



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

TRANS/SC.3/WP.3/2002/4/Add.1
4 January 2002

Original: RUSSIAN

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 третья сессия, 19-21 марта 2002 года,
пункт 7 повестки дня)

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

Добавление 1

Представлено правительствами Болгарии, Российской Федерации и Украины

Примечание: В ходе своей двадцать первой сессии Рабочая группа провела подробный обмен мнениями по тексту проекта рекомендаций, касающихся требований в отношении минимальной численности экипажей, и внесла в него ряд изменений. Рабочая группа просила правительства и речные комиссии представить замечания и предложения по обновленному тексту проекта рекомендаций (TRANS/SC.3/WP.3/2002/1) уделив особое внимание тексту, заключенному в квадратные скобки (TRANS/SC.3/WP.3/42, п.п. 19-21). Ниже приводятся предложения, полученные от правительств Болгарии, Российской Федерации и Украины.

БОЛГАРИЯ

1. По ст. 2. Необходимо внести ясность как в отношении минимальных квалификационных требований для каждого члена экипажа так и в отношении удостоверения, которым подтверждалось бы соответствие этим требованиям.

В ЕПСВВП применяется термин «удостоверение судоводителя общего типа» без указания на его содержание.

2. По ст. 6. Предлагается оставить текст «При режиме эксплуатации «В» все члены экипажа должны иметь 12-часовой отдых в течение каждого 24-часового периода времени, включая по меньшей мере шестичасовой период непрерывного отдыха».

3. По ст. 8. Предлагается выражение в скобках «при режимах эксплуатации «А1» и «А2» вычеркнуть.

4. По ст. 14. Предлагается убрать квадратные скобки в п. 2.

РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ

5. Проанализировав Доклад Рабочей группы о работе ее 21-й сессии (документ TRANS/SC 3/WP 3/42), а также «Рекомендации» (документ TRANS/SC 3/WP 3/2002/1), Российская сторона считает, что выставленные требования в отношении минимальной численности и продолжительности работы и отдыха экипажей судов внутреннего плавания в основном приемлемы, поскольку учитывают существо вносимых нами предложений и замечаний. Одновременно считаем, что при окончательной доработке «Рекомендаций» необходимо учесть следующие замечания:

6. Статья 4. Текст пункта 6 записать в редакции: «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 законодательством, касающимся плавания на внутренних водных путях, на которых они осуществляют плавание».

7. Статья 6. Третий абзац пункта 1 записать в следующей редакции: «при режиме эксплуатации «В» все члены экипажа должны иметь 12-ти часовой отдых в течение 24-часового периода времени, включая, по меньшей мере, шестичасовой период непрерывного отдыха».

8. Статья 8. «Судовой вахтенный журнал [-Тахограф]».

а) Отклонить предложение Германии об исключении слов «при режимах эксплуатации А1 и А2» из текста второго абзаца пункта 1.

б) Оставить в заголовке статьи 8 квадратные скобки «Судовой вахтенный журнал [-Тахограф]», поскольку прибор [-тахограф] находится практически еще в стадии опытного исследования и внедрения на не значительном количестве самоходных судов.

УКРАИНА

9. Статья 2. Члены экипажа. С целью взаимного признания судовых удостоверений можно согласиться с предложением Германии указывать в данной статье минимальные квалификационные требования для каждого из членов экипажа.
10. Статья 6. Обязательный отдых. Из двух вариантов формулировки, относящейся к режиму эксплуатации В, предпочтение отдается первому варианту, как более простому для расчета времени отдыха экипажа.
11. Статья 8. Судовой вахтенный журнал, тахограф. Можно согласиться с предложением Германии об исключении из текста слов “при режимах эксплуатации А₁ и А₂”, поскольку записи в течение рейса о времени начала и окончания периодов отдыха должны производиться в вахтенном журнале ежедневно для всех режимов эксплуатации.
12. Статья 14. Минимальный экипаж других судов. Можно согласиться с текстом п. 2 статьи 14, поскольку это предоставляет Администрации возможность устанавливать такую минимальную численность экипажа, которая обеспечивает безопасную эксплуатацию судна, имеющего несоответствия более чем по двум общесудовым устройствам и системам.

Кроме этого, предлагается в пункте 1 слова “но предусмотренных в настоящих Рекомендациях в соответствии со статьей 1 выше” заменить на более четкую формулировку: “**но предусмотренных в пункте 1 статьи 1 настоящих Рекомендаций**”.

13. Приложение. Служебная книжка. Форма и содержание служебной книжки должны быть в максимально возможной степени стандартизованы для всех стран. Предложенная Центральной комиссией судоходства по Рейну (ЦКСР) служебная книжка является для этого хорошим образцом и не вызывает принципиальных возражений.

Все реквизиты служебной книжки должны быть отпечатаны, как минимум, на государственном языке страны и на одном из официальных языков Дунайской комиссии или ЦКСР в зависимости от преимущественного района плавания судов каждого государства. Возможен вариант обязательного применения немецкого языка, который является официальным для обеих комиссий. Но не следует исключать возможности печатания реквизитов служебной записки на трех языках - национальном, немецком и с использованием одного из рабочих языков ЕЭК ООН. В связи с некоторой деликатностью данного вопроса его следует подробно обсудить на двадцать третьей сессии Рабочей группы.
