекта положений о предотвращении загрязнения воздуха в рамках своей планируемой работы, связанной с вышеупомянутой главой Y.
 8. Специальная группа напомнила о том, что Рабочая группа SC.3/WP.3 на своей девятнадцатой сессии просила группу добровольцев рассмотреть возможность пересмотра определения термина "Администрация", используемого в проекте измененных глав, вместе с терминами "Администрация речного бассейна", "признанное классификационное общество" и т.д. в целях сокращения числа терминов, относящихся к функциям и обязанностям государственной администрации и другим органам, которым государство может пожелать делегировать эти функции и обязанности. Группе добровольцев было предложено принять во внимание в ходе этой работы опыт ИМО и других соответствующих международных органов. Было решено пока не вводить предложенные новые термины и вернуться к рассмотрению этого вопроса, после того как группа добровольцев подготовит необходимые предложения (TRANS/SC.3/WP.3/39, пункт 7, глава 6 i)).
 9. Специальная группа напомнила также о том, что Рабочая группа SC.3/WP.3 на своей двадцатой сессии решила, что вторая часть предложения Российской Федерации, касающаяся технических предписаний для радарных установок и индикаторов скорости изменения курса судов внутреннего плавания (TRANS/SC.3/WP.3/1999/19), должна быть

рассмотрена группой добровольцев и неофициальной специальной группой экспертов по поправкам к пересмотренной резолюции № 17, а также на двадцать первой сессии Рабочей группы (TRANS/SC.3/WP.3/40, пункт 21). Группу добровольцев просили рассмотреть вопрос о возможном включении этой части предложения Российской Федерации в проект измененного текста главы 10B (TRANS/SC.3/WP.3/AC.2/2000/1/ Add.1) с учетом действующих предписаний Центральной комиссии судоходства по Рейну (ЦКСР) и Дунайской комиссии, изложенных в документах TRANS/SC.3/WP.3/R.28 и Согг.1 и TRANS/SC.3/WP.3/R.68.
