



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.  
GENERAL

TRANS/SC.3/WP.3/2002/4/Add.2  
4 January 2002

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 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 2

Передано правительствами Германии и Нидерландов

## ГЕРМАНИЯ

### По статье 1 (4) - Общие положения

На Рейне - а в будущем и на других внутренних водных путях Германии - записи, касающиеся состава экипажа и режима эксплуатации, должны вноситься в судовое свидетельство только в случаях, предусмотренных в статье 14 (Минимальный экипаж других судов). В случае самоходных грузовых судов, толкачей, самоходных грузовых судов-толкачей, толкаемых составов, счаленных групп и других жестких соединений, а также пассажирских судов и пассажирских классных судов состав экипажа должен соответствовать требованиям статей 10-12, и в судовом вахтенном журнале должны делаться записи, касающиеся режима эксплуатации. По этой причине для этих категорий судов нет необходимости делать запись в судовом свидетельстве. Поэтому рекомендуется либо исключить данный пункт 4, либо добавить следующие слова: "если компетентный орган не примет иное решение".

### По статье 2 (2) - Члены экипажа

В соответствии с формулировкой первого предложения пункта 2 каждая администрация несет ответственность за установление собственных требований в отношении квалификации и минимального возраста старших матросов, матросов первого класса, матросов второго класса, механиков и матросов-мотористов.

Таким образом, взаимное признание требований в отношении минимальной численности экипажей возможно лишь в том случае,

- a) если известны национальные требования каждой администрации в отношении квалификации и минимального возраста; и
- b) если администрация удостоверяет, что предусмотренные квалификационные требования эквивалентны квалификационным требованиям, действующим в ее стране.

То же самое касается и удостоверений судоводителей. Содержащаяся во втором предложении пункта 2 формулировка, касающаяся квалификации судоводителей, предполагает пересмотр резолюции № 31 от 12 ноября 1992 года. Необходимо также учесть директиву 96/50/ЕС Совета о согласовании условий получения национальных удостоверений судоводителей.

По статье 4 - Проверка квалификации - служебная книжка

Следует приветствовать введение служебной книжки. Мы согласны с дополнительным пунктом (пункт б), поскольку он проясняет ситуацию.

По статье 6 - Обязательный отдых

Рекомендуется исключить первый текст, взятый в квадратные скобки.

Предлагаемая формулировка третьего абзаца пункта 1, гласящая "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", могла быть приемлемой только в том случае, если минимальная численность членов экипажа, требуемая согласно статьям 10-12 при режиме эксплуатации В, была бы в два раза больше той, которая требуется при режиме эксплуатации А<sub>1</sub>. Однако в силу того, что, как правило, такой численности не будет, судоводителю или судовладельцу должна быть предоставлена возможность предусматривать гибкий график работы экипажа с учетом обязательного отдыха. Предусмотренный для этой цели период времени, т.е. 12 часов в течение 24-часового периода, является слишком коротким.  
(См. документ TRANS/SC.3/WP.3/2001/4)

По статье 7 - Изменение режима эксплуатации

Следует приветствовать предложение, изложенное в первом предложении пункта 1 d). Оно дополняет перечень возможных замен.

Второе предложение должно применяться ко всем изменениям режима эксплуатации, а не только к замене режима эксплуатации А<sub>1</sub> или А<sub>2</sub> на режим В, как предусмотрено в документе. По этой причине данный текст следует включить в качестве пункта 2, применимого ко всем изменениям режима эксплуатации, и он должен начинаться со следующих слов: "Во всех случаях изменение режима эксплуатации..."

Поскольку возможна также замена режима эксплуатации А<sub>1</sub> на режим А<sub>2</sub> или режима А<sub>2</sub> на режим А<sub>1</sub>, это обстоятельство было принято во внимание при пересмотре требований в отношении состава экипажей судов на Рейне. По этой причине предлагается включить новый подпункт ("е") со следующей формулировкой:

- "e) Непосредственно после рейса при режиме эксплуатации  $A_1$  или  $A_2$  судно может осуществить еще один рейс при режиме эксплуатации  $A_1$  или  $A_2$  в том случае, если произведена полная замена экипажа и новые члены экипажа завершили, непосредственно перед началом второй рейса при режиме эксплуатации  $A_1$  или  $A_2$ , соответственно восьми- и шестичасовой непрерывный отдых, не включаемый в продолжительность рейса, и представили подтверждающие это доказательства".

В результате включения подпункта e) в заголовок следует добавить слово "повторение".

По статье 8 - Судовой вахтенный журнал, тахограф

Судовой вахтенный журнал используется для проверки соблюдения требований в отношении минимальных периодов отдыха членов экипажа. Текст, взятый в квадратные скобки в пункте 1, следует исключить.

Как судовой журнал, так и тахограф служат цели проверки режима эксплуатации судна, предусмотренной в статье 5, а также соблюдения обязательных периодов отдыха каждого члена экипажа, которые предусмотрены в статье 6.

Если бы судовой журнал был нужен лишь для проверки режима эксплуатации судна, то данное предложение было бы оправданным, однако поскольку соблюдение минимальных периодов отдыха каждого члена экипажа, включая судоводителя, следует проверять с помощью судового вахтенного журнала, то должна быть сохранена формулировка, содержащаяся в документе TRANS/SC.3/WP.3/2000/4. (См. документ TRANS/SC.3/WP.3/2001/4)

По статье 10 - Минимальный экипаж самоходных грузовых судов

В заголовок статьи 10 следует добавить слова "и толкачей". При определении минимального экипажа самоходные толкачи следует рассматривать точно так же, как и самоходные грузовые суда.

Во второй графе таблицы знак " $70 \leq$ " следует изменить на " $70 <$ ".

По статье 13 - Численность экипажа в случае некомплекта минимального оборудования, предусмотренного в статье 9

Согласно статье 9 (2) соответствие или несоответствие судна предписаниям, касающимся оборудования судов, удостоверяется в судовом свидетельстве. Если судно соответствует этим предписаниям, оно может эксплуатироваться с минимальным экипажем, определенным в статьях 10-12. Если одно из технических предписаний, перечисленных в статье 9 (1), не выполнено, то требуются дополнительные члены экипажа.

Нынешняя формулировка, содержащаяся в первом предложении, а именно "по [одному или двум] обслуживающим общесудовым устройствам и системам", допускает различные толкования того, когда судно должно эксплуатироваться с одним или двумя дополнительными членами экипажа.

Эта двусмысленная формулировка неприемлема для Германии, и поэтому ее следует исключить.

Не очевидно и то, почему при вышеупомянутых условиях требуется один или два дополнительных матроса-моториста, особенно с учетом того, что второе предложение предусматривает замену одного матроса первого класса механиком или матросом-мотористом. Предлагается принять предложение, согласованное на девятнадцатой сессии Рабочей группы, относительно дополнительных членов экипажа в случае несоблюдения технических предписаний.

(См. документ TRANS/SC.3/WP.3/2001/1)

По статье 14 - Минимальный экипаж других судов

Предписания, изложенные в пункте 1, являются достаточными. Дополнительные предписания, предусмотренные, например, в пункте 2, представляются ненужными.

Текст, взятый в квадратные скобки в пункте 2, следует поэтому исключить.

## НИДЕРЛАНДЫ

В документе TRANS/SC.3/WP.3/2002/1 от 21 мая 2001 года правительствам и речным комиссиям предлагается представить свои замечания и предложения по содержащемуся в этом документе проекту рекомендаций, касающихся требований

в отношении минимальной численности экипажей и т.д. судов внутреннего плавания, а также по форме образца служебной книжки, прилагаемого к рекомендациям.

*Общие замечания:*

От имени правительства Нидерландов мы хотели бы представить вам следующие замечания и предложения по указанному документу.

Важным событием, о котором мы хотели бы упомянуть, является то, что с 1 июля 2002 года вводятся в действие новые требования Центральной комиссии судоходства по Рейну (ЦКСР) в отношении численности экипажей. Нидерланды глубоко убеждены в том, что рекомендации ЕЭК должны соответствовать новым правилам ЦКСР.

*Конкретные замечания:*

В пункте 4 статьи 1 предлагается, чтобы в судовом свидетельстве содержалось указание минимального состава экипажа, обеспечивающего безопасность эксплуатации судна при каждом режиме эксплуатации.

Этот пункт следует исключить, поскольку минимальный состав экипажа при каждом режиме эксплуатации соответствует записям в судовом вахтенном журнале (статья 8) в сочетании с таблицей численности членов экипажа, приведенной в статье 10. По этой же причине точно такой же пункт был исключен 1 апреля 1988 года из требований ЦКСР в отношении состава экипажей.

Статья 4, пункт 2: В соответствии с новыми правилами ЦКСР мы предлагаем предусмотреть возможность освобождения старшего матроса от выполнения требования, касающегося заверения данных, содержащихся в служебной книжке, по меньшей мере один раз в течение 12-месячного периода. Однако это может быть сделано лишь при том условии, что он не имеет намерения стать судоводителем, и поэтому ему не требуется заверение времени плавания.

Статья 5: Сноску 3 следует изменить следующим образом: "...и если минимальный экипаж включает одно лицо, имеющее удостоверение судоводителя, и одного старшего матроса. (см.: новый текст правил ЦКСР).

Статья 6: В соответствии с нашим желанием достичь максимального согласования с правилами ЦКСР мы предпочитаем второй альтернативный вариант при режиме эксплуатации В, т.е. 24-часовой отдых в течение 48-часового периода времени.

Приложение: Образец служебной книжки:

Мы предлагаем исключить колонки F (количество дней плавания по Рейну) и G (количество дней плавания по другим водным путям, помимо Рейна) на стр. 24, 25 и 26. Причиной этого является то, что проведение различия между опытом плавания **по Рейну** или **по другим водным путям**, помимо Рейна, уже не имеет практического смысла. Например, в новых правилах ЦКСР для выполнения функции старшего матроса значение будет иметь только опыт плавания по внутренним водным путям, а не опыт плавания по Рейну. По этой же причине из пункта 3.3 на стр. 30 следует исключить пояснения, относящиеся к колонкам F и G.

-----