



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/SC.3/WP.3/2003/8
2 January 2003

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 пятая сессия, 19-21 марта 2003 года,
пункт 7 повестки дня)

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

Представлено правительствами Германии и Соединенного Королевства

Ниже секретариат приводит замечания и предложения правительств Германии и Соединенного Королевства по проекту рекомендаций, касающихся требований в отношении минимальной численности и продолжительности работы и отдыха экипажей судов внутреннего плавания, который был в предварительном порядке согласован Рабочей группой на ее двадцать третьей сессии (TRANS/SC.3/WP.3/2003/1).

ГЕРМАНИЯ

Статья 2: Члены экипажа

1. Для целей унифицированного применения и осуществления вышеупомянутых предписаний Германия предлагает также принять унифицированное решение по вопросу о требованиях к квалификации разных членов экипажа.

2. Такое решение могло бы основываться на требованиях в отношении минимального состава экипажа, представленных Центральной комиссией судоходства по Рейну (TRANS/SC.3/WP.3/2002/4).

Приложение

3. На двадцать третьей сессии Рабочей группы SC.3/WP.3 было решено полностью исключить из служебной книжки ссылки на Рейн, дипломы для плавания по Рейну и правила плавания по Рейну и/или заменить их ссылками на соответствующие рекомендации ЕЭК ООН.

4. Это решение следует пересмотреть по указанным ниже соображениям.

- i) Требования в отношении квалификации членов экипажа в упомянутых выше рекомендациях не унифицированы. В соответствии со статьей 2(2) этих рекомендаций каждая Администрация устанавливает свои собственные требования в отношении квалификации и минимального возраста членов экипажа. Иными словами, единообразие требований не обеспечено, поэтому для их взаимного признания необходима предварительная проверка. Германия обратила внимание на этот факт в документе TRANS/SC.3/WP.3/2002/4/Add.2.
- ii) Разграничение записей в служебной книжке на две части, как это предусмотрено на стр. 19-22 в документе TRANS/SC.3/WP.3/2002/1, стр. 17-20 в тексте на английском языке), позволило бы признавать служебную книжку в качестве подтверждения квалификации ее держателя в том числе и на Рейне.

СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО

Статья 1: Общие положения

5. Статья 1.1 гласит: *"Настоящие Рекомендации применяются ко всем судам внутреннего плавания, осуществляющим международные перевозки..."*.

6. В этой рекомендации необходимо более четко указать внутренние водные пути, к которым она применяется. Данная рекомендация основана на трех отдельных режимах эксплуатации: см. статью 5. В определениях указаны конкретные часы, когда судно не может эксплуатироваться (с 22 час. 00 мин. до 6 час. 00 мин. или с 23 час. 00 мин. до 5 час. 00 мин.). Это совершенно неприемлемо для приливных рек (примерами таких рек в Соединенном Королевстве являются Трент и Хамбер), по которым плавание судов может быть ограничено периодами полной воды.

7. Напротив, если данная рекомендация предназначена для всех внутренних водных путей, требования в отношении продолжительности работы и отдыха следует изложить в более гибкой формулировке.

Статья 2: Члены экипажа

8. *Статья 2.1: В минимальный состав экипажа судов, обеспечивающий безопасность его эксплуатации, могут входить следующие члены экипажа: ...".*

9. В переводе на английский язык это означает, что все перечисленные категории должны входить в состав экипажа каждого судна. По мнению Соединенного Королевства, в этой статье следует указать цель установления минимального состава экипажа, а именно обеспечение безопасности судна, поэтому предлагается следующая формулировка:

"Минимальный состав экипажа судна должен быть достаточным по численности и категориям персонала для обеспечения безопасности его эксплуатации и может включать следующих членов экипажа".

Статья 3: Физическая пригодность

10. В Соединенном Королевстве для членов экипажа судов внутреннего плавания не требуется медицинского осмотра врачами, назначенными компетентным органом. Кандидат обязан представить медицинскую справку, заполненную любым практикующим врачом. Если в этой справке сообщается о наличии каких-либо условий для признания его непригодности, то только в этом случае кандидат направляется к врачу, назначенному компетентным органом, для оценки риска и подтверждения его пригодности для данной работы. В Соединенном Королевстве аналогичный порядок применяется и для водителей большегрузных транспортных средств и транспортных средств общего пользования.

11. Для информации в приложении А приводится образец бланка медицинского протокола (ML5), используемого в Соединенном Королевстве¹. В настоящее время такой порядок применяется главным образом для судоводителей пассажирских судов, однако его планируется пересмотреть для более широкого использования.

¹ Примечание секретариата: По соображениям экономии это приложение будет распространено в зале заседаний в качестве неофициального документа № 1 только на английском языке.

Статья 4: Служебная книжка

12. В случае статьи 1, если эти рекомендации предназначены для применения на всех внутренних водных путях, предусмотренные в статье 4.1 требования в отношении записей, которые должны делаться в служебной книжке на французском или немецком языке, а также на официальном языке соответствующей страны, следует сформулировать по-иному.

Статья 6: Обязательный отдых

13. Положения этой статьи выглядят менее привлекательными по сравнению с Конвенцией МОТ о продолжительности рабочего времени моряков и укомплектовании судов экипажами (Конвенция МОТ № 180), в которой помимо ежедневного отдыха предусмотрено также минимальное количество часов отдыха за каждый семидневный период. В качестве отправной точки для обсуждения Соединенное Королевство предлагает определить минимальную продолжительность отдыха в течение недели при любом режиме эксплуатации в 77 часов, как это предусмотрено положениями Конвенции МОТ № 180.

Статья 8: Судовой вахтенный журнал, тахограф

14. В соответствии со статьями 8.3 и 8.5 заполненный судовой вахтенный журнал и регистрационные записи тахографа должны храниться в течение семи месяцев. Соединенное Королевство хотело бы ознакомиться с доводами в обоснование такой продолжительности. Возникает вопрос, является ли шестимесячный период достаточно длительным с учетом периодичности осмотров судов внутреннего плавания.
