



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.  
GENERAL

ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2008/6  
21 December 2007

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

Тридцать вторая сессия

Женева, 5-7 марта 2008 года

Пункт 5 b) предварительной повестки дня

**РАЗРАБОТКА СОГЛАСОВАННОЙ ПРОЦЕДУРЫ РАССМОТРЕНИЯ  
ЗАЯВОК НА ПРИЗНАНИЕ СУДОВЫХ УДОСТОВЕРЕНИЙ  
И ПАТЕНТОВ СУДОВОДИТЕЛЕЙ**

Взаимное признание патентов судоводителей

Записка секретариата

I. ВВЕДЕНИЕ

1. На своей пятьдесят первой сессии Рабочая группа по внутреннему водному транспорту (SC.3) обсудила рекомендацию Рабочей группы по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WP.3), касающуюся создания группы добровольцев по подготовке возможного документа о взаимном признании патентов судоводителей. SC.3 сочла важным прежде всего

предоставить делегациям сборник основополагающих документов в этой области, включая, в частности, соответствующее законодательство ЕС (ECE/TRANS/SC.3/178, пункт 26).

2. В соответствии с просьбой SC.3 настоящий документ включает в себя:
  - a) Обзор различных режимов для патентов судоводителей, содержащихся в Перечне препятствий законодательного характера, мешающих созданию гармонизированного и конкурентоспособного всеевропейского рынка внутреннего водного транспорта 2005 года, подготовленном группой добровольцев по преодолению препятствий законодательного характера SC.3;
  - b) Сводную таблицу, содержащую информацию о признании правительствами патентов судоводителей;
  - c) Резолюцию № 31 с Рекомендациями, касающимися минимальных требований при выдаче удостоверений судоводителей внутреннего плавания с целью их взаимного признания при осуществлении международных перевозок (Приложение).

Текст директив ЕС 96/50/ЕС и 91/672/ЕЕС (см. ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2008/6/Add.1).

3. Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях может пожелать рассмотреть содержание этого документа и создать, если сочтет необходимым, группу добровольцев по подготовке предложения для пятьдесят второй сессии SC.3 с учетом работы, уже проделанной или осуществляемой речными комиссиями, а также, в частности, Центральной комиссией судоходства по Рейну, описанной в документе ECE/TRANS/SC.3/2007/8/Add.1, а также действующее законодательство ЕС в этой области, воспроизведенное в добавлении к этому документу.

## II. РАЗЛИЧИЯ В ТРЕБОВАНИЯХ, КАСАЮЩИХСЯ ВЫДАЧИ ПАТЕНТОВ СУДОВОДИТЕЛЕЙ<sup>1</sup>

### A. Описание

4. Ситуация в отношении патента судоводителя сопоставима с ситуацией в области судовых свидетельств. На **Рейне** судоводители обязаны иметь патент на основе правил ЦКСР, касающихся Рейнского патента, выдаваемого компетентными властями одного из государств-членов. Этот Рейнский патент признается ЕС для плавания по всем водным путям Сообщества (за исключением некоторых рек, где заинтересованные государства-члены могут требовать специальных знаний местных навигационных условий и/или специального опыта плавания по реке, о которой идет речь). Он признается также большинством придунайских стран, хотя во многих из них держатель патента должен отвечать некоторым дополнительным требованиям, касающимся знания местных навигационных условий.

5. **Европейское сообщество** руководствуется собственным законодательством по этому вопросу. Директива 91/672/ЕЕС предусматривает взаимное признание государствами-членами выдаваемых ими патентов судоводителя. В директиве 96/50/ЕС содержатся гармонизированные минимальные условия выдачи национальных патентов (речь идет в основном о программе экзаменов). На настоящий момент патента судоводителя ЕС как такового не существует, однако Европейская комиссия рассматривает вопрос о дальнейшей гармонизации в этой области. Патенты судоводителя, основывающиеся на директиве 96/50 ЕС, в настоящее время не действительны для судоходства по Рейну, однако седьмой дополнительный протокол к Мангеймскому акту, упоминавшийся в предыдущем пункте, позволит ЦКСР признавать их, а также патенты, выдаваемые странами, не являющимися членами ЕС.

6. Правила, касающиеся Рейнского патента (статья 3.05), позволяют ЦКСР признавать патенты судоводителей стран, не являющихся ее членами, как "эквивалентные"; на настоящий момент это сделано в отношении австрийских, чешских, венгерских и польских патентов. Держатели таких признаваемых патентов могут получить Рейнский патент, сдав упрощенный экзамен, единственным требованием которого является знание действующих на Рейне правил и навигационных условий на этой реке.

---

<sup>1</sup> В данном разделе приводится выдержка из документа TRANS/SC.3/2005/1 "Перечень препятствий законодательного характера, мешающих созданию гармонизированного и конкурентоспособного всеевропейского рынка внутреннего водного транспорта, и предложения по их преодолению".

7. На Дунае режим, касающийся патентов судоводителя, аналогичен режиму, касающемуся судовых удостоверений. Дунайская комиссия приняла Рекомендации, касающиеся требований при выдаче патентов судоводителя для судов внутреннего плавания по Дунаю. Вместе с тем неясно, в какой степени государства - члены Дунайской комиссии на практике применяют эти Рекомендации, хотя они признают национальные патенты друг друга.

8. В рамках ЕЭК ООН были разработаны и приняты в 1992 году Рекомендации о минимальных требованиях к выдаче патентов судоводителей судов внутреннего плавания с целью их взаимного признания для использования в международных перевозках.

#### В. Возможные решения

9. Как и в случае с судовыми патентами, расширение ЕС снизит значение проблем, возникающих в связи с существованием трех различных режимов для выдачи патента судоводителя: рейнского Правила для выдачи патентов для судоходства по Рейну, Директивы ЕС 96/50/ЕС для внутренних вод Сообщества за пределами Рейна, а также режим, превалирующий на секторе Дуная, лежащем за пределами ЕС. Однако это не приведет к полному решению проблемы. Учитывая невозможность унификации режима посредством разработки общеевропейского соглашения, решение придется искать на пути взаимного признания патентов, выданных на основании трех указанных режимов. Это в свою очередь предопределяет необходимость гармонизации различных правил, лежащих в основе этих режимов, а также необходимость сотрудничества с целью обеспечить их эквивалентность в случае обновления.

10. Сотрудничество с целью гармонизации правил уже имеет место между Европейским сообществом и ЦКСР, а Дунайская комиссия и ЦКСР в принципе договорились создать общую рабочую группу с целью гармонизации их законодательства, касающегося выдачи патентов судоводителя, имея целью взаимное признание в будущем этих документов на Рейне и Дунае. Эти два процесса могли бы, в принципе, привести к гармонизации правил ЕС, Дуная и Рейна по этому вопросу и могли бы также обеспечить поддержание их в гармонизированном виде в результате последующих изменений. Однако эта координационная работа может оказаться весьма непростой. Альтернативным решением могло бы стать предложение ЕЭК ООН обновить свою резолюцию № 31 о минимальных требованиях для выдачи патентов судоводителей в сотрудничестве с Европейской комиссией и двумя речными комиссиями, с тем чтобы она могла служить в качестве единого стандарта, на котором могло бы базироваться законодательство ЕС, Дуная и Рейна. На базе упомянутого выше Дополнительного протокола № 7 к Мангеймскому акту ЦКСР сможет признавать патенты судоводителей, выданные как государствами - членами

ЕС, так и государствами, не являющимися его членами, в качестве действующих на Рейне. Признание рейнских патентов и патентов судоводителя ЕС на секторе Дуная за пределами ЕС, потребует официального решения каждого из заинтересованных придунайских государств, если только пересмотр Белградской конвенции не наделит "новую" Дунайскую комиссию правом издавать правила обязательного характера и по этому вопросу; решение о признании могло бы быть принято тогда самой Дунайской комиссией. Признание дунайских патентов судоводителя для плавания по водным путям Сообщества, кроме Рейна, потребовало бы соответствующих решений заинтересованных государств - членов ЕС (с учетом законодательства Сообщества, действующего на данный момент).

11. Для тех внутренних водных путей, где требуется специальное знание местных навигационных условий, должны быть согласованы методы приобретения таких знаний и их проверки простым и не дорогостоящим путем.

### III. ИНФОРМАЦИЯ О ПРОЦЕДУРАХ И УСЛОВИЯХ ПРИЗНАНИЯ СУДОВЫХ УДОСТОВЕРЕНИЙ И ПАТЕНТОВ СУДОВОДИТЕЛЕЙ В СТРАНАХ ЕЭК ООН<sup>2</sup>

Страна	Применяемое законодательство	Комментарии
Австрия	Директива Совета 96/50/ЕС	
Беларусь		
Бельгия	Директива Совета 96/50/ЕС	Патенты судоводителей Европейского сообщества признаются в странах, являющихся его членами. На бельгийских внутренних водных путях также признаются Рейнские сертификаты. Центральная комиссия судоходства по Рейну (ЦКСР) приняла регламентацию, на основе которой могут быть признаны документы, отличные от Рейского сертификата.
Болгария	Соответствующие директивы ЕС	
Хорватия		

<sup>2</sup> Данная таблица составлена на основе замечаний правительств по состоянию на декабрь 2007 года. Дунайская комиссия любезно предоставила информацию по Болгарии и Словакии.

Страна	Применяемое законодательство	Комментарии
Чешская Республика		
Финляндия		
Франция		
Германия	Директива Совета 96/50/ЕС	
Венгрия		
Ирландия		
Италия		
Литва	Директива Совета 91/672/ЕЕС	<p>Литва признает национальные удостоверения судоводителей для перевозки товаров и пассажиров, выданные компетентными органами государств - членов Европейского сообщества. Признание документов, касающихся судов внутреннего судоходства и их экипажей, выданные компетентными органами других стран, основано на двусторонних международных соглашениях.</p> <p>Приказ министра транспорта и путей сообщений от 30 января 2001 года № 22 можно найти на сайте сейма Литовской Республики (<a href="http://www.lrs.lt">www.lrs.lt</a>).</p>
Люксембург		
Молдова	Двусторонние соглашения	Процедура признания судовых удостоверений и патентов судоводителей в Молдове регламентируется заключенными соглашениями между правительством Молдовы и Кабинетом министров Украины (статья 11) и правительством Румынии (статья 7).
Нидерланды		
Польша		
Румыния	91/672/ЕЕС	В настоящее время процедура взаимного признания судовых удостоверений и патентов судоводителей соответствует Директиве Совета 91/672/ЕЕС.

Страна	Применяемое законодательство	Комментарии
Российская Федерация		
Сербия		Данный вопрос в настоящее время рассматривается в рамках переговоров с Европейским союзом.
Словакия	Директива Совета 91/672/ЕЕС и двусторонние соглашения	Патенты иностранных судоводителей признаются в соответствии с Директивой Совета, а также в том случае, когда имеется соглашение с соответствующей страной.
Швейцария	Дополнительный протокол № 7 к Пересмотренной конвенции для судоходства по Рейну	В отношении крупногабаритного судоходства в Швейцарии применяются процедуры признания, установленные дополнительным протоколом № 7 к Пересмотренной конвенции для судоходства по Рейну.
Украина		
Соединенное Королевство	Директива Совета 96/50/ЕС	<p>По состоянию на 1 января 2007 года Соединенное Королевство принимает судоводителей из других стран - членов Европейского сообщества при том условии, что они обладают патентом, выданным в соответствии с Директивой. Это также позволяет судоводителям из Соединенного Королевства управлять судами в других странах Европейского сообщества.</p> <p>Законодательство по данному вопросу в Соединенном Королевстве состоит из Регламентов по торговому флоту (внутренние водные пути и ограниченные прибрежные операции) (квалификации судоводителей и рабочие часы) 2006 года. Новый режим патентов установлен извещением торгового флота 1808 года доступным на вебсайте Агентства морской и береговой охраны &lt;<a href="http://www.mcga.gov.uk">www.mcga.gov.uk</a>&gt;</p>

РЕКОМЕНДАЦИИ, КАСАЮЩИЕСЯ МИНИМАЛЬНЫХ ТРЕБОВАНИЙ  
ПРИ ВЫДАЧЕ УДОСТОВЕРЕНИЙ СУДОВОДИТЕЛЕЙ ВНУТРЕННЕГО  
ПЛАВАНИЯ С ЦЕЛЬЮ ИХ ВЗАИМНОГО ПРИЗНАНИЯ  
ПРИ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Резолюция № 31

(принята Основной рабочей группой по внутреннему  
водному транспорту 12 ноября 1992 года)

Основная рабочая группа по внутреннему водному транспорту

отмечая важную роль международных перевозок грузов и пассажиров по внутренним водным путям в регионе ЕЭК,

полагая, что эта роль в ближайшие несколько лет получит, вероятно, дальнейшее развитие как альтернатива безудержному росту автомобильных перевозок, достигших на отдельных автомагистралях Европы пределов насыщенности и имеющих неприемлемо высокий уровень отрицательного воздействия на окружающую среду, а также в связи со становлением и дальнейшим развитием комбинированных перевозок,

полагая также, что открытие движения по водному соединению Рейн - Майн - Дунай явится дальнейшим толчком для развития международных перевозок внутренним водным транспортом в регионе,

желая обеспечить высокий уровень безопасности судоходства, охраны человеческой жизни, собственности и окружающей среды на внутренних водных путях,

считая, что это может быть достигнуто, в частности, путем согласованного применения заинтересованными странами унифицированных требований при подготовке и дипломировании судоводителей для судов, осуществляющих международные перевозки грузов и пассажиров по внутренним водным путям,

будучи уверена в том, что это содействовало бы также облегчению международных перевозок по внутренним водным путям,

1. рекомендует правительствам:

принимать такие меры, которые могут потребоваться для соблюдения требований, содержащихся в приложении к настоящей резолюции, в отношении подготовки и дипломирования в их странах судоводителей для судов, осуществляющих международные перевозки по внутренним водным путям;

признавать удостоверения, выданные в соответствии с положениями настоящей резолюции, или должным образом учитывать их при выдаче других удостоверений, требуемых для данных водных путей;

2. просит Исполнительного секретаря Европейской экономической комиссии периодически включать вопрос о применении настоящей резолюции в повестку дня Основной рабочей группы по внутреннему водному транспорту и обновлять список стран, применяющих ее положения.

## ГЛАВА 1 - ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

### Статья 1.1- Цель и область применения

1.1.1 Целью настоящего документа является представление рекомендаций в отношении минимальных предписаний, касающихся выдачи удостоверений судоводителей, для повышения безопасности судоходства и охраны человеческой жизни; настоящий документ не заменяет собой национальные законы и правила.

1.1.2 В целом настоящие рекомендации применяются к судоводителям судов, предназначенных для перевозки грузов или пассажиров по внутренним водным путям, включая судоводителей самоходных судов, буксиров, толкачей, буксируемых составов, толкаемых составов и счаленных групп.

Если Администрация не укажет иного, то они не применяются к судоводителям:

- a) морских судов, следующих по внутренним водным путям;
- b) прогулочных судов;
- c) малых судов, плавучих средств, соединений плавучего материала и паромов по смыслу Европейских правил судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП);

d) специальных средств, таких, как суда на подводных крыльях и транспортные средства на воздушной подушке.

1.1.3 Без ущерба для пункта 1.1.2 Администрация может включить в эти минимальные требования дополнительные требования:

a) в случае, если на основании национальных правил или международных норм к данному типу судна, водному пути, в отношении плавания при помощи радиолокатора и/или перевозки опасных грузов и пассажиров применяются специальные положения;

b) в случае, если опыт, полученный в ходе эксплуатации, ясно показывает, что они обоснованны;

c) в случае, если суда проходят по водным путям, где необходимо и требуется знание местных географических условий и специальных правил.

#### Статья 1.2 - Определения

В целях настоящих рекомендаций:

a) термин "Администрация" означает компетентные органы, уполномоченные правительством выдавать удостоверения судоводителей;

b) термин "судоводитель" означает лицо, имеющее необходимую профессиональную подготовку и квалификацию для управления судном на внутренних водных путях и несущее ответственность за его управление;

c) термин "удостоверение судоводителя" означает действительный документ, как бы он ни назывался, выданный Администрацией и дающий право его владельцу управлять судном на внутренних водных путях.

## ГЛАВА 2 - МИНИМАЛЬНЫЕ ПРЕДПИСАНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ВЫДАЧИ УДОСТОВЕРЕНИЙ СУДОВОДИТЕЛЕЙ

#### Статья 2.1 - Сфера применения

Настоящая глава касается исключительно удостоверений судоводителей для осуществления международных перевозок грузов или пассажиров по внутренним водным путям.

## Статья 2.2 - Общие положения

Кандидаты на получение удостоверения судоводителя должны отвечать следующим минимальным требованиям:

- a) кандидат должен быть не моложе 21 года<sup>\*</sup>;
- b) кандидат должен пройти медицинское освидетельствование, в ходе которого проверяется его физическая пригодность, в частности зрение, слух и цветоощущение;
- c) кандидат должен иметь соответствующий профессиональный опыт минимум в два года, приобретенный в качестве члена экипажа на борту судна внутреннего плавания по крайней мере в качестве матроса;
- d) кандидат должен сдать соответствующий экзамен, отвечающий требованиям Администрации в отношении профессиональных знаний; программа этого экзамена должна как минимум включать общие вопросы, изложенные в приложении к настоящим рекомендациям.

## Статья 2.3 - Специальные положения в отношении профессионального опыта

2.3.1 Учитывается только тот профессиональный опыт, который признан действительным и/или подтвержден Администрацией. Он может быть приобретен на всех внутренних водных путях независимо от их зон.

2.3.2 Требования в отношении профессионального опыта, указанные в пункте 2.2 с), могут быть снижены:

- a) если Администрация требует получения специального образования, которое может рассматриваться в качестве эквивалентного;
- b) если кандидат является владельцем диплома, подтверждающего прохождение им специальной подготовки в области внутреннего судоходства, в программу которой входит обязательная стажировка на борту судов.

---

\* В некоторых случаях не моложе 18 лет.

2.3.3 Администрация может также в определенной степени принять во внимание профессиональный опыт, приобретенный на борту морского судна в качестве члена палубной команды.

#### Статья 2.4 - Специальные положения, касающиеся проверки профессиональных знаний

2.4.1 Администрация может дополнить программу экзамена, упомянутую в пункте 2.2 d), если она сочтет это необходимым, конкретными и/или дополнительными вопросами в соответствии с предписаниями пункта 1.1.3. В этом случае Администрация указывает в удостоверении судоводителя сферу его применения и/или выдает специальное удостоверение.

2.4.2 Администрация назначает экзаменационную комиссию, которой поручается проведение соответствующего экзамена на проверку профессиональных знаний.

2.4.3 Администрация или надлежащим образом уполномоченная ею экзаменационная комиссия определяет процедуру и форму экзамена с целью проверки теоретических и практических знаний, необходимых для управления судами на внутренних водных путях.

### ГЛАВА 3 - ПРИЗНАНИЕ УДОСТОВЕРЕНИЯ

Государства, которые выдают удостоверение судоводителя с 21 года, признают иностранные удостоверения, выданные государствами, которые выдают удостоверения судоводителя с 18-летнего возраста, когда судоводитель достигает возраста 21 года.

Государства, выдающие удостоверение судоводителя с 18-летнего возраста, признают иностранные удостоверения, выданные в указанном возрасте.

Государства, которые выдают общие удостоверения на право управления грузовыми и пассажирскими судами, признают общие удостоверения, выдаваемые другими государствами на тех же условиях на право управления пассажирскими судами, а также специальные удостоверения, выдаваемые на право управления пассажирскими судами.

Государства, которые выдают специальные удостоверения на право управления пассажирскими судами, признают, в международном сообщении, общие удостоверения на право управления пассажирскими судами, находящимися на их территории, и принимают их должным образом во внимание при выдаче специальных удостоверений, требуемых для управления пассажирским судном на их территории.

Приложение к резолюции № 31

Профессиональные знания, требуемые для получения удостоверения судоводителя

A. Общие вопросы в области перевозок грузов и пассажиров

1. Судовождение:

- a) знание правил плавания и сигнализации на внутренних водных путях, в частности тех, которые включены в ЕПСВВП;
- b) знание общих характеристик основных судоходных путей с точки зрения географии и гидрографии;
- c) знание системы судоходной обстановки;
- d) умение использовать навигационную документацию (карты, навигационные предупреждения и т.п.) и навигационные приборы (компас, эхолот и т.п.);
- e) умение определять местоположение судна независимо от метеорологических условий (плохая видимость, лед и т.п.).

2. Маневрирование и управление судном:

- a) управление судном с учетом влияния течения, ветра и глубины под килем;
- b) функционирование руля и гребного винта и управление ими;
- c) постановка на якорь и швартовка в любых условиях;
- d) осуществление маневров при входе в шлюз и выходе из него, при входе в портовые гавани и выходе из них, а также при встрече и обгоне.

3. Устройство и остойчивость судна:

- a) знание основных принципов устройства судов, в особенности с точки зрения обеспечения безопасности людей и судна;
- b) знание основных элементов конструкции судов;

- c) общие теоретические знания в области плавучести судов и правил остойчивости;
- d) меры, принимаемые для обеспечения остойчивости судна в различных условиях.

4. Судовые силовые установки:

- a) элементарные знания в области устройства и функционирования силовых установок, необходимые для обеспечения их нормальной работы;
- b) контроль за работой основных и вспомогательных силовых установок и управление ими.

5. Погрузка и разгрузка:

- a) использование шкал осадки судов;
- b) определение веса груза с помощью мерительного свидетельства;
- c) погрузочно-разгрузочные операции.

6. Действия в чрезвычайных обстоятельствах:

- a) меры, принимаемые в случае аварии, столкновения или посадки на мель (до, в ходе или после события), включая заделку течи;
- b) использование спасательных средств и оборудования;
- c) первая помощь при несчастном случае;
- d) предотвращение пожара и противопожарное оборудование;
- e) предотвращение загрязнения водных путей.

7. Связь:

Знание порядка использования радиотелефона.

8. Перевозка пассажиров:

Администрация может - в той степени, в которой она считает это необходимым, - предъявлять более жесткие требования в отношении профессиональных знаний, необходимых для управления пассажирскими судами.

В. Специальные вопросы в области перевозки пассажиров, которые необходимо знать для получения специального удостоверения на право управления пассажирскими судами

Для выдачи удостоверения судоводителя на право управления пассажирским судном Администрация может, в той степени, в какой она считает это необходимым с точки зрения безопасности, предусмотреть более глубокие профессиональные знания, чем это предусмотрено в пунктах 2, 3, 5 и 6 раздела А, и установить дополнительные требования в отношении профессиональных знаний, касающихся, в частности, следующих вопросов:

- a) правил безопасности, касающихся судов;
- b) положений, касающихся конкретно безопасности пассажиров в целом и на случаи аварий, пожара, взрыва или кораблекрушения;
- c) способности управлять передвижением пассажиров, их посадкой на судно, высадкой на берег и последствиями паники;
- d) правил оказания помощи утопающим (навыков оказания первой помощи);
- e) специальных правил, касающихся судов, на которых предусмотрено питание и размещение пассажиров.

Администрация может предусмотреть дополнительную проверку знаний местных географических условий во всех случаях, когда она считает это обоснованным.

Практические экзамены проводятся на пассажирском судне в нормальных условиях эксплуатации.

Теоретические экзамены, касающиеся судов, должны проводиться с особой тщательностью.

C. Дополнительные вопросы, касающиеся управления судном с помощью радиолокатора:

- a) знание теории РЛС; общие сведения о радиоволнах и принципах работы РЛС;
- b) умение пользоваться РЛС, расшифровывать и анализировать полученную по РЛС информацию, а также знание пределов возможностей РЛС;
- c) использование указателя скорости поворота судна;
- d) знание положений ЕПСВВП, касающихся плавания при помощи РЛС.

D. Дополнительные вопросы, касающиеся перевозок опасных грузов:

- a) знание международных правил и рекомендаций, касающихся перевозки опасных грузов по внутренним водным путям;
- b) общие требования, касающиеся перевозки опасных грузов;
- c) специальные меры, предпринимаемые в ходе погрузочно-разгрузочных операций с опасными грузами, а также во время перевозки;
- d) судовая сигнализация и маркировка грузов;
- e) меры по предотвращению аварий и меры, принимаемые в ходе и после аварии.

-----