

287

OŚWIADCZENIE RZĄDOWE

z dnia 29 stycznia 1999 r.

w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu Umowy europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR), sporządzonej w Genewie dnia 30 września 1957 r., wraz ze znowelizowanymi tekstami załączników A i B do tej umowy.

Podaje się niniejszym do wiadomości, że dnia 19 kwietnia 1985 r. wszedł w życie ratyfikowany przez Polskę dnia 12 maja 1977 r. Protokół zmieniający artykuł 14 ustęp 3 Umowy europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR), sporządzonej w Genewie dnia 30 września 1957 r. (Dz. U. z 1975 r. Nr 35, poz. 189).

Jednolity tekst wskazanej wyżej umowy, uwzględniający zmiany wprowadzone powyższym protokołem, jak również stanowiące integralną część umowy znowelizowane i obowiązujące od dnia 1 stycznia 1999 r. jednolite teksty załączników A i B do tej umowy ogłasza się w załączniku do niniejszego oświadczenia rządowego.

Jednocześnie podaje się do wiadomości, że następujące państwa są stronami powyższej umowy po złożeniu dokumentów ratyfikacyjnych, dokumentów przystąpienia lub sukcesji w niżej podanych datach:

Austria	20 września 1973 r.
Belgia	25 sierpnia 1960 r.
Białoruś	5 kwietnia 1993 r.
Bośnia i Hercegowina	1 września 1993 r.
Bułgaria	12 maja 1995 r.
Chorwacja	23 listopada 1992 r.
Republika Czeska*	2 czerwca 1993 r.
Dania	1 lipca 1981 r.
Estonia	25 czerwca 1996 r.
Finlandia	28 lutego 1979 r.
Francja	2 lutego 1960 r.
Grecja	27 maja 1988 r.
Hiszpania	22 listopada 1972 r.
Jugosławia	28 maja 1971 r.
Liechtenstein	12 grudnia 1994 r.
Litwa	7 grudnia 1995 r.
Luksemburg	21 lipca 1970 r.
Łotwa	11 kwietnia 1996 r.
Była Jugosłowiańska Republika Macedonii	18 kwietnia 1997 r.
Republika Mołdowa	14 lipca 1998 r.
Niderlandy	1 listopada 1963 r.

Niemcy	1 grudnia 1969 r.
Norwegia	5 lutego 1976 r.
Polska	6 maja 1975 r.
Portugalia	29 grudnia 1967 r.
Federacja Rosyjska	28 kwietnia 1994 r.
Rumunia	8 czerwca 1994 r.
Słowacja*	28 maja 1993 r.
Słowenia	6 lipca 1992 r.
Szwajcaria	20 czerwca 1972 r.
Szwecja	1 marca 1974 r.
Węgry*	19 lipca 1979 r.
Włochy	3 czerwca 1963 r.
Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Północnej Irlandii	29 czerwca 1968 r.

Ponadto podaje się do wiadomości, że ogłaszane w języku polskim teksty wskazanej wyżej umowy są w języku angielskim dostępne do wglądu w Departamencie Transportu Samochodowego Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej.

Minister Spraw Zagranicznych: *B. Geremek*

* Węgry (jako: Węgierska Republika Ludowa dnia 19 lipca 1979 r.) oraz Republika Czeska i Słowacja (jako: Czechosłowacka Republika Socjalistyczna dnia 17 lipca 1986 r.) podczas składania dokumentów przystąpienia do powyższej umowy złożyły zastrzeżenie, że nie uważają się za związane postanowieniami art. 11 umowy dotyczącymi przymusowego arbitrażu.

[Jednolity tekst Umowy europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR), sporządzonej w Genewie dnia 30 września 1957 r., wraz ze znowelizowanymi tekstami załączników A i B do tej umowy, zawiera oddzielny załącznik do niniejszego numeru]

**Poprawki do Załącznika
do Międzynarodowej Konwencji o wymaganiach
w zakresie wyszkolenia marynarzy,
wydawania świadectw oraz pełnienia wacht, 1978 r.,
sporządzonej w Londynie dnia 7 lipca 1978 r.**

**przyjęte na Konferencji stron tej Konwencji,
która odbyła się w Londynie
w dniach od 26 czerwca do 7 lipca 1995 r.**

SPIS TREŚCI

	Str.
Treść Poprawek do Załącznika do Międzynarodowej Konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht, 1978 r., w języku polskim	5
Treść Poprawek do Załącznika do Międzynarodowej Konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht, 1978 r., w języku angielskim	263

Wydawca: Kancelaria Prezesa Rady Ministrów

Redakcja: Centrum Legislacyjne Rządu, Al. Ujazdowskie 1/3, 00-583 Warszawa, P-29

Organizacja druku i kolportaż: Wydział Wydawnictw i Poligrafii Gospodarstwa Pomocniczego
Kancelarii Prezesa Rady Ministrów

ul. Powsińska 69/71, 02-903 Warszawa, tel.: 694-67-50, 694-67-52 i 694-67-03; fax: 694-64-77, 694-62-06

Tłoczono z polecenia Prezesa Rady Ministrów w Wojskowych Zakładach Graficznych, ul. Grzybowska 77, 00-844 Warszawa

Zam. 247/W/S/99

Spis treści

	Str.
Poprawki do Załącznika do Międzynarodowej Konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht, 1978 r.	5
Rozdział I. Postanowienia ogólne	5
Rozdział II. Kapitan i dział pokładowy	16
Rozdział III. Dział maszynowy	19
Rozdział IV. Radiokomunikacja i radiooperatorzy	21
Rozdział V. Specjalne wymagania szkoleniowe dla załogi na określonych typach statków	22
Rozdział VI. Funkcje związane ze stanem zagrożenia, bezpieczeństwem zawodowym, opieką medyczną oraz ratownictwem	24
Rozdział VII. Świadectwa alternatywne	26
Rozdział VIII. Pełnienie wacht	28
Rezolucja 3. Postanowienia przejściowe	29
Rezolucja 4. Szkolenie radiooperatorów dla obsługi Globalnego Morskiego Systemu Bezpieczeństwa i Powiadamiania w Niebezpieczeństwie (GMDSS)	30
Rezolucja 5. Szkolenie osób pracujących na statkach pasażerskich typu Ro-Ro w zakresie kierowania w sytuacjach zagrożenia i w przypadku nietypowych zachowań ludzkich	31
Rezolucja 6. Szkolenie personelu na statkach pasażerskich	32
Rezolucja 7. Kontrolowanie ewentualnych skutków wydawania dyplomów alternatywnych	32
Rezolucja 8. Podnoszenie poziomu wiedzy technicznej, umiejętności praktycznych oraz fachowości członków załóg	33
Rezolucja 9. Postanowienia w sprawie międzynarodowych wymagań w zakresie stanu zdrowia członków załóg	34
Rezolucja 10. Szkolenie pilotów morskich, personelu obsługi ruchu statków i personelu morskiego zatrudnionego na ruchomych jednostkach przybrzeżnych	34
Rezolucja 11. Promowanie współpracy technicznej	35
Rezolucja 12. Wkład Światowego Uniwersytetu Morskiego w opracowanie programu poszerzonych wymagań w zakresie szkolenia morskiego	35
Rezolucja 13. Rewizja kursów modelowych opublikowanych przez Międzynarodową Organizację Morską	36
Rezolucja 14. Promowanie udziału kobiet w gospodarce morskiej	37
Kod STCW, dotyczący wyszkolenia członków załóg, wydawania dyplomów oraz pełnienia wacht	38
Część A. Obowiązujące kryteria, dotyczące postanowień zawartych w Załączniku do Konwencji STCW	38
Rozdział I. Kryteria dotyczące postanowień ogólnych	39
Rozdział II. Normy dotyczące kapitanów i działu pokładowego	56
Rozdział III. Wymagania dotyczące działu maszynowego	100
Rozdział IV. Wymagania dotyczące personelu radiowego	124
Rozdział V. Wymagania dotyczące specjalnego szkolenia dla członków załóg na niektórych typach statków	127
Rozdział VI. Wymagania dotyczące zagrożenia, bezpieczeństwa pracy, opieki medycznej i czynności ratowania	138
Rozdział VII. Wymagania dotyczące wydawania dyplomów alternatywnych	163
Rozdział VIII. Normy dotyczące pełnienia wachty	165
Część B. Zalecane wytyczne dotyczące przepisów Konwencji STCW i jej Załącznika	186
Rozdział I. Wytyczne dotyczące przepisów ogólnych	190
Rozdział II. Zalecenia dotyczące kapitana i działu pokładowego	218
Rozdział III. Wytyczne dotyczące działu maszynowego	224
Rozdział IV. Szkolenie dotyczące radiokomunikacji i działu radiowego	225
Rozdział V. Wytyczne dotyczące specjalnego wyszkolenia i kwalifikacji personelu pewnego typu statków	238
Rozdział VI. Wytyczne dotyczące stanu zagrożenia, bezpieczeństwa pracy, opieki medycznej i funkcji ratowniczych	248
Rozdział VII. Wytyczne dotyczące dyplomów alternatywnych	252
Rozdział VIII. Wytyczne dotyczące pełnienia wachty	253

Poprawki do Załącznika do Międzynarodowej Konwencji o Wymaganiach w Zakresie Wyszkożenia Marynarzy, Wydawania Świadectw oraz Pełnienia Wacht, 1978 r.

Rozdział I

Postanowienia ogólne

Prawidło I/1

Definicje i wyjaśnienia:

- 1 W rozumieniu niniejszej Konwencji, jeżeli wyraźnie nie przewidziano inaczej:
 - .1 „Prawidła” oznaczają prawidła zawarte w Załączniku do Konwencji;
 - .2 „Zatwierdzone” oznacza zatwierdzone przez Stronę zgodnie z niniejszymi prawidłami;
 - .3 „Kapitan” oznacza osobę sprawującą kierownictwo statku;
 - .4 „Oficer” oznacza członka załogi innego niż kapitan, którego tak określa prawo krajowe lub inne przepisy, lub z braku takiego określenia umowa zbiorowa lub zwyczaj;
 - .5 „Oficer pokładowy” oznacza oficera posiadającego kwalifikacje zgodne z przepisami rozdziału II Konwencji;
 - .6 „Starszy oficer” oznacza oficera, kolejnego stopniem po kapitanie, na którego spadnie obowiązek kierowania statkiem w razie niezdolności do pracy kapitana;
 - .7 „Oficer mechanik” oznacza oficera mającego odpowiednie kwalifikacje zgodne z przepisami rozdziału III Konwencji;
 - .8 „Starszy oficer mechanik” oznacza najstarszego stopniem oficera mechanika odpowiedzialnego za mechaniczny napęd statku, za eksploatację i konserwację mechanicznych i elektrycznych instalacji na statku;
 - .9 „Drugi oficer mechanik” oznacza oficera mechanika, kolejnego stopniem po starszym oficerze mechaniku, na którego spadnie odpowiedzialność za mechaniczny napęd statku, za eksploatację i konserwację mechanicznych i elektrycznych instalacji na statku w razie niezdolności do pracy starszego oficera mechanika;
 - .10 „Asystent oficera mechanika” oznacza osobę, która szkoli się na oficera mechanika, którą tak określa prawo krajowe lub inne przepisy;
 - .11 „Radiooperator” oznacza osobę mającą odpowiednie świadectwo, wydane lub uznane przez Administrację zgodnie z postanowieniami Regulaminu Radiokomunikacyjnego;
 - .12 „Marynarz” oznacza członka załogi statku innego niż kapitan lub oficer;
 - .13 „Podróże przybrzeżne” oznacza podróże w pobliżu brzegu Strony, jak to jest przez tę Stronę określone;
 - .14 „Moc napędowa” oznacza maksymalną stałą nominalną moc wyjściową w kilowatach całego głównego mechanicznego napędu statku, wymienioną w Certyfikacie okrętowym lub innym dokumencie urzędowym;
 - .15 „Służba radiowa” obejmuje odpowiednio pełnienie wachty oraz techniczną obsługę i naprawy prowadzone zgodnie z Regulaminem Radiokomunikacyjnym, Międzynarodową Konwencją o Bezpieczeństwie Życia na Morzu oraz według uznania każdej administracji - z odpowiednimi zaleceniami IMO;
 - .16 „Zbiornikowiec” oznacza statek zbudowany i używany do przewozu luzem ropy naftowej i jej przetworów;

- .17 „Chemikaliowiec” oznacza statek zbudowany i używany do przewozu luzem wszystkich płynnych chemikaliów wymienionych w rozdziale 17 Międzynarodowego Kodu Ładunków Chemicznych Luzem.
 - .18 „Gazowiec” oznacza statek zbudowany lub dostosowany i używany do przewozu luzem wszelkich gazów skroplonych lub innych produktów wymienionych w rozdziale 19 Kodu Międzynarodowego przewozu gazu.
 - .19 „Pasażerski statek Ro - Ro” oznacza statek pasażerski z przestrzeniami do ładunków ro-ro lub przestrzeniami na ładunki specjalne, jak to określono w Międzynarodowej Konwencji o Bezpieczeństwie Życia na Morzu (SOLAS, 1974 r. z późniejszymi zmianami).
 - .20 „Miesiąc” oznacza miesiąc kalendarzowy lub 30 dni składających się z okresów mniejszych niż jeden miesiąc;
 - .21 „Kod STCW” oznacza Kod Wyszkożenia Marynarzy, Wydawania Świadectw oraz Pełnienia Wacht, przyjęty przez Konferencję 1995 Rezolucją 2, która może być zmieniona;
 - .22 „Funkcja” oznacza grupę zadań, obowiązków i odpowiedzialności określonych przez Kod STCW, koniecznych dla eksploatacji statku, bezpieczeństwa życia na morzu lub ochrony środowiska morskiego;
 - .23 „Przedsiębiorstwo” oznacza właściciela statku lub jakąkolwiek inną organizację lub osobę, taką jak zarządzający, lub osobę czarterującą na warunkach „bareboat”, która przyjęła odpowiedzialność za eksploatację statku od armatora i która przyjmując taką odpowiedzialność zgodziła się przejąć wszystkie obowiązki i odpowiedzialność nałożoną na przedsiębiorstwa przez odpowiednie przepisy;
 - .24 „Odpowiedni dyplom” oznacza dyplom wydany i potwierdzony zgodnie z postanowieniami niniejszego Załącznika i uprawniający jego prawnego posiadacza do służenia i wykonywania funkcji na określonym w nim poziomie, na statku o określonym typie, tonażu, mocy i rodzaju napędu podczas poszczególnych rejsów;
 - .25 „Praktyka morska” oznacza praktykę na pokładzie statku zgodnie z wydanym dyplomem lub innymi kwalifikacjami;
2. Prawidła te są uzupełnione przez przepisy obowiązkowe zawarte w części A Kodu STCW, a ponadto:
- .1 każde odwołanie się do wymagań określonych w prawidło stanowi także odwołanie do odpowiedniej sekcji części A Kodu STCW;
 - .2 aby uzyskać jak najbardziej jednolite zastosowanie artykułów Konwencji w skali globalnej oraz wykorzystać w stopniu możliwie maksymalnym, należy brać pod uwagę w stosowaniu niniejszych prawideł odpowiednie zalecenia i materiały wyjaśniające zawarte w części B Kodu STCW.
 - .3 poprawki do części A Kodu STCW będą przyjmowane i wprowadzane w życie zgodnie z postanowieniami artykułu XII Konwencji odnośnie do procedury poprawek zastosowanej do Załącznika; oraz
 - .4 część B Kodu STCW będzie poprawiona przez Komitet Bezpieczeństwa na Morzu zgodnie z jego regulaminem.

- 3 Odesłanie uczynione w artykule VI Konwencji do „Administracji” i do „Administracji wydającej” nie powinno być interpretowane jako zakaz, w sposób, który nie pozwalałby jakiegokolwiek ze Stron na wydawanie i potwierdzanie dyplomów zgodnie z przepisami tych prawideł.

Prawidło 1/2

Dyplomy i potwierdzenia

- 1 Dyplomy powinny być sporządzane w języku urzędowym lub w językach urzędowych kraju, który je wydaje. Jeżeli nie jest on sporządzony w języku angielskim, tekst powinien zawierać tłumaczenie na ten język.
- 2 W odniesieniu do radiooperatorów Strony mogą:
 - .1 do egzaminu na wydanie świadectwa, wymaganego zgodnie z Regulaminem Radiokomunikacyjnym, włączyć dodatkowe wiadomości lub:
 - .2 wydać oddzielne świadectwo stwierdzające, że jego posiadacz ma dodatkowe wiadomości wymagane przez odpowiednie prawidła,
- 3 Potwierdzenie wymagane przez artykuł VI Konwencji, aby poświadczyć wydanie dyplomu, powinno być wydane tylko wtedy, jeśli wszystkie wymagania Konwencji zostaną spełnione.
- 4 Według uznania Strony, potwierdzenie może być włączone w format dyplomu wydanego tak, jak przewiduje sekcja A-1/2 Kodu STCW. Jeśli potwierdzenie będzie tak włączone, forma, którą należy zastosować, znajduje się w sekcji A-1/2, ust. 1. Jeżeli potwierdzenie będzie wydane w innej formie, należy to zrobić tak jak w ust. 2 tej sekcji.
- 5 Administracja, która uznaje dyplom zgodnie z prawidłem 1/10, powinna potwierdzić taki dyplom, aby poświadczyć jego uznanie. Potwierdzenie powinno być wydane tylko wtedy, jeśli wszystkie wymagania Konwencji zostały spełnione.

Forma potwierdzenia powinna być taka, jak to przedstawiono w ust. 3 w sekcji A-1/2 Kodu STCW.
- 6 Potwierdzenia, do których odniesienia znajdują się w ust. 3, 4 i 5:
 - .1 mogą być wydawane jako oddzielne dokumenty;
 - .2 każde z nich powinno mieć niepowtarzalny numer, z wyjątkiem tych potwierdzeń, zaświadczających o wydaniu dyplomu, które mogą mieć taki sam numer jak dyplom, pod warunkiem że jest to numer niepowtarzalny; i
 - .3 wygasają wraz z wygaśnięciem, wycofaniem, zawieszeniem lub unieważnieniem potwierdzonego dyplomu przez Stronę, która go wydała, w żadnym przypadku nie później niż 5 lat od daty wydania.
- 7 Uprawnienia, do wykonywania których posiadacz dyplomu jest upoważniony, powinny być stwierdzone w formie potwierdzenia na warunkach identycznych jak w wymaganiach Administracji dotyczących bezpiecznej obsady.
- 8 Administracje mogą użyć formatu innego od formatu podanego w sekcji A-1/2 Kodu STCW z zachowaniem minimalnego wymogu, że żądane informacje będą pisane rzymskimi literami i arabskimi cyframi, biorąc pod uwagę warianty dozwolone w sekcji w A-1/2.

- 9 Każdy wymagany przez Konwencję dyplom, podlegający postanowieniom Prawidła 1/10, ust. 5, musi być dostępny w oryginale na statku, na którym pracuje jego posiadacz.

Prawidło I/3

Zasady dotyczące podróży przybrzeżnych

1 Każda Strona, określając podróże przybrzeżne w rozumieniu niniejszej Konwencji, nie powinna stawiać marynarzom zatrudnionym na statkach uprawnionych do podnoszenia bandery innej Strony wykonującej takie podróże i uprawiających taką żeglugę bardziej surowych wymagań w zakresie wykszolenia, doświadczenia lub wymagań kwalifikacyjnych, aniżeli w stosunku do marynarzy zatrudnionych na statkach uprawnionych do podnoszenia jej własnej bandery. W żadnym razie Strona taka nie powinna stawiać marynarzom zatrudnionym na statkach uprawnionych do podnoszenia bandery innej Strony wymagań przekraczających wymagania określone w Konwencji w odniesieniu do statków nie wykonujących podróży przybrzeżnych.

2 W stosunku do statków uprawnionych do podnoszenia bandery Strony, regularnie uprawiających podróże przybrzeżne u wybrzeży innej Strony, Strona, której banderę statek jest uprawniony podnosić, powinna określić wobec marynarzy zatrudnionych na takich statkach wymagania w zakresie wykszolenia, doświadczenia i wymagań kwalifikacyjnych co najmniej równoważne z wymaganiami Strony, u której wybrzeży statek pływa, z zastrzeżeniem, że wymagania te nie będą większe od wymagań określonych w Konwencji w odniesieniu do statków nie uprawiających podróży przybrzeżnych. Marynarze zatrudniani na statku, który przedłuża swą podróż poza granice podróży przybrzeżnej określonej przez Stronę i wychodzi na wody nie objęte tym określeniem, powinni spełniać odpowiednie wymagania co do kompetencji określone w Konwencji.

3 Strona może przyznać statkowi uprawnionemu do podnoszenia jej bandery ulgi dotyczące podróży przybrzeżnej, jakie wynikają z postanowień Konwencji, jeśli uprawia on regularnie żeglugę przybrzeżną u wybrzeży państwa nie będącego Stroną Konwencji lub odbywa podróże przybrzeżne, jak to zostało określone przez Stronę w sposób przez nią przyjęty.

4 Strony określające podróże przybrzeżne według wymagań tego prawidła powinny powiadomić Sekretarza Generalnego o szczegółach przyjętych przepisów, tak jak to określono w prawidło I/7.

5 Żadne z postanowień niniejszego prawidła nie powinno ograniczać w jakikolwiek sposób jurysdykcji jakiegokolwiek Państwa, bez względu na to, czy jest, czy nie jest Stroną Konwencji.

Prawidło I/4

Procedury kontrolne

1 Kontrola wykonywana przez właściwie upoważnionego funkcjonariusza kontroli, w myśl artykułu X, powinna się ograniczać do następujących czynności:

- .1 sprawdzenia, zgodnie z artykułem X, ust. 1, czy wszyscy zatrudnieni na statku marynarze, którzy powinni posiadać świadectwa zgodne z Konwencją, posiadają ważne dyplomy lub ważne zwolnienia lub przedstawiają potwierdzoną dokumentację, iż podanie o potwierdzenie zostało przedstawione Administracji zgodnie z prawidłem I/10, ust. 5;

- .2 sprawdzenia, czy numery i dyplomy członków załogi zatrudnionych na statku są zgodne ze stosowanymi wymaganiami Administracji odnośnie bezpiecznego obsadzania załogą oraz
- .3 oceny, zgodnie z sekcją A-I/4 Kodu STCW, zdolności załogi statku do pełnienia wacht według norm wymaganych przez Konwencję, jeżeli istnieją wyraźne powody do przypuszczenia, że te normy nie są przestrzegane, gdyż miały miejsce następujące zdarzenia:
 - .3.1 statek uczestniczył w kolizji, wszedł na mieliznę lub został wyrzucony na brzeg; lub
 - .3.2 nastąpiło wyrzucenie substancji ze statku będącego w drodze, na kotwicy albo przy nabrzeżu, co stanowi naruszenie prawa zgodnie z międzynarodowymi konwencjami, albo
 - .3.3 manewrowano statkiem w sposób nieprawidłowy lub niebezpieczny bądź nie stosowano się do zasad korzystania z wyznaczonych przez Organizację tras lub nieprzestrzegania bezpiecznych praktyk i procedur nawigacyjnych; lub
 - .3.4 statek był używany w taki sposób, że mógł stwarzać niebezpieczeństwo dla ludzi, mienia lub środowiska.

2 Uchybienia, które mogły spowodować niebezpieczeństwo dla ludzi, mienia lub środowiska, są następujące:

- .1 nieposiadanie przez członka załogi odpowiedniego ważnego dyplomu lub ważnego zwolnienia albo nieprzedstawienie potwierdzonej dokumentacji, iż podanie o potwierdzenie zostało przedstawione Administracji zgodnie z prawidłem I/10, ustęp 5;
- .2 zaniechanie przestrzegania stosownych wymagań Administracji odnośnie bezpiecznego obsadzania załogą;
- .3 zaniechania w organizacji wacht nawigacyjnych i maszynowych uchybiające wymaganiom ustalonym przez Administrację;
- .4 brak na wachcie osoby mającej kwalifikacje wymagane do obsługi podstawowego wyposażenia w celu bezpiecznej nawigacji, bezpiecznej łączności radiowej lub zapobiegania zanieczyszczeniom oraz
- .5 niemożność postawienia przez kapitana wypoczętych osób na pierwszej wachcie przy rozpoczynaniu podróży lub na dalszych zmianach wacht.

3 Nieusunięcie uchybień, o których mowa w ust. 2, jeśli zostało to ustalone przez Stronę przeprowadzającą kontrolę, iż mogą one stwarzać zagrożenie dla ludzi, mienia lub środowiska, powinno być podstawą w myśl artykułu X do zatrzymania statku przez Stronę.

Prawidło I/5

Przepisy wewnętrzne

1 Każda Strona ustali procedury i działania dla bezstronnego dochodzenia jakiegokolwiek odnotowanej niekompetencji, aktu czy uchybienia, które mogłyby stwarzać bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwa życia lub mienia na morzu lub środowiska morskiego przez posiadaczy dyplomów lub potwierdzeń wydanych przez Stronę w związku z wykonywaniem obowiązków dotyczących wycofania, zawieszania lub unieważniania tych dyplomów z takich przyczyn i dla zapobiegania oszustwom.

2 Każda Strona określi kary lub środki dyscyplinarne dla przypadku, w którym przepisy jej ustawodawstwa wewnętrznego, wprowadzające w życie Konwencję, nie są przestrzegane przez statki upoważnione do podnoszenia jej bandery lub członków załóg posiadających kwalifikacje oceniane przez tę Stronę.

3 W szczególności takie kary lub środki dyscyplinarne powinny być egzekwowane w przypadkach gdy:

- .1 przedsiębiorstwo lub kapitan statku zatrudnił osobę nie posiadającą dyplomu wymaganego przez Konwencję,
- .2 kapitan zezwolił na sprawowanie funkcji lub wykonywanie pracy, co do której wymagane jest przez prawidła, aby była sprawowana przez osobę posiadającą odpowiedni dyplom, przez osobę nie posiadającą wymaganego dyplomu lub ważnego zwolnienia od jego posiadania lub nie posiadającą potwierdzenia dokumentacji wymaganego przez prawidło I/10, ust. 5 lub
- .3 osoba przy użyciu fałszerstwa lub fałszywych dokumentów otrzymała upoważnienie do sprawowania funkcji lub pracy w jakimkolwiek charakterze, co do których wymagane jest przez te prawidła, aby były sprawowane przez osobę posiadającą dyplom lub zwolnienie.

4 Strona, w obrębie jurysdykcji której znajduje się jakiekolwiek przedsiębiorstwo, lub osoba, co do której istnieją powody, aby przypuszczać, iż była odpowiedzialna lub świadoma jakiegokolwiek jawnego nieprzestrzegania Konwencji, jak to określono w ust. 3, powinna podjąć wszelką możliwą współpracę z jakąkolwiek Stroną, której intencją będzie zainicjowanie postępowania według jej jurysdykcji.

Prawidło I/6

Szkolenie i ocena

Każda Strona zapewni, aby:

- 1 Szkolenie i ocena członków załóg zgodnie z wymaganiami Konwencji były administrowane, nadzorowane i kontrolowane zgodnie z przepisami sekcji A-I/6 Kodu STCW oraz
- 2 Osoby odpowiedzialne za szkolenie i ocenę kompetencji członków załóg według wymagań Konwencji były odpowiednio wykwalifikowane zgodnie z przepisami sekcji A-I/6 Kodu STCW dla typu i poziomu określonego szkolenia i związanej z tym oceną.

Prawidło I/7

Przekazywanie informacji

- 1 Dodatkowo, do informacji, których przekazywanie wymagane jest w artykule IV, każda Strona powinna przekazać Sekretarzowi Generalnemu w terminach przewidzianych i formie określonej w sekcji A-I/7 Kodu STCW takie informacje, które może wymagać Kod, dotyczące innych kroków podjętych przez Stronę, aby w pełni i całkowicie wprowadzić Konwencję w życie.
- 2 Po otrzymaniu kompletnych informacji przewidzianych w artykule IV i sekcji A-I/7 Kodu STCW oraz gdy informacje te potwierdzają pełne i całkowite wprowadzenie w życie przepisów Konwencji, Sekretarz Generalny powinien przedstawić Morskiemu Komitetowi Bezpieczeństwa zgłoszenie o tym fakcie.

3 Po potwierdzeniu przez Komitet Bezpieczeństwa Morskiego, zgodnie z procedurami przyjętymi przez Komitet, że dostarczone informacje stanowią dowód o pełnym i całkowitym wprowadzeniu w życie przepisów Konwencji:

- .1 Komitet Bezpieczeństwa Morskiego określi Strony, których to dotyczy, a
- .2 inne Strony powinny być upoważnione, z uwzględnieniem przepisów prawideł I/4 i I/10, do uznania generalnie, że dyplomy wydane przez/ lub w imieniu Stron wskazanych w ust. 3.1. są zgodne z Konwencją.

Prawidło I/8

Normy jakości

- 1 Każda Strona zapewni, aby :
 - .1 zgodnie z przepisami sekcji A-I/8 Kodu STCW wszystkie szkolenia oceny kompetencji, wydawanie dyplomów, potwierdzenia oraz odnawianie dyplomów, prowadzone przez rządowe agencje lub jednostki pod ich władzą, były ciągle sprawdzane przez system norm jakości dla zapewnienia osiągnięcia określonych celów, w tym dotyczących kwalifikacji oraz doświadczenia instruktorów i egzaminatorów; oraz
 - .2 tam, gdzie rządowe agencje i jednostki prowadzą taką działalność, był wprowadzony system norm jakości.
- 2 Każda Strona powinna zapewnić również, aby ocena była podejmowana okresowo zgodnie z przepisami sekcji A-I/8 Kodu STCW przez wykwalifikowane osoby, które nie są osobiście zaangażowane w działalność, której to dotyczy.
- 3 Informacje odnośnie oceny, wymagane przez ust. 2, powinny być przekazywane Sekretarzowi Generalnemu.

Prawidło I/9

Normy medyczne - wydawanie i rejestracja dyplomów

- 1 Każda Strona powinna ustanowić normy sprawności zdrowotnej dla członków załóg, zwłaszcza w odniesieniu do wzroku i słuchu.
- 2 Każda Strona zapewni, aby dyplomy były wystawiane tylko takim kandydatom, którzy odpowiadają wymaganiom tego prawidła.
- 3 Kandydaci ubiegający się o dyplomy powinni przedstawić dowody:
 - .1 swojej tożsamości;
 - .2 że ich wiek nie jest niższy niż wymagany w prawidło odnośnym do dyplomu, o który się ubiegają;
 - .3 że odpowiadają standardom sprawności zdrowotnej, zwłaszcza w odniesieniu do wzroku i słuchu, ustanowionym przez Stronę, i posiadają ważny dokument zaświadczający o ich sprawności zdrowotnej, wydany przez znanego Stronie odpowiednio wykwalifikowanego lekarza medycyny;
 - .4 o ukończeniu praktyki morskiej i jakiegokolwiek obowiązkowego szkolenia wymaganego przez te prawidła do uzyskania dyplomu, o który się ubiegają, oraz
 - .5 że odpowiadają normom kompetencji wymaganym przez te prawidła dla stanowiska, funkcji i poziomu lub kompetencji, które są określone w potwierdzeniu do dyplomu.

- 4 Każda Strona podejmuje się:
- .1 prowadzenia rejestru lub rejestrów wszystkich dyplomów oraz potwierdzeń dla kapitanów i oficerów oraz, odpowiednio, świadectw marynarzy, które są wydane, wygasły lub została im przywrócona moc prawna, albo zostały zawieszane, odwołane lub zgłoszone jako zgubione lub zniszczone, oraz wydanych zwolnień; jak również
 - .2 uczynić dostępnymi informacje o statusie tych dyplomów, potwierdzeń oraz zwolnień dla innych Stron i przedsiębiorstw, które zażądają weryfikacji autentyczności i ważności dyplomów, przedstawionych im przez członków załóg ubiegających się o uznanie ich dyplomów zgodnie z prawidłem I/10 lub o zatrudnienie na pokładzie statku.

Prawidło I/10

Uznawanie dyplomów

1 Każda Administracja powinna zapewnić, żeby przepisy tego prawidła były przestrzegane, w celu uznawania, przez potwierdzenie zgodnie z prawidłem I/2 ust. 5, dyplomów wydanych przez lub pod zwierzchnictwem innej Strony: kapitanowi, oficerowi lub operatorowi radiowemu oraz żeby:

- .1 Administracja potwierdziła poprzez wszystkie konieczne środki, które mogą obejmować inspekcję warunków i procedur, iż wymagania dotyczące norm kompetencji, wydawania i potwierdzenia dyplomów oraz przechowywania danych są w pełni przestrzegane; jak również
- .2 w zgodzie ze Stroną zainteresowaną było podjęte zobowiązanie, że zostanie przekazana szybko informacja o jakiegokolwiek istotnej zmianie w przygotowaniach do szkolenia oraz wydawania dyplomów zgodnie z Konwencją.

2 Powinny być ustalone środki do zapewnienia, aby członkowie załóg, którzy przedstawiają do uznania dyplomy wydane na podstawie przepisów prawideł II/2, III/2 lub III/3 lub wydane według VII/1, na poziomie zarządzania, jak określono w Kodzie STCW, mieli stosowną wiedzę o ustawodawstwie morskim Administracji, odpowiednią do funkcji, które pozwolono im sprawować.

3 Dostarczone informacje i uzgodnienia przyjęte na podstawie niniejszego prawidła zostaną przekazane Sekretarzowi Generalnemu zgodnie z wymaganiami prawidła I/7.

4 Dyplomy wydawane przez lub pod zwierzchnictwem państwa nie będącego Stroną nie będą uznawane.

5. Pomimo wymogów prawidła I/2 ust. 5, Administracja może, jeśli wymagają tego okoliczności, zezwolić członkowi załogi pracować w charakterze innym niż radiooficer lub radiooperator, z wyjątkami zastrzeżonymi przez Regulamin Radiokomunikacyjny, przez okres nie przekraczający trzech miesięcy na pokładzie statku upoważnionego do podnoszenia jej bandery, gdy posiada on odpowiednie i ważne świadectwo wystawione i potwierdzone zgodnie z wymogami drugiej Strony do użycia na pokładzie jej statków, ale które jeszcze nie było potwierdzone, aby przedstawić je jako właściwe do służby na pokładzie statków upoważnionych do podnoszenia bandery Administracji. Potwierdzenie dokumentu będzie bez trudu dostępne, gdy podanie o potwierdzenie zostanie przedłożone Administracji.

6 Dyplomy i potwierdzenia wydane przez Administrację zgodnie z postanowieniami niniejszego prawidła, a także uznane lub posiadające atest uznania dyplomu wydanego przez drugą Stronę, nie będą użyte jako podstawa do dalszego uznania przez inną Administrację.

Prawidło I/11

Odnawianie dyplomów

1 Każdy kapitan, oficer i operator radiowy posiadający dyplom wydany lub uznany na podstawie jakiegokolwiek rozdziału Konwencji poza rozdziałem VI, który pracuje na morzu lub zamierza wrócić na morze po okresie przebywania na lądzie w celu kontynuowania praktyki morskiej obowiązany jest w okresach nie przekraczających 5 lat:

- .1 spełniać normy sprawności zdrowotnej wymagane przez prawidło I/9 oraz,
- .2 wykazać ciągłość kompetencji zawodowych według sekcji A-1/11 Kodu STCW.

2 Każdy kapitan, oficer i operator radiowy, w celu kontynuacji praktyki morskiej na pokładach statków, dla których ustalone zostały specjalne międzynarodowe wymagania szkolenia, powinien z pozytywnym wynikiem ukończyć zatwierdzone odpowiednie szkolenie.

3 Każda Strona powinna porównać standardy kompetencji, której wymaga się od kandydatów do świadectw wystawionych przed 1 lutego 2002 r., z tymi określonymi dla odpowiedniego świadectwa w części A Kodu STCW i powinna określić potrzebę, aby posiadacze tych świadectw przeszli odpowiednie, uaktualniające szkolenie lub ocenę.

4 Strona po konsultacji z zainteresowanymi powinna sformułować lub zorganizować sformułowanie struktury kursów odnawiających i uaktualniających, jak to jest przedstawione w sekcji A/11 Kodu STCW.

5 W celu uaktualnienia wiedzy kapitanów, oficerów i operatorów radiowych każda Administracja powinna zapewnić, żeby teksty ostatnich zmian w miejscowych i międzynarodowych prawidłach, dotyczące bezpieczeństwa życia na morzu i ochrony środowiska morskiego, były dostępne na statkach upoważnionych do podnoszenia ich bandery.

Prawidło I/12

Użycie symulatorów

1 Normy charakterystyk działania i inne przepisy określone w sekcji A-I/12 oraz inne wymagania, przedstawione w części A Kodu STCW, dla jakiegokolwiek dyplomu powinny być przestrzegane w odniesieniu do:

- .1 wszystkich obowiązkowych szkoleń opartych na symulatorach;
- .2 wszelkich ocen kompetencji wymaganych w części A Kodu STCW, które są przeprowadzane przy użyciu symulatorów;
- .3 wszelkich demonstracji przy użyciu symulatorów, określonych w części A Kodu STCW.

2 Symulatory zainstalowane lub wprowadzane do użycia przed 1 lutego 2002 r. mogą być wyłączone z pełnej zgodności ze standardami funkcjonowania wspomnianymi w ust. 1, według uznania zainteresowanej Strony.

Prawidło I/13

Przeprowadzanie prób

1 Te prawidła nie powinny stać na przeszkodzie Administracji w wydawaniu zezwoleń statkom uprawnionym do podnoszenia jej bandery do uczestnictwa w próbach.

2 W rozumieniu niniejszego prawidła, termin „próba” oznacza eksperyment, próbę lub serię eksperymentów i prób, przeprowadzanych w określonym okresie, które mogą dotyczyć użycia zautomatyzowanych lub zintegrowanych systemów w celu sprawdzenia alternatywnych metod wykonywania określonych obowiązków lub wypełniania szczególnych zarządzeń określonych w Konwencji, które mogłyby zapewnić przynajmniej ten sam stopień bezpieczeństwa i zapobiegania zanieczyszczeniom, jak to jest zastrzeżone przez te prawidła.

3 Administracja zezwalając statkom na uczestniczenie w próbach powinna być przekonana, iż te próby będą prowadzone w sposób, który zapewnia co najmniej taki poziom bezpieczeństwa i zapobiegania zanieczyszczeniom, jak określają to niniejsze prawidła. Powyższe próby powinny być prowadzone zgodnie z przewodnikiem przyjętym przez Organizację.*

4 Szczegóły tych prób powinny być zgłaszane Organizacji najwcześniej, jak to możliwe, ale nie mniej niż na 6 miesięcy przed datą, na którą rozpoczęcie prób jest ustalone. Organizacja roześle te informacje do wszystkich Stron.

5 Wyniki prób, na które zezwolono zgodnie z ust. 1 i jakiegokolwiek polecenia, które administracja może mieć odnośnie tych wyników, powinny być zgłoszone Organizacji, która powinna powiadomić o tych wynikach wszystkie Strony.

6 Każda Strona, mająca jakiegokolwiek zastrzeżenia do poszczególnych prób zezwolonych zgodnie z tym prawidłem, powinna przekazać takie zastrzeżenie do Organizacji najwcześniej, jak to możliwe. Organizacja powinna powiadomić o szczegółach zastrzeżeń wszystkie Strony.

7 Administracja, która zezwoliła na próbę, powinna uwzględnić zastrzeżenia zgłoszone przez pozostałe Strony dotyczące takich prób, polecając statkom upoważnionym do podnoszenia jej bandery, aby nie brały udziału w próbie podczas nawigacji na wodach państwa przybrzeżnego, które zgłosiło Organizacji swoje zastrzeżenia.

8 Administracja, która uzna, na podstawie próby, iż dany system zapewni co najmniej ten sam stopień bezpieczeństwa i zapobiegania zanieczyszczeniom, co określony przez te prawidła, może zezwolić statkom upoważnionym do oflagowania jej banderą, aby kontynuowały operacje w takim systemie na czas nieokreślony, poddając się następującym wymogom:

- .1 Administracja powinna, po przekazaniu wyników próby zgodnie z ust. 5, dostarczyć szczegóły takiego zezwolenia, w tym rozpoznanie poszczególnych statków, które mogą otrzymać zezwolenia od Organizacji, która przekaze te informacje wszystkim Stronom;
- .2 jakiegokolwiek działania zezwolone na podstawie niniejszego ustępu powinny być prowadzone zgodnie z wszelkimi zaleceniami opracowanymi przez Organizację, w tym samym stopniu, w jakim są one stosowane podczas próby;
- .3 takie operacje powinny uwzględniać jakiegokolwiek zastrzeżenia otrzymane od pozostałych Stron zgodnie z ust. 7, do momentu, gdy te zastrzeżenia nie będą wycofane, oraz

* Odnosi się do czasowego przewodnika w zakresie prowadzenia prób, w których oficer wachtowy działa samodzielnie w porze nocnej lub w warunkach ograniczonej widoczności.

- .4 działanie w oparciu o niniejszy ustęp będzie zezwolone do czasu ustalenia przez Komitet Bezpieczeństwa Morskiego, czy poprawka do Konwencji będzie odpowiednia i, jeśli tak, czy działanie powinno być zawieszane czy kontynuowane zanim poprawka wejdzie w życie.

9 Na prośbę którejkolwiek Strony, Komitet Bezpieczeństwa Morskiego powinien ustanowić datę dla rozpatrzenia wyników prób i odpowiednich ustaleń.

Prawidło I/14

Odpowiedzialność przedsiębiorstw żeglugowych

1 Każda Administracja powinna zgodnie z przepisami sekcji A-I/14 uczynić przedsiębiorstwa odpowiedzialnymi za zatrudnianie członków załóg do służby na ich statkach zgodnie z przepisami niniejszej Konwencji i powinna wymagać, aby każde przedsiębiorstwo zapewniło, że:

- .1 każdy członek załogi zatrudniony na jakimkolwiek z jego statków będzie posiadać odpowiednie kwalifikacje, zgodnie z przepisami niniejszej Konwencji i jak to określiła Administracja;
- .2 statki przedsiębiorstwa będą obsadzone załogą zgodnie ze stosownymi wymaganiami Administracji i zgodnie z zasadami bezpiecznego obsadzania załogą;
- .3 dokumentacja i dane dotyczące wszystkich marynarzy zatrudnionych na statkach przedsiębiorstwa będą przechowywane i łatwo dostępne i będą zawierać, bez ograniczeń, dokumentację i dane o ich doświadczeniu, szkoleniu, sprawności zdrowotnej i kompetencji w wykonywaniu przypisanych obowiązków;
- .4 członkowie załóg, będąc zatrudniani na jakimkolwiek ze statków przedsiębiorstwa, są zaznajamiani z ich szczególnymi obowiązkami i ze wszystkimi urządzeniami, instalacjami, wyposażeniem, procedurami i cechami charakterystycznymi dla statków, które odpowiadają ich rutynowym obowiązkom, jak również procedurami obowiązującymi w stanie zagrożenia;
- .5 załoga statku może efektywnie koordynować swoje czynności w sytuacji zagrożenia i wykonywać funkcje istotne dla bezpieczeństwa i dla zapobieżenia lub zmniejszenia zanieczyszczenia środowiska.

Prawidło I/15

Przepisy przejściowe

1 Do 1 lutego 2002 r. Strona może, zgodnie z przepisami Konwencji, kontynuować wydawanie, uznawanie i potwierdzanie dyplomów, które były wydane tuż przed 1 lutego 1997 r. w stosunku do tych członków załóg, którzy rozpoczęli potwierdzoną pracę na morzu, zatwierdzoną edukację i program szkolenia lub zatwierdzony kurs szkolenia przed 1 sierpnia 1998 r.

2 Do 1 lutego 2002 r. Strona może kontynuować odnawianie i uaktualnianie dyplomów i potwierdzeń zgodnie z przepisami Konwencji, które były stosowane tuż przed 1 lutego 1997 r.

3 Kiedy Strona, zgodnie z prawidłem I/11, ponownie wydaje lub przedłuża ważność dyplomów, pierwotnie wydanych przez Stronę zgodnie z przepisami Konwencji, które

były stosowane tuż przed 1 lutego 1997 r., Strona może, według uznania, zastąpić ograniczenia tonażowe określone na oryginalnych dyplomach następująco:

- .1 „200 ton rejestrowych brutto” przez „500 ton brutto”; oraz
- .2 „1.600 ton rejestrowych brutto” przez „3.000 ton brutto”.

Rozdział II

Kapitan i dział pokładowy

Prawidło II/1

Obowiązujące minimum wymagań do uzyskania dyplomów oficerów odpowiedzialnych za pełnienie wachty nawigacyjnej na statkach o tonażu brutto 500 ton lub większym

- 1 Każdy oficer odpowiedzialny za pełnienie wachty nawigacyjnej na statku morskim o tonażu brutto 500 ton lub większym powinien posiadać odpowiedni dyplom.
- 2 Żeby uzyskać dyplom każdy kandydat powinien:
 - .1 mieć ukończonych przynajmniej 18 lat;
 - .2 odbyć zatwierdzoną pracę na morzu na statku w wymiarze co najmniej jednego roku, która zawiera szkolenie pokładowe spełniające wymogi sekcji A-II/1 Kodu STCW i jest udokumentowana w uznanej książce praktyk, lub w innym przypadku - odbyć przynajmniej 3-letnią przepisową pracę na morzu;
 - .3 mieć odbyty, podczas przepisowej pracy na morzu, okres służby wachtowej na mostku pod nadzorem wykwalifikowanego oficera przez okres nie krótszy niż 6 miesięcy;
 - .4 sprostać odnośnym wymogom prawideł w rozdziale IV, o odpowiednio określonych obowiązkach radiowych - zgodnie z Regulaminem Radiokomunikacyjnym; oraz
 - .5 ukończyć zatwierdzoną edukację i szkolenie oraz odpowiadać standardowi kompetencji określone w sekcji A-II/1 Kodu STCW.

Prawidło II/2

Obowiązujące minimum wymagań do uzyskania dyplomu kapitana i starszego oficera na statkach o tonażu brutto 500 ton i większym

Kapitan i starszy oficer na statkach o tonażu brutto 3000 ton i większym

- 1 Każdy kapitan i starszy oficer na statku morskim o tonażu brutto 3000 ton i większym powinien posiadać odpowiedni dyplom.
- 2 Każdy kandydat ubiegający się o uzyskanie dyplomu powinien:
 - .1 spełnić wymagania konieczne do uzyskania dyplomu oficera odpowiedzialnego za wachtę nawigacyjną na statkach o tonażu brutto 500 ton i większym oraz odbyć zatwierdzoną pracę na morzu w tym charakterze:
 - .1.1 na dyplom starszego oficera – wynoszącą co najmniej 12 miesięcy; a
 - .1.2 na dyplom kapitana – wynoszącą co najmniej 36 miesięcy; okres ten może być jednak skrócony do co najmniej 24 miesięcy, gdy przynajmniej 12 miesięcy z tego okresu pracy na morzu przepracowane było na stanowisku starszego oficera; oraz

- .2 ukończyć zatwierdzoną edukację i szkolenie oraz spełniać normy kompetencji określone w sekcji A-II/2 Kodu STCW dla kapitanów i starszych oficerów na statkach o tonażu brutto 3000 ton i większym.

Kapitan i starszy oficer na statkach o tonażu brutto 500 do 3000 ton

- 3 Każdy kapitan i starszy oficer na statku morskim o tonażu brutto od 500 do 3000 ton powinien mieć odpowiedni dyplom.
- 4 Każdy kandydat ubiegający się o uzyskanie dyplomu powinien:
 - .1 dla uzyskania dyplomu starszego oficera spełnić wymagania stawiane oficerowi odpowiedzialnemu za wachtę nawigacyjną na statkach o tonażu brutto 500 ton i większych;
 - .2 dla uzyskania dyplomu kapitana spełnić wymagania stawiane oficerowi odpowiedzialnemu za wachtę nawigacyjną na statkach o tonażu brutto 500 ton i większych oraz odbyć zatwierdzoną pracę na morzu w tym charakterze w wymiarze co najmniej 36 miesięcy; okres ten może być jednak skrócony do co najmniej 24 miesięcy, gdy przynajmniej 12 miesięcy z tego okresu przepracowane było na stanowisku starszego oficera; oraz
 - .3 ukończyć zatwierdzone szkolenie i spełnić normy kompetencji określone w sekcji A-II/2 Kodu STCW dla kapitanów i starszych oficerów na statkach o tonażu brutto od 500 do 3000 ton.

Prawidło II/3

Obowiązujące minimum wymagań do uzyskania dyplomu oficera odpowiedzialnego za wachtę nawigacyjną i kapitana na statku o tonażu brutto poniżej 500 ton

Statki nie zatrudnione w podróży przybrzeżnych

- 1 Każdy oficer odpowiedzialny za wachtę nawigacyjną na statku morskim o tonażu brutto poniżej 500 ton, nie zatrudnionym w podróży przybrzeżnych, powinien mieć odpowiedni dyplom uprawniający do pracy na statkach o tonażu brutto 500 ton i większych.
- 2 Każdy kapitan statku morskiego o tonażu brutto poniżej 500 ton, nie zatrudnionego w podróży przybrzeżnych, powinien posiadać dyplom uprawniający do pełnienia funkcji kapitana na statkach o tonażu brutto od 500 do 3000 ton.

Statki zatrudnione w podróży przybrzeżnych

Oficer odpowiedzialny za wachtę nawigacyjną

- 3 Każdy oficer odpowiedzialny za wachtę nawigacyjną na statku morskim o tonażu brutto poniżej 500 ton, zatrudnionym w podróży przybrzeżnych, powinien posiadać odpowiedni dyplom.
- 4 Każdy kandydat ubiegający się o wydanie dyplomu oficera odpowiedzialnego za wachtę nawigacyjną na statku morskim o tonażu brutto poniżej 500 ton, zatrudnionym w podróży przybrzeżnych, powinien:
 - .1 mieć ukończonych przynajmniej 18 lat ;
 - .2 ukończyć:
 - .2.1 specjalne szkolenie łącznie z odpowiednim okresem pracy na morzu zgodnie z wymaganiami Administracji; lub

- .2.2 posiadać potwierdzoną pracę na morzu w dziale pokładowym w wymiarze co najmniej 3 lat;
- .3 spełnić stosowne wymagania prawideł w rozdziale IV, odpowiednio do wypełniania określonych obowiązków radiowych zgodnie z Regulaminem Radiowym; oraz
- .4 ukończyć zatwierdzoną edukację i szkolenie oraz spełnić normy kompetencji określone w sekcji A-II/3 Kodu STCW dla oficerów odpowiedzialnych za wachtę nawigacyjną na statkach o tonażu brutto poniżej 500 ton, zatrudnionych w podróżach przybrzeżnych.

Kapitan

5 Każdy kapitan statku morskiego o tonażu brutto poniżej 500 ton, zatrudnionego w podróżach przybrzeżnych, powinien posiadać odpowiedni dyplom.

6 Każdy kandydat ubiegający się o nadanie dyplomu kapitana statku morskiego o tonażu brutto poniżej 500 ton, zatrudnionego w podróżach przybrzeżnych, powinien:

- .1 mieć ukończonych przynajmniej 20 lat;
- .2 odbyć przynajmniej 12-miesięczną przepisową pracę na morzu w charakterze oficera odpowiedzialnego za wachtę nawigacyjną; oraz
- .3 ukończyć przepisową edukację i szkolenie i sprostać standardowi kompetencji określonemu w sekcji A-II/3 Kodu STCW dla kapitanów statków o tonażu brutto poniżej 500 ton, zatrudnionych w żegludze przybrzeżnej.

7 Zwolnienia:

Jeśli Administracja uzna, że wielkość statku oraz warunki jego żeglugi powodują, że stosowanie w pełni niniejszego prawidła oraz sekcji A-II/3 Kodu STCW jest niepotrzebne i niewykonalne, to może odpowiednio zwolnić kapitana i oficera odpowiedzialnego za wachtę nawigacyjną na takim statku lub klasie statków od niektórych wymagań, mając przy tym na uwadze bezpieczeństwo wszystkich statków na tych wodach.

Prawidło II/4

Obowiązujące minimum wymagań do wydawania świadectw kwalifikacyjnych dla marynarzy wchodzących w skład wachty nawigacyjnej

1 Każdy marynarz wchodzący w skład wachty nawigacyjnej na statku morskim o tonażu brutto 500 ton lub większym, poza marynarzami szkolonymi oraz marynarzami, którzy wypełniając obowiązki na wachcie nie wymagają szkolenia, powinien mieć świadectwo o zdolności do wykonywania swych obowiązków.

2 Każdy kandydat ubiegający się o wydanie świadectwa powinien:

- .1 mieć ukończonych przynajmniej 16 lat;
- .2 ukończyć:
 - .2.1 przepisową praktykę morską, w tym przez okres co najmniej 6 miesięcy szkolenia i doświadczenia, albo

- .2.2 przejść pomyślnie specjalne przeszkolenie bądź przed podjęciem pracy na morzu, bądź już na statku obejmujące także przepisowy okres pracy na morzu, który nie może być krótszy niż 2 miesiące; oraz
- .3 sprostać standardowi kompetencji określonemu w sekcji A-II/4 Kodu STCW.

3 Doświadczenie, praktyka albo przeszkolenie wymagane w myśl podpunktów 2.2.1 oraz 2.2.2 mogą być nabyte przez wykonywanie obowiązków związanych z pełnieniem wachty nawigacyjnej, ale tylko pod warunkiem, że obowiązki te są wykonywane pod bezpośrednim nadzorem kapitana, oficera odpowiedzialnego za wachtę nawigacyjną lub marynarza.

4 Strona może uznać, że marynarz spełnia wymagania niniejszego przepisu, jeśli przepracował w odpowiednim charakterze w dziale pokładowym okres co najmniej 1 roku podczas ostatnich 5 lat poprzedzających wejście w życie Konwencji w stosunku do tej Strony.

Rozdział III

Dział maszynowy

Prawidło III/1

Obowiązujące minimum wymagań do nadania dyplomu oficera mechanika odpowiedzialnego za wachtę w tradycyjnej siłowni z bezpośrednim nadzorem lub oficera mechanika wyznaczonego do pełnienia dyżuru w siłowni okresowo bezzałogowej

1 Każdy oficer mechanik odpowiedzialny za wachtę w tradycyjnej siłowni z bezpośrednim nadzorem lub oficer mechanik wyznaczony do pełnienia dyżuru w maszynowni okresowo bezzałogowej na statkach morskich napędzanych maszyną główną o mocy 750 kW lub większej powinien mieć odpowiedni dyplom.

2 Każdy kandydat ubiegający się o wydanie dyplomu powinien:

- .1 mieć ukończonych przynajmniej 18 lat;
- .2 odbyć co najmniej sześciomiesięczny okres pracy na morzu w dziale maszynowym zgodnie z sekcją A-III/1 Kodu STCW, oraz
- .3 ukończyć przepisową edukację i szkolenie w wymiarze co najmniej 30 miesięcy, która zawiera szkolenie udokumentowane w przepisowej książce praktyk morskich i sprostać standardowi kompetencji określonemu w sekcji A-III/1 Kodu STCW.

Prawidło III/2

Minimum wiadomości wymaganych do nadania dyplomu starszego oficera mechanika i drugiego oficera mechanika na statkach napędzanych maszyną główną o mocy 3000 kW i większej

1 Każdy starszy oficer mechanik i drugi oficer mechanik na statkach morskich napędzanych maszyną główną o mocy 3000 kW i większej powinien mieć odpowiedni dyplom.

2 Każdy kandydat ubiegający się o wydanie dyplomu powinien:

- .1 spełniać wymagania konieczne do wydania dyplomu oficera mechanika odpowiedzialnego za wachtę oraz:

- .1.1 aby uzyskać dyplom drugiego oficera mechanika, powinien odbyć przepisową praktykę morską w wymiarze co najmniej 12 miesięcy jako asystent oficera mechanika lub jako oficer mechanik; oraz
- .1.2 aby uzyskać dyplom starszego oficera mechanika, powinien odbyć przepisową praktykę morską w wymiarze co najmniej 36 miesięcy, w czasie której przynajmniej 12 miesięcy przepracował jako oficer mechanik na stanowisku i z kwalifikacjami drugiego oficera mechanika; oraz
- .2 ukończyć przepisową edukację i szkolenie i sprostać standardowi kompetencji określonego w sekcji A-III/2 Kodu STCW.

Prawidło III/3

Obowiązujące minimum wymagań do nadania dyplomu starszego oficera mechanika i drugiego oficera mechanika na statkach napędzanych maszyną główną o mocy od 750 kW do 3000 kW

1 Każdy starszy oficer mechanik i drugi oficer mechanik na statkach napędzanych maszyną główną o mocy od 750 kW do 3000 kW powinien mieć odpowiedni dyplom.

2 Każdy kandydat ubiegający się o wydanie dyplomu powinien:

- .1 spełniać wymagania konieczne do uzyskania dyplomu oficera mechanika odpowiedzialnego za wachtę i:
 - .1.1 aby uzyskać dyplom drugiego oficera mechanika, powinien odbyć przepisową praktykę morską w wymiarze co najmniej 12 miesięcy jako asystent oficera mechanika lub jako oficer mechanik; oraz
 - .1.2 aby uzyskać dyplom starszego oficera mechanika, powinien odbyć przepisową praktykę morską w wymiarze co najmniej 24 miesięcy, w czasie której przynajmniej 12 miesięcy przepracował jako oficer mechanik;
- .2 ukończyć wymaganą przepisami edukację i szkolenie oraz sprostać standardowi kompetencji określonego w sekcji A-III/3 Kodu STCW.

3 Każdy oficer mechanik, który ma kwalifikacje do pracy jako drugi mechanik na statkach napędzanych maszyną główną o mocy 3000 kW lub większej, może pracować jako starszy oficer mechanik na statkach napędzanych maszyną główną o mocy mniejszej niż 3000 kW, pod warunkiem że odbył przynajmniej 12 miesięcy przepisowej praktyki morskiej jako oficer mechanik na odpowiedzialnym stanowisku, potwierdzonej świadectwem.

Prawidło III/4

Obowiązujące minimum wymagań do wydania świadectw kwalifikacyjnych marynarzom wchodzącym w skład wachty maszynowej w tradycyjnej siłowni lub wyznaczonym do pełnienia dyżuru w siłowni okresowo bezzałogowej

1 Każdy marynarz wchodzący w skład wachty maszynowej lub wyznaczony do pełnienia dyżuru w siłowni okresowo bezzałogowej na statku morskim napędzanym maszyną główną o mocy 750 kW lub większej, poza marynarzami właśnie szkolonymi i tymi, których obowiązki mają charakter pracy niewykwalifikowanej, powinien mieć świadectwo potwierdzające kwalifikacje do sprawowania tych obowiązków.

2 Każdy kandydat ubiegający się o wydanie świadectwa powinien:

.1 mieć ukończone przynajmniej 16 lat;

.2 ukończyć:

.2.1 przepisową praktykę morską przez okres co najmniej 6 miesięcy szkolenia i doświadczenia; lub

.2.2 specjalne szkolenie bądź przed podjęciem pracy na morzu, bądź już na statku, włączając w to uznany okres pracy na morzu nie krótszy niż 2 miesiące; oraz

.3 sprostać standardowi kompetencji określonemu w sekcji A-III/4 Kodu STCW.

3 Praktyka morska, szkolenie i doświadczenie wymagane przez podpunkty 2.2.1 i 2.2.2 będą związane z pełnieniem wachty w siłowni okrętowej i będą zawierać wykonywanie obowiązków pod bezpośrednim nadzorem wykwalifikowanego oficera mechanika lub wykwalifikowanego marynarza.

4 Strona może uznać, że marynarz spełnia wymagania niniejszego prawidła, jeśli przepracował na odpowiednim stanowisku w dziale maszynowym przez okres co najmniej jednego roku w ciągu ostatnich 5 lat poprzedzających wejście w życie niniejszej Konwencji w stosunku do tej Strony.

Rozdział IV

Radiokomunikacja i radiooperatorzy

Wyjaśnienie:

Obowiązujące postanowienia dotyczące wachty radiowej są zawarte w Regulaminie Radiokomunikacyjnym oraz w Międzynarodowej Konwencji o Bezpieczeństwie Życia na Morzu z 1974 r., z poprawkami. Postanowienia dotyczące obsługi sprzętu radiowego zawarte są w Międzynarodowej Konwencji o Bezpieczeństwie Życia na Morzu z 1974 r., z poprawkami oraz wytycznymi przyjętymi przez Organizację.

Prawidło IV/1

Wprowadzenie

1 Poza określonymi w ust. 3, postanowienia tego rozdziału dotyczą radiooperatorów na statkach operujących w globalnym morskim systemie bezpieczeństwa i powiadamiania o niebezpieczeństwie (GMDSS), jak postanowiono w Międzynarodowej Konwencji o Bezpieczeństwie Życia na Morzu z 1974 r., wraz z poprawkami.

2 Do 1 lutego 1999 r. radiooperatorzy zgodnie z postanowieniami Międzynarodowej Konwencji o Bezpieczeństwie Życia na Morzu z 1974 r., obowiązującej od 1 lutego 1992 r., będą przestrzegać postanowień Międzynarodowej Konwencji o Wymaganiach w Zakresie Szkolenia Marynarzy, Wydawania Świadectw oraz Pełnienia Wacht, 1978 r., obowiązującej od 1 grudnia 1992 r.

3 Radiooperatorzy na statkach, nie zobowiązani do przestrzegania postanowień GMDSS, zawartych w rozdziale IV Konwencji SOLAS, nie są obowiązani przestrzegać postanowień tego rozdziału. Jednakże radiooperatorzy na tych statkach są zobowiązani do przestrzegania Regulaminu Radiokomunikacyjnego. Administracja zapewni, aby odpowiednie świadectwa określone przez Regulamin Radiokomunikacyjny zostały wystawione lub uznane w stosunku do tych radiooperatorów.

Prawidło IV/2

Obowiązujące minimum wymagań koniecznych do wydania świadectwa operatora GMDSS

1 Każda osoba odpowiedzialna lub wykonująca obowiązki radiowe na statku zobowiązanym do uczestnictwa w GMDSS, powinna mieć odpowiednie świadectwo dotyczące GMDSS, wydane lub uznane przez Administrację stosownie do postanowień Regulaminu Radiokomunikacyjnego.

2 Dodatkowo, zgodnie z tym prawidłem, każdy kandydat ubiegający się o uzyskanie świadectwa upoważniającego do pełnienia służby na statku wyposażonym w radiostację w myśl Międzynarodowej Konwencji o Bezpieczeństwie Życia na Morzu z 1974 r., z poprawkami, powinien:

- .1 mieć ukończone co najmniej 18 lat oraz
- .2 ukończyć przepisową edukację i szkolenie i sprostać standardowi kompetencji określonego w sekcji A-IV/2 Kodu STCW.

Rozdział V

Specjalne wymagania szkoleniowe dla załogi na określonych typach statków

Prawidło V/1

Obowiązujące minimum wymagań w zakresie wyszkolenia i kwalifikacji oficerów i marynarzy na zbiornikowcach

1 Oficerowie i marynarze, którzy mają wykonywać szczególne obowiązki i ponosić stosowną do nich odpowiedzialność związaną z ładunkiem i wyposażeniem ładunkowym na zbiornikowcach, powinni ukończyć na lądzie odpowiedni kurs przeciwpożarowy jako uzupełnienie do szkolenia wymaganego przez prawidło VI/1 oraz ukończyć:

- .1 co najmniej 3-miesięczną przepisową pracę na morzu na zbiornikowcach, aby nabyć należyte umiejętności w praktycznym bezpiecznym działaniu; lub
- .2 przepisowy kurs eksploatacji zbiornikowców stopnia podstawowego pokrywający przynajmniej konspekt dla tego kursu, podany w sekcji A-V/1 Kodu STCW,

jednakże Administracja może zaakceptować okres pracy na morzu odbytej pod nadzorem, krótszej niż określona przez podpunkt 1, pod warunkiem że:

- .3 okres zaakceptowany nie jest krótszy niż 1 miesiąc;
- .4 zbiornikowiec ma tonaż brutto mniejszy niż 3000 ton;
- .5 czas trwania każdego rejsu z udziałem zbiornikowca podczas tego okresu nie przekroczy 72 godzin; oraz
- .6 operacyjne cechy charakterystyczne zbiornikowca i ilość rejsów oraz operacji ładowania i wyładunku ukończonych podczas tego okresu pozwolą na to, aby ten sam poziom wiedzy i doświadczenia został osiągnięty.

2 Kapitanowie, starsi oficerowie mechanicy, starsi oficerowie, drudzy oficerowie mechanicy oraz poza nimi wszystkie inne osoby, które ponoszą bezpośrednią odpowiedzialność za ładowanie, wyładowanie, opiekę nad ładunkiem podczas przewozu lub manipulowania nim, niezależnie od wymagań określonych w podpunktach 1.1 lub 1.2, powinni:

- .1 mieć należyte doświadczenie, odpowiednie do ich obowiązków na zbiornikowcach oraz
 - .2 ukończyć specjalny program szkoleniowy, który obejmuje przynajmniej tematy zawarte w sekcji A-V/1 Kodu STCW, odpowiedni do ich obowiązków na zbiornikowcu do przewozu produktów naftowych oraz chemicznych, jak również do przewozu płynnego gazu, na którym służą.
- 3 W ciągu dwóch lat po wejściu w życie Konwencji w stosunku do danej Strony można uznać, że członek załogi spełnia wymagania określone w podpunkcie 2.2, jeśli pracował w odpowiednim charakterze na odpowiednim zbiornikowcu przez okres co najmniej 1 roku podczas ostatnich pięciu lat.
- 4 Administracja zapewni, aby stosowne świadectwo zostało wydane kapitanowi i oficerom, którzy są odpowiednio wykwalifikowani, zgodnie z ust. 1 lub 2 lub, aby istniejące świadectwo zostało właściwie potwierdzone. Każdy wykwalifikowany członek załogi będzie posiadał stosowne świadectwo.

Prawidło V/2

Obowiązujące minimum wymagań w zakresie wykszolenia i kwalifikacji kapitanów, oficerów, marynarzy i reszty załogi na statkach pasażerskich Ro-Ro

1 Niniejsze prawidło dotyczy kapitanów, oficerów, marynarzy i innych członków załogi zatrudnionych na pokładzie statków pasażerskich Ro-Ro odbywających podróże międzynarodowe. Administracja określi zastosowanie tych wymogów do załogi służącej na statkach pasażerskich Ro-Ro, odbywających podróże krajowe.

2 Przed objęciem obowiązków na pokładzie statku pasażerskiego Ro-Ro, członkowie załogi powinni ukończyć szkolenie wymagane przez ust. 4 do 8, zgodnie z ich stanowiskami, obowiązkami i odpowiedzialnością.

3 Członkowie załogi, którzy spełnili obowiązek szkolenia, zgodnie z poniższymi ust. 4, 7 i 8, powinni z przerwami nie przekraczającymi 5 lat podejmować odpowiednie szkolenie aktualizujące.

4 Kapitanowie, oficerowie i pozostali członkowie załogi, wyznaczeni w rozkładzie alarmowym do asystowania pasażerom w sytuacji zagrożenia na pokładzie statków pasażerskich Ro-Ro, powinni ukończyć szkolenie w zarządzaniu załogą, jak to określono w sekcji A-V/2 ust. 1, Kodu STCW.

5 Kapitanowie, oficerowie i pozostali członkowie załogi, wyznaczeni do specjalnych obowiązków i odpowiedzialności na pokładzie statków pasażerskich Ro-Ro, powinni ukończyć szkolenie zapoznawcze określone w sekcji A-V/2, ust. 2 Kodu STCW.

6 Załoga zajmująca się bezpośrednią obsługą pasażerów w pomieszczeniach pasażerskich na statkach pasażerskich Ro-Ro powinna ukończyć szkolenie w zakresie bezpieczeństwa, określone w sekcji A-V/2, ust. 3 Kodu STCW.

7 Kapitanowie, starsi oficerowie mechanicy, drudzy oficerowie mechanicy oraz poza nimi wszystkie inne osoby, które ponoszą bezpośrednią odpowiedzialność za zaokrętowanie i wyokrętowanie pasażerów, za ładowanie, wyładowanie i opiekę nad ładunkiem oraz zamykanie przejść kadłubowych na pokładzie statków pasażerskich Ro-Ro, powinni ukończyć przepisowe zintegrowane szkolenie w zakresie bezpieczeństwa pasażerów, ładunku i statku, jak to określono w sekcji A-V/2, ust. 4 Kodu STCW.

8 Kapitanowie, starsi oficerowie mechanicy, drudzy oficerowie mechanicy oraz poza nimi wszystkie inne osoby, które ponoszą odpowiedzialność za bezpieczeństwo pasażerów w sytuacji zagrożenia na pokładzie statków pasażerskich Ro-Ro, powinni ukończyć przepisowe szkolenie o kierowaniu w sytuacjach zagrożenia i w przypadku wystąpienia nietypowych zachowań ludzi, jak to określono w rozdziale A-V/2, ust. 5 Kodu STCW.

9 Administracja zapewni, aby dokumenty świadczące o ukończeniu szkolenia były wystawione każdej wykwalifikowanej osobie zgodnie z postanowieniami niniejszego prawidła.

Rozdział VI

Funkcje związane ze stanem zagrożenia, bezpieczeństwem zawodowym, opieką medyczną oraz ratownictwem

Prawidło VI/1

Obowiązujące minimum wymagań dla wszystkich członków załóg w zakresie przyswajania wiedzy, podstaw szkolenia i instrukcji dotyczących bezpieczeństwa

Członkowie załóg przyswoją zakres wiedzy oraz przejdą podstawowe szkolenie lub instruktaż zgodnie z sekcją A-VI/1 Kodu STCW i spełnią zawarte w nich wymagania kwalifikacyjne.

Prawidło VI/2

Obowiązujące minimum wymagań koniecznych do wydania świadectw kwalifikacyjnych na łodziach i tratwach ratunkowych oraz szybkich jednostkach ratowniczych

1 Każdy kandydat ubiegający się o uzyskanie świadectwa ratownika na łodziach i tratwach ratunkowych innych niż szybkie jednostki ratownicze powinien:

- .1 mieć ukończone 18 lat;
- .2 odbyć potwierdzoną pracę na morzu nie krótszą niż 12 miesięcy lub ukończyć przepisowy kurs szkoleniowy oraz mieć uznaną co najmniej 6-miesięczną praktykę morską; oraz
- .3 spełniać wymagania kwalifikacyjne określone dla osób ubiegających się o uzyskanie świadectwa ratownika na łodziach i tratwach ratunkowych wyszczególnionych w sekcji A-VI/2, ust. 1-4 Kodu STCW.

2 Każdy kandydat ubiegający się o świadectwo ratownika na szybkich jednostkach ratowniczych powinien:

- .1 posiadać świadectwo kwalifikacyjne ratownika na łodziach i tratwach ratunkowych innych niż szybkie jednostki ratownicze;
- .2 przejść odpowiedni kurs szkoleniowy; oraz
- .3 spełniać wymagania kwalifikacyjne konieczne do uzyskania świadectwa starszego ratownika określone w sekcji A-VI/2, ust. 5-8 Kodu STCW.

Prawidło VI/3

Obowiązujące minimum wymagań dotyczących szkolenia ppoż. stopnia wyższego

1 Członkowie załogi, wyznaczeni do kierowania akcjami w walce z pożarem, powinni ukończyć szkolenie stopnia wyższego dotyczące technik zwalczania pożaru ze szczególnym podkreśleniem roli organizacji, taktyki i dowodzenia, według postanowień zawartych w sekcji A VI/3 Kodu STCW, a także spełnić wymagania kwalifikacyjne w niej zawarte.

2 Jeżeli szkolenie ppoż. stopnia wyższego nie jest ujęte w kwalifikacjach koniecznych do uzyskania świadectwa, które ma być wydane, powinno być wydane specjalne świadectwo lub dokument potwierdzający udział marynarza w kursie szkoleniowym ppoż. stopnia wyższego.

Prawidło VI/4

Obowiązujące minimum wymagań w zakresie udzielania pierwszej pomocy oraz opieki medycznej nad chorym na statku

1 Członkowie załogi, wyznaczeni do udzielania pierwszej pomocy na statku, powinni spełniać wymagania kwalifikacyjne w zakresie udzielania pierwszej pomocy medycznej określonej w sekcji A-VI/4, ust. 1-3 Kodu STCW.

2 Marynarze wyznaczeni do kierowania opieką medyczną na statku powinni spełniać wymagania kwalifikacyjne w zakresie opieki medycznej, określone w sekcji A-VI/4, ust. 4-6 Kodu STCW.

3 Jeżeli szkolenie w zakresie pierwszej pomocy lub opieki medycznej nad chorym na statku nie jest ujęte w kwalifikacjach koniecznych do wystawienia

świadectwa, wówczas będzie wystawione specjalne świadectwo lub dokument zaświadczający o udziale posiadacza takiego świadectwa w kursie szkoleniowym dotyczącym pierwszej pomocy lub opieki medycznej nad chorym na statku.

Rozdział VII

Świadectwa alternatywne

Prawidło VII/1

Wydawanie dyplomów alternatywnych

1 Pomimo wymagań koniecznych do uzyskania dyplomów, ujętych w rozdziałach II oraz III niniejszego Załącznika, Strony mogą podjąć decyzję wydawania lub upoważnić do wydawania dyplomów innych niż te, które są określone w prawidłach tych rozdziałów, zakładając że:

- .1 poziomy odpowiedzialności oraz związane z nimi funkcje, które mają być wyszczególnione w dyplomach alternatywnych i ich potwierdzeniach, są identyczne jak te, które wymienia się w sekcjach A-II/1, A-II/2, A-II/3, A-II/4, A-III/1, A-III/2, A-III/3, A-III/4 oraz A-IV/2 Kodu STCW;
- .2 kandydaci ubiegający się o wydanie dyplomu alternatywnego uzyskali odpowiednie wykształcenie i przeszkolenie oraz spełniają wymagania kwalifikacyjne, zalecane w stosownych sekcjach Kodu STCW oraz wyszczególnione w sekcji A-VII/1 niniejszego Kodu, odnoszące się do funkcji i zakresu obowiązków określonych w dyplomie oraz w jego potwierdzeniu;
- .3 kandydaci ubiegający się o wydanie dyplomu alternatywnego legitymują się potwierdzoną pracą na morzu stosowną do wykonywanych funkcji i zakresu obowiązków określonych w tym dyplomie. Minimalny okres wymaganej pracy na morzu musi odpowiadać przepisom zawartym w rozdziale II i III niniejszego Załącznika. Jednakże minimalny okres wymaganej pracy na morzu nie może być krótszy od określonego w sekcji A-VII/2 Kodu STCW;
- .4 kandydaci ubiegający się o wydanie dyplomu alternatywnego, którzy zgodnie z jego treścią mają wykonywać funkcje nawigacyjne na poziomie operacyjnym, będą spełniać stosowne wymagania zawarte w prawidłach rozdziału IV, dotyczące wyznaczonych obowiązków w zakresie radiokomunikacji zgodnie z Regulaminem Radiokomunikacyjnym; a
- .5 dyplomy są wydawane zgodnie z wymaganiami prawidła I/9 i postanowieniami zawartymi w rozdziale VII Kodu STCW.

2 Żaden dyplom przewidziany w niniejszym rozdziale nie zostanie wydany, o ile Strona nie przekaze Organizacji stosownej informacji, zgodnie z artykułem IV i prawidłem I/7.

Prawidło VII/2

Dyplomy członków załóg

1 Każdy członek załogi wykonujący jakąkolwiek funkcję lub szereg funkcji określonych w tablicach A-II/1, A-II/2, A-II/3 lub A-II/4 rozdziału II lub tablicach A-III/1, A-III/2, A-III/4 rozdziału III lub A-IV/2 rozdziału IV Kodu STCW musi posiadać stosowny dyplom.

Prawidło VII/3

Zasady wydawania dyplomów alternatywnych

1 Strona, która zdecyduje o wydawaniu lub upoważni do wydawania alternatywnych dyplomów, zapewni przestrzeganie następujących zasad:

- .1 żaden alternatywny system wydawania dyplomów nie zostanie wdrożony, jeśli nie zapewni wysokiego poziomu bezpieczeństwa na morzu i nie będzie oddziaływał zapobiegawczo na zanieczyszczenie środowiska w co najmniej równym stopniu co system opisany w innych rozdziałach; oraz
- .2 każdy układ umożliwiający wydawanie dyplomu zgodnie z niniejszym rozdziałem stworzy możliwość wymieniałości dyplomów z tymi, które zostały wydane zgodnie z innymi rozdziałami.

2 Zasada wymieniałości zawarta w ust.1 zapewni, że:

- .1 członkowie załóg, którym wydano dyplomy na podstawie przepisów zawartych w rozdziałach II i/lub III, oraz członkowie załóg, którym wydano dyplom na podstawie przepisów rozdziału VII, są w stanie służyć na statkach z tradycyjnymi lub innymi formami organizacji; oraz
- .2 członkowie załóg nie są szkoleni pod kątem specyficznych układów na statku w taki sposób, który zmniejszałby możliwość wykorzystania ich umiejętności gdzie indziej.

3 Wydając jakikolwiek dyplom na podstawie niniejszego rozdziału należy wziąć pod uwagę następujące zasady:

- .1 wydanie alternatywnego dyplomu nie będzie służyć samo w sobie do:
 - .1 zredukowania liczby członków załogi na statku,
 - .2 obniżenia integralności zawodowej lub niewykorzystania w pełni umiejętności członków załogi, lub

- .3 uzasadnienia przydziału łączonych obowiązków wachtowego oficera pokładowego i mechanika jednemu posiadaczowi dyplomu w ciągu jakiegokolwiek wachty; oraz
- .2 osoba dowodząca zostanie wyznaczona przez kapitana i prawna pozycja oraz władza kapitana oraz innych członków załogi nie ulegnie niekorzystnemu wpływowi wdrażania jakiegokolwiek układu umożliwiającego wydawanie dyplomu alternatywnego.

4 Zasady zawarte w ust. 1 i 2 niniejszego prawidła zapewnią utrzymanie kwalifikacji zarówno oficerów pokładowych, jak i mechaników.

Rozdział VIII

Pełnienie wacht

Prawidło VIII/1

Sprawność fizyczna przy wykonywaniu obowiązków

W celu zapobiegania zmęczeniu członków załogi każda Administracja:

- .1 ustali i wprowadzi w życie okresy odpoczynku dla członków załogi pełniących wachty; oraz
- .2 będzie wymagać, by system wachtowy był tak ustalany, by sprawność osób pełniących wachty nie została osłabiona zmęczeniem i wszystkie obowiązki zostały tak zaplanowane, że pierwsza wachta na początku rejsu, jak i następne były pełnione po wystarczającym wypoczynku i w dobrej kondycji.

Prawidło VIII/2

Układ wachtowy i przestrzeganie zasad

1 Administracje skierują uwagę kompanii, kapitanów, starszych mechaników oraz wszystkich pełniących wachty na wymagania, zasady i wskazówki zawarte w Kodzie STCW, które muszą być przestrzegane, aby zapewnić utrzymanie stałego bezpieczeństwa na wachcie lub wachtach, stosownie do panujących okoliczności i warunków na wszystkich statkach morskich i o każdej porze.

2 Administracje będą wymagać od kapitana każdego statku zapewnienia aby, układ wacht był odpowiedni dla zagwarantowania bezpiecznej wachty lub wacht, biorąc pod uwagę panujące okoliczności i warunki, oraz aby kapitan sprawował ogólny nadzór nad:

- .1 oficerami wachtowymi odpowiedzialnymi za bezpieczną nawigację statku, w czasie wykonywania obowiązków, kiedy są oni obecni na mostku nawigacyjnym lub w bezpośrednio sąsiadujących pomieszczeniach, takich, jak kabina nawigacyjna lub centrala kontrolno-manewrowa;

- .2 radiooperatorami odpowiedzialnymi za pełnienie stałego nastuchu radiowego na odpowiednich częstotliwościach podczas wacht;
- .3 oficerami wachtowymi w maszynie, zgodnie z Kodem STCW, będącymi też pod nadzorem starszego mechanika, którzy muszą stawić się natychmiast w maszynowni, a wtedy gdy sytuacja tego wymaga, muszą być obecni w maszynowni w celu pełnienia swoich obowiązków; oraz
- .4 pełnieniem odpowiedniej i efektywnej wachty lub wacht w celu zapewnienia pełnego bezpieczeństwa o każdej porze, podczas gdy statek jest zakotwiczony lub zacumowany, a gdy przewozi niebezpieczny ładunek, organizacja takiej wachty lub wacht powinna uwzględniać rodzaj, ilość, opakowanie i sztauowanie niebezpiecznego ładunku oraz zaistnienie jakichkolwiek specjalnych warunków na statku, na morzu lub na lądzie.

Rezolucja 3 *

Postanowienia Przejściowe

Konferencja,

Po przyjęciu poprawek z roku 1995 do Międzynarodowej Konwencji o Wymaganiach w Zakresie Wyszkożenia Marynarzy, Wydawania Świadectw oraz Pełnienia Wacht (STCW) z roku 1978,

Po uzgodnieniu, że Prawidło I/15 Postanowień Przejściowych zostanie włączone do poprawek, co zapewni stronom pięcioletni okres na wydanie i weryfikowanie dyplomów/świadectw zgodnie z poprawkami przyjętymi przez Konferencję,

Uznając konieczność natychmiastowego podjęcia przez Strony stosownych działań zmierzających do uwzględnienia poprawek w podległym im systemie szkolenia i wydawania dyplomów, aby przed 1 lutego 2002 r. osiągnąć jej pełne zastosowanie, Mając świadomość, że trudności, jakie mogą powstać w związku z wprowadzaniem wymogów poprawionej Konwencji STCW mogą ujemnie wpłynąć na wysokość wymagań co do fachowości w możliwie najkrótszym czasie:

1. Stanowczo zaleca, aby każda Strona na bieżąco informowała Komitet Bezpieczeństwa Morskiego Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) o stopniu zaawansowania we wprowadzaniu postanowień przejściowych Prawidła I/15 i uwzględniania wymagań wynikających z poprawek do Konwencji STCW przyjętych przez Konferencję, w jej warunkach miejscowych, jak również wszelkich innych trudnościach, które napotyka w związku z tym.

* Rezolucje nr 3 –14 zostały przyjęte końcowym Aktem i dołączone do oryginalnego tekstu poprawek z 1995 r. do Międzynarodowej Konwencji o wymaganiach w zakresie wyshkożenia marynarzy, wydawania świadectw oraz pełnienia wachty, 1978 r.

2. Zachęca Komitet Bezpieczeństwa Morskiego do kontrolowania prac zmierzających do wprowadzania Konwencji STCW wraz z poprawkami przez wszystkie Strony, co miałyby na celu wprowadzenie w możliwie najkrótszym czasie najwyższych wymagań zawodowych i usprawnienie procesu oraz wychodzenie naprzeciw trudnościom mogącym zagrozić pełnemu i efektywnemu wdrożeniu systemu.

Rezolucja 4

Szkolenie radiooperatorów dla obsługi Globalnego Morskiego Systemu Bezpieczeństwa i Powiadamiania w Niebezpieczeństwie (GMDSS)

Konferencja,

Po przyjęciu poprawek z roku 1995 do Międzynarodowej Konwencji o Wymaganiach w Zakresie Wyszkożenia Marynarzy, Wydawania Świadectw oraz Pełnienia Wacht z roku 1978, pragnąc wzmocnić wprowadzanie w życie Konwencji i tym samym podnieść kwalifikacje członków załóg, a także,

Przyjąwszy wymagania w zakresie wyśkożenia wszystkich oficerów pokładowych, wydawania im świadectw, jako właściwych do pełnienia określonych funkcji radiowych,

Potwierdzając znaczenie skutecznego pełnienia wachty radiowej i utrzymywania łączności radiowej dla zapewnienia bezpieczeństwa życia i mienia na morzu oraz ochrony środowiska morskiego,

Uwzględniając wymagania Globalnego Morskiego Systemu Bezpieczeństwa i Powiadamiania w Niebezpieczeństwie (GMDSS), określone w Regulaminie Radiokomunikacyjnym i Międzynarodowej Konwencji o Bezpieczeństwie Życia na Morzu (SOLAS) z roku 1974 wraz z poprawkami z roku 1988,

Biorąc pod uwagę, że zgodnie z Prawidłem IV/1 Konwencji o Bezpieczeństwie Życia na Morzu (SOLAS) z roku 1974 wraz z poprawkami z roku 1988, każdy statek, wobec którego ma zastosowanie rozdział IV tej Konwencji, będzie, po 1 lutego 1999 roku, zobowiązany do przestrzegania wszystkich odpowiednich wymogów określonych w tym rozdziale, a Globalny Morski System Bezpieczeństwa i Powiadamiania w Niebezpieczeństwie (GMDSS), będzie w pełni wprowadzony w życie.

Uwzględniając, że Prawidło IV/16 Konwencji SOLAS z roku 1974 wraz z poprawkami, stanowi, że personel każdego statku ma być przeszkolony do pełnienia funkcji radiowych w zakresie bezpieczeństwa ku zadowoleniu Administracji, Uwzględniając dalej, że Rezolucja A.769/18/, przyjęta przez Zgromadzenie Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), zaleca, aby Administracje, przed wydaniem świadectwa GMDSS posiadaczowi innego niż GMDSS świadectwa, stosowały wymóg zdania egzaminu co najmniej zgodnie z tokiem postępowania określonym w tej rezolucji, mając jednakże na uwadze, że postanowienia tej rezolucji wygasają 1 lutego 1977 r.,

Uznając również, że System GMDSS określi jedynie sposób przeprowadzania łączności radiowej w zakresie bezpieczeństwa dla większości innych statków, wobec których Konwencja SOLAS z roku 1974, wraz z poprawkami, nie ma zastosowania. Uznając również potrzebę wyśkożenia osób zatrudnionych na pokładzie takich statków i wydania im świadectw zgodnie z Regulaminem Radiokomunikacyjnym i z Międzynarodową Konwencją w Sprawie Norm Szkożenia Członków Załóg,

Wydawania Dyplomów i Pełnienia Wacht (STCW) z roku 1978, wraz z poprawkami, Uwzględniając fakt, że powoduje to konieczność wyszkolenia i wydania świadectw przed 1 lutego 1999 r. znacznej liczbie praktykujących już kapitanów, oficerów pokładowych i radiooperatorów do podjęcia funkcji radiooperatorów w systemie GMDSS,

Wyrażając opinię, że w przypadku opóźnienia tego wyszkolenia i wydania świadectw, może dojść do braku radiooperatorów w systemie GMDSS na dużą skalę, w momencie gdy system GMDSS zostanie w pełni wprowadzony w życie,

stanowczo zaleca Administracjom:

1. podjęcie działania w celu zapewnienia wystarczającej liczby osób zdolnych do przejścia obowiązków radiowej służby bezpieczeństwa na swoich statkach przed 1 lutego 1999 r., nie redukując zakresu wyszkolenia.
2. spowodowanie zainteresowania działających w ich krajach armatorów i marynarzy oraz tych wszystkich osób, które mogą się stać potencjalnymi użytkownikami usług GMDSS, jak również tych, których statki mogą być ich użytkownikami.

Rezolucja 5

Szkolenie osób pracujących na statkach pasażerskich typu Ro-Ro w zakresie kierowania w sytuacjach zagrożenia i w przypadku nietypowych zachowań ludzkich

Konferencja,

Po przyjęciu poprawek z roku 1995 do Międzynarodowej Konwencji o Wymaganiach w Zakresie Wyszkożenia Marynarzy, Wydawania Świadectw oraz Pełnienia Wacht z roku 1978, (STCW),

Zważywszy, że Prawidło V/2.8 Konwencji o Wymaganiach w Zakresie Wyszkożenia Marynarzy, Wydawania Świadectw oraz Pełnienia Wacht, wraz z poprawkami, nakłada obowiązek przeszkolenia kapitanów, oficerów, starszego oficera mechanika, drugiego oficera mechanika oraz wszystkich członków załogi ponoszących odpowiedzialność za bezpieczeństwo pasażerów w sytuacjach zagrożenia w zakresie pełnienia funkcji kierowniczych i panowania nad zachowaniem się ludzi,

Zważywszy również, że Przepisy o Szkoleniu Członków Załóg, Wydawaniu Dyplomów i Pełnieniu Wacht wymagają, między innymi, aby szkolenie to było realizowane, ku zadowoleniu Administracji, w oparciu o wymagania opracowane przez Międzynarodową Organizację Morską,

Wskazując na to, że Komitet d/s Bezpieczeństwa Morskiego tej Organizacji, podczas swej 65 Sesji, uzgodnił, że wyszkolenie w zakresie kierowania w sytuacjach zagrożenia i w przypadku nietypowych zachowań ludzkich ma zasadnicze znaczenie dla głównego personelu na statkach pasażerskich typu Ro-Ro i powinno obejmować następujące dziedziny:

- zachowanie się człowieka i jego reakcje,
- udoskonalenie korzystania ze środków ratunkowych,
- opracowanie planów działania w sytuacjach zagrożenia,
- rozwijanie umiejętności kierowania grupą,
- opanowanie stresu oraz
- utrzymanie łączności,

wskazując również na opinię Komitetu Bezpieczeństwa Morskiego, że szczegóły takiego szkolenia winny być opracowane tak, aby zapewniały osiągnięcie wiedzy, znajomości praktycznej i sprawności oraz obejmowały sposób wykazania sprawności oraz kryteria oceny sprawności zanim zostaną włączone do części A Kodu STCW, Zachęca Międzynarodową Organizację Morską do opracowania, w trybie pilnym szczegółowych postanowień dotyczących szkolenia personelu na statkach pasażerskich typu Ro-Ro w zakresie kierowania w sytuacjach zagrożenia i w przypadku nietypowych zachowań ludzkich, celem ewentualnego włączenia ich do Kodu STCW.

Rezolucja 6

Szkolenie personelu na statkach pasażerskich

Przyjąwszy poprawki z roku 1995 do Międzynarodowej Konwencji o Wymaganiach w Zakresie Wyszkożenia Marynarzy, Wydawania Świadectw oraz Pełnienia Wacht z roku 1978 łącznie z Prawidłem V/2, dotyczącym obowiązującego minimum wiedzy wymaganej od kapitanów, oficerów, marynarzy nie będących oficerami i innego personelu na statkach pasażerskich typu Ro-Ro,

Przewidując, że postanowienia szczegółowe dotyczące szkolenia w znaczącym stopniu doprowadzą do podniesienia stopnia bezpieczeństwa na statkach pasażerskich typu Ro-Ro w sytuacjach zagrożenia,

Uznając, że udział personelu statkowego w bezpiecznej ewakuacji pasażerów w sytuacjach zagrożenia jest ważny,

Uznając, że może zaistnieć sytuacja, w której personel wyznaczony do pomocy pasażerom w sytuacji zagrożenia zostanie zmuszony do udzielania pomocy innym członkom załogi, którzy nie zostali specjalnie przeszkoleni, że może mieć to wpływ na zachowanie się pasażerów w takich sytuacjach,

Mając świadomość, że niektórzy członkowie załóg statków pasażerskich nie mają obowiązku przeszkolenia według tych samych wymagań co personel statków pasażerskich typu Ro-Ro,

1. zachęca Międzynarodową Organizację Morską, aby rozważyła opracowanie odpowiednich postanowień dotyczących szkolenia kapitanów, oficerów, marynarzy i innych osób zatrudnionych na statkach pasażerskich, aby mogły one być włączone do Konwencji STCW z roku 1978 wraz z poprawkami,

2. zachęca Strony Konwencji STCW z roku 1978, aby wzięty pod uwagę możliwość zastosowania odpowiednich postanowień Prawidła V/2 w trybie dobrowolności wobec personelu zatrudnionego na statkach pasażerskich.

Rezolucja 7

Kontrolowanie ewentualnych skutków wydawania dyplomów alternatywnych

Konferencja,

Przyjąwszy poprawki z roku 1995 do Międzynarodowej Konwencji o Wymaganiach w Zakresie Wyszkożenia Marynarzy, Wydawania Świadectw oraz Pełnienia Wacht z roku 1978,

Uznając, że rozdział VII poprawionego Załącznika do Konwencji STCW przewiduje możliwość wydawania dyplomów alternatywnych oraz że tryb wydawania takich dyplomów może być wdrażany w różny sposób przez Strony Konwencji,

Uznając dalej, że działanie takich systemów w praktyce jest w obecnej chwili ograniczone i mogą one znacznie wpłynąć na podział pracy i odpowiedzialności pomiędzy członków załogi,

Wyrażając zapewnienie, że wdrażanie takich systemów nie zaszkodzi w konsekwencji bezpieczeństwu życia na morzu, bezpieczeństwu statku i jego eksploatacji lub ochronie środowiska morskiego,

Zachęca Komitet Bezpieczeństwa Morskiego Międzynarodowej Organizacji Morskiej do utrzymywania stałej kontroli nad wdrażaniem rozdziału VII poprawionego załącznika do Konwencji STCW i stosownych sekcji Kodu STCW, w celu:

1. identyfikacji systemów dyplomów alternatywnych, wprowadzanych w myśl rozdziału VII,
2. określenia, czy zachodzi konieczność wprowadzenia poprawek do Kodu STCW, aby mieć pewność, że wymagania w zakresie wdrażania tych systemów są adekwatne i efektywne; oraz
3. prowadzenia dalszych prac nad zasadami zawartymi w Prawidle VII/3 i uściślenia ich zastosowania.

Rezolucja 8

Podnoszenie poziomu wiedzy technicznej, umiejętności praktycznych oraz fachowości członków załóg

Konferencja,

Przyjąwszy poprawki z roku 1995 do Międzynarodowej Konwencji o Wymaganiach w Zakresie Wyszkożenia Marynarzy, Wydawania Świadectw oraz Pełnienia Wacht z roku 1978, mając na uwadze wzmocnienie procesu wdrażania Konwencji, a tym samym doskonalenie fachowości członków załóg,

Uznając, że ogólna efektywność procesów doboru, szkolenia i wydawania świadectw może być oceniona jedynie na podstawie umiejętności praktycznych, zdolności i fachowości wykazywanych przez członków załóg podczas pracy na statku,

Zaleca, aby Administracje podjęły starania, aby przedsiębiorstwa żeglugowe:

1. ustaliły kryteria i sposoby doboru personelu tak, aby wykazywał on możliwie najwyższy poziom wiedzy technicznej, umiejętności praktycznych oraz fachowości,
2. kontrolowały aktualny poziom personelu na statkach w zakresie wykonywania obowiązków,
3. zachęcały wszystkich oficerów do aktywnego udziału w szkoleniu młodszego personelu,
4. starannie kontrolowały i często dokonywały oceny postępu w zakresie przyswajania wiedzy technicznej i rozwijania umiejętności praktycznych przez młodszego personel podczas pracy na statku,
5. zapewniły szkolenie podyplomowe i uaktualniające wiedzę w odpowiednich odstępach czasu; oraz
6. podjęły wszelkie stosowne działania w celu podniesienia rangi zawodu i profesjonalizmu wśród podległego im personelu.

Rezolucja 9

Postanowienia w sprawie międzynarodowych wymagań w zakresie stanu zdrowia członków załóg

Konferencja,

Przyjąwszy poprawki z roku 1995 do Międzynarodowej Konwencji o Wymaganiach w Zakresie Wyszkożenia Marynarzy, Wydawania Świadectw oraz Pełnienia Wacht z roku 1978;

Notując brak uzgodnień międzynarodowych w odniesieniu do stanu zdrowia członków załóg;

Uznając, jak ważny jest stan zdrowia kapitanów i członków załóg dla bezpieczeństwa życia i mienia na morzu i ochrony środowiska morskiego;

Biorąc pod uwagę ustalenia Międzynarodowej Organizacji Pracy dotyczące badań lekarskich członków załóg;

a także, że Międzynarodowa Organizacja Pracy i Światowa Organizacja Zdrowia podejmują prace nad całościową rewizją aktualnie obowiązujących wymagań w zakresie badań lekarskich członków załóg,

Zachęca Organizację do prowadzenia dalszych prac w zakresie międzynarodowych wymagań dotyczących stanu zdrowia członków załóg we współpracy z Międzynarodową Organizacją Pracy i Światową Organizacją Zdrowia.

Rezolucja 10

Szkolenie pilotów morskich, personelu obsługi ruchu statków i personelu morskiego zatrudnionego na ruchomych jednostkach przybrzeżnych

Konferencja,

Przyjąwszy poprawki z roku 1995 do Międzynarodowej Konwencji o Wymaganiach w Zakresie Wyszkożenia Marynarzy, Wydawania Świadectw oraz Pełnienia Wacht z roku 1978;

Uznając rolę pilotów morskich, personelu obsługi ruchu statków i personelu zatrudnionego na ruchomych jednostkach przybrzeżnych w zachowaniu bezpieczeństwa życia i mienia na morzu oraz ochronie środowiska morskiego;

Stwierdzając, że ograniczenia czasowe uniemożliwiłyby rozpatrzenie możliwości włączenia postanowień dotyczących szkolenia i wydawania dyplomów temu personelowi do poprawek do Konwencji STCW z roku 1978 przyjętych przez Konferencję,

Zachęca Międzynarodową Organizację Morską, aby rozpatrzyła możliwość opracowania wymagań w zakresie szkolenia pilotów morskich, personelu obsługi ruchu statków i personelu zatrudnionego na ruchomych jednostkach przybrzeżnych i wydawania dyplomów, celem włączenia ich do Konwencji STCW z roku 1978 lub do innego dokumentu.

Rezolucja 11

Promowanie współpracy technicznej

Konferencja,

Przyjąwszy poprawki z roku 1995 do Międzynarodowej Konwencji o Wymaganiach w Zakresie Wyszkożenia Marynarzy, Wydawania Świadectw oraz Pełnienia Wacht z roku 1978;

Uznając ważność odpowiedniego wykształcenia, przeszkolenia praktycznego i właściwego im doświadczenia praktycznego dla wszystkich członków załóg, Biorąc pod uwagę także, że szczególnie w krajach rozwijających się mogą zaistnieć ograniczone możliwości dostępu do specjalistycznych programów szkoleniowych i uzyskania wymaganej praktyki;

Wyrażając przekonanie, że promowanie współpracy technicznej dopomoże tym krajom, nie mającym jeszcze odpowiednich ekspertyz ani zaplecza do prowadzenia takiego szkolenia, wprowadzić w życie wymagania poprawionej Konwencji STCW:

1. stanowczo zaleca Stronom, aby we współpracy z Międzynarodową Organizacją Morską zapewniły lub dopomogły w zapewnieniu pomocy tym krajom, które mają trudności w sprostaniu zwiększonym wymaganiom Konwencji STCW,
2. zachęca Międzynarodową Organizację Morską do zwiększenia wysiłków na rzecz zapewnienia krajom pomocy i wprowadzenia do swego programu do spraw współpracy technicznej stosownej klauzuli.

Rezolucja 12

Wkład Światowego Uniwersytetu Morskiego w opracowanie programu poszerzonych wymagań w zakresie szkolenia morskiego

Konferencja,

Przyjąwszy poprawki z roku 1995 do Międzynarodowej Konwencji o Wymaganiach w Zakresie Wyszkożenia Marynarzy, Wydawania Świadectw oraz Pełnienia Wacht z roku 1978;

Przyjąwszy również rezolucję 11 o promowaniu współpracy technicznej;

Mając świadomość, że wiele krajów, a szczególnie kraje rozwijające się, mogą mieć trudności z wprowadzeniem szkolenia i jego oceny na wymagany przez Konwencję, wraz z poprawkami, poziomie;

Uznając znaczącą rolę wkładu absolwentów Światowego Uniwersytetu Morskiego we wprowadzanie w życie Konwencji STCW wraz z poprawkami i udoskonalonych programów szkolenia, szczególnie w krajach rozwijających się, jak również we wprowadzaniu w życie wymagań włączonych do innych Konwencji Międzynarodowej Organizacji Morskiej, związanych z bezpieczeństwem morskim i zanieczyszczeniem środowiska ;

Mając również świadomość, że w międzynarodowej branży morskiej zatrudniony tam personel powinien stale posiadać odpowiedni poziom wiedzy i wykształcenia praktycznego, aby sprostać dążeniom Organizacji do zapewnienia bezpieczniejszych warunków żeglugi i bardziej czystych oceanów, w jednolity i efektywny sposób na całym świecie;

Uznając, że stałe zapotrzebowanie na personel może być zaspokojone przez Światowy Uniwersytet Morski, który poprzez swoją działalność i przekazywanie programów zaawansowanego szkolenia morskiego przejmuje wiodącą rolę w świecie w pogłębianiu wiedzy praktycznej i wykształcenia morskiego;

1. stanowczo zaleca Organizacji prowadzenie dalszych prac w celu:
 - .1 spożytkowania materiałów i ekspertyz Światowego Uniwersytetu Morskiego do przekazywania wykształcenia morskiego i wiedzy praktycznej wszędzie tam, gdzie jest ona potrzebna, a szczególnie do krajów rozwijających się; oraz
 - .2 zachęcania i udzielania poparcia Światowemu Uniwersytetowi Morskiemu w pełnieniu wiodącej roli w dziedzinie promocji i wprowadzania w życie programów zaawansowanego szkolenia morskiego;
2. usilnie zaleca, aby Administracje nie zaprzestawały popierania i wykorzystywania materiałów Światowego Uniwersytetu Morskiego w zapewnieniu sobie kadr dobrze wyszkolonych urzędników administracyjnych i wykładowców dziedzin morskich;
3. nakłada na Sekretarza Generalnego Organizacji obowiązek przedłożenia niniejszej rezolucji Zgromadzeniu Organizacji i zachęca je do rozważenia przyjęcia podobnej rezolucji.

Rezolucja 13

Rewizja kursów modelowych opublikowanych przez Międzynarodową Organizację Morską

Konferencja,

Przyjąwszy poprawki z roku 1995 do Międzynarodowej Konwencji o Wymaganiach w Zakresie Wyszkożenia Marynarzy, Wydawania Świadectw oraz Pełnienia Wacht z roku 1978,

Uznając dużą rolę kursów modelowych, opublikowanych przez Międzynarodową Organizację Morską, które dostarczyły podstawowych programów opartych na minimalnych wymaganiach wynikających z Konwencji STCW przyjętej w roku 1978, Doceniając znaczenie kursów modelowych, które dopomogły wielu instytucjom szkoleniowym podnieść poziom prowadzonego przez nie szkolenia i są wykorzystywane do ulepszania metod oceniania fachowości, Dążąc do osiągnięcia większej jednolitości w realizowaniu Prawideł Konwencji, wraz z poprawkami, dotyczących szkolenia i oceniania,

Zachęca:

- .1 Organizację do podjęcia działań w celu przejrzenia i uaktualnienia tych kursów modelowych, które dostarczają wskazówek odnośnie wprowadzania w życie szkolenia i oceniania zgodnie z przepisami Konwencji wraz z poprawkami,
- .2 Administrację do finansowania lub też innego wsparcia, przejrzenia i aktualizacji takich kursów modelowych.

Rezolucja 14

Promowanie udziału kobiet w gospodarce morskiej

Konferencja,

Przyjąwszy poprawki z roku 1995 do Międzynarodowej Konwencji o Wymaganiach w Zakresie Wyszkożenia Marynarzy, Wydawania Świadectw oraz Pełnienia Wacht z roku 1978,

Przyjmując do wiadomości średnioterminowy plan włączenia kobiet do sektora morskigo, opracowany przez Międzynarodową Organizację Morską, i udzielając Organizacji poparcia w Jej dążeniu do promowania szkolenia kobiet w sektorze morskim,

Dążąc do zapewnienia równego dla kobiet i mężczyzn dostępu do wyszkolenia morskigo i zatrudniania na statkach,

zachęca Administrację do:

.1 zwrócenia szczególnej uwagi na zapewnienie równego dla kobiet i mężczyzn dostępu do wszystkich dziedzin gospodarki morskigo,

.2 zwrócenia uwagi na rolę kobiet w zawodach morskich oraz promowania ich większego udziału w szkoleniu morskim na wszystkich poziomach.

Kod STCW, dotyczący Wyszkożenia Członków Załóg, Wydawania Dyplomów oraz Pełnienia Wacht

Część A

Obowiązujące kryteria, dotyczące postanowień zawartych w Załączniku do Konwencji STCW

Wstęp

1 Niniejsza część Kodu STCW zawiera obowiązujące postanowienia, na które powołano się w Załączniku do Międzynarodowej Konwencji o Wymaganiach w Zakresie Wyszkożenia Marynarzy, Wydawania Świadectw oraz Pełnienia Wacht z 1978 roku, z poprawkami, zwanej dalej Konwencją STCW. Postanowienia te podają szczegółowo minimum wymagań, do których przestrzegania Strony są zobowiązane, aby skutecznie spełnić warunki Konwencji.

2 Część ta zawiera również kryteria kwalifikacyjne, wymagane od kandydatów starających się o wydanie i przedłużenie ważności zaświadczeń kwalifikacyjnych, według postanowień Konwencji STCW. By wyjaśnić powiązanie między postanowieniami zawartymi w rozdziale VII, dotyczącymi alternatywnego wydawania dyplomów, oraz postanowieniami zawartymi w rozdziałach II, III i IV, dotyczącymi wydawania dyplomów, umiejętności wyszczególnione w kryteriach kwalifikacyjnych są odpowiednio zgrupowane według następujących siedmiu funkcji:

- .1 Nawigacja
- .2 Przetładunek i sztauowanie
- .3 Kontrola nad eksploatacją statku i opieka nad ludźmi na statku
- .4 Mechanika okrętowa
- .5 Elektrotechnika, elektronika, automatyka
- .6 Konserwacja i naprawy
- .7 Radiokomunikacja

na następujących poziomach odpowiedzialności:

- .1 Poziom zarządzania
- .2 Poziom operacyjny
- .3 Poziom pomocniczy

Funkcje i poziomy odpowiedzialności są określone jako podtytuły w tabelach z wymaganiami kwalifikacyjnymi zawartymi w rozdziałach II, III oraz IV niniejszej części. Zakres funkcji na poziomie odpowiedzialności wyrażony w podtytule jest określony przez umiejętności wymienione poniżej, w kolumnie 1 tabeli. Znaczenia pojęć: „funkcja” oraz „poziom odpowiedzialności” są ogólnie określone poniżej, w sekcji A -I/1.

3 Numeracja sekcji w tej części odpowiada numeracji prawideł zawartych w Załączniku do Konwencji STCW. Tekst tych sekcji może być podzielony na ponumerowane części i ustępy, ale numeracja taka odnosi się wyłącznie do danego tekstu.

Rozdział I

Kryteria dotyczące postanowień ogólnych

Sekcja A-I/1

Definicje i wyjaśnienia

1 Definicje i wyjaśnienia zawarte w artykule II oraz prawidło I/1 odnoszą się jednakowo do terminów użytych w częściach A i B niniejszego Kodu. Ponadto następujące definicje uzupełniające odnoszą się tylko do niniejszego Kodu:

- .1 „Normy kwalifikacyjne” oznacza zarówno poziom umiejętności koniecznych do opanowania tak, aby odpowiednio wykonywać funkcje na statku zgodnie z kryteriami uzgodnionymi na gruncie międzynarodowym, jak to przedstawiono w niniejszym dokumencie, jak też oznacza przyjęcie zalecanych wymagań lub poziomu wiedzy, zrozumienia oraz wykazania się umiejętnościami;
- .2 „Poziom zarządzania” oznacza poziom odpowiedzialności związany:
 - .2.1 ze służbą na stanowiskach kapitana, starszego oficera, starszego mechanika oraz drugiego mechanika na statkach morskich oraz
 - .2.2 z gwarancjami, że wszystkie funkcje są odpowiednio wykonywane w wyznaczonym zakresie odpowiedzialności.
- .3 „Poziom operacyjny” oznacza poziom odpowiedzialności związany:
 - .3.1 ze służbą w randze oficera wachtowego na pokładzie, w siłowni lub oficera mechanika wyznaczonego do pełnienia wachty w okresowo bezzałogowej siłowni lub radiooperatora na statku morskim oraz;
 - .3.2 z bezpośrednią kontrolą nad wykonywaniem wszystkich funkcji w wyznaczonym zakresie odpowiedzialności zgodnie z właściwymi procedurami i pod kierunkiem osoby pełniącej funkcję na poziomie zarządzania danym zakresem odpowiedzialności;
- .4 „Poziom pomocniczy” oznacza poziom odpowiedzialności związany z wykonywaniem przydzielonych zadań lub obowiązków na statku morskim pod kierunkiem osoby pełniącej funkcję na poziomie operacyjnym lub na poziomie zarządzania;

- .5 „Kryteria oceny” są pojęciem pojawiającym się w kolumnie 4 tabeli w części A „Opisu minimum wymagań kwalifikacyjnych”, określającym kryteria, jakimi ma posługiwać się osoba decydująca o tym, czy kandydat może wykonywać określone zadania i obowiązki; oraz
- .6 „Niezależna ocena” oznacza ocenę wydaną przez odpowiednio wykwalifikowane osoby, niezależne i będące spoza jednostki lub działalności podlegającej ocenie, w celu skontrolowania, czy procedury administracyjne i operacyjne na wszystkich poziomach są zarządzane, organizowane, podejmowane oraz kontrolowane wewnątrz tak, aby zapewnić ich poprawność dla osiągnięcia ustalonych celów.

Sekcja A-I/2

Dyplomy i potwierdzenia

1 Tam, gdzie stosownie do postanowień prawidła I/2, ust. 4, potwierdzenie wymagane przez artykuł VI Konwencji jest zawarte w treści samego dyplomu, dyplom taki będzie wydany na formularzu przedstawionym niżej, zakładając, że słowa: „lub do terminu wygaśnięcia ważności każdorazowego przedłużenia niniejszego dyplomu tak, jak wskazane na odwrocie” pojawią się na pierwszej stronie formularza, a postanowienia dotyczące przedłużenia ważności, ukazane na odwrocie formularza, zostaną pominięte, kiedy dyplom wymaga wymiany z powodu utraty ważności. Wskazówki dotyczące wypełniania formularza są zawarte w sekcji B-I/2 niniejszego Kodu.

(Pieczęć urzędowa)

(Kraj)

DYPLOM WYDANY NA PODSTAWIE POSTANOWIEŃ MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI O WYMAGANIACH W ZAKRESIE WYSZKOLENIA MARYNARZY, WYDAWANIA ŚWIADECTW ORAZ PEŁNIENIA WACHT, 1978 r., Z POPRAWKAMI Z 1995 ROKU.

Rząd zaświadcza, że został uznany za odpowiednio wykwalifikowanego zgodnie z postanowieniami prawidła powyższej Konwencji, z poprawkami, i posiada kwalifikacje do wykonywania następujących funkcji, na określonych poziomach, podlegających wyszczególnionym ograniczeniom do lub do czasu wygaśnięcia ważności każdego przedłużenia niniejszego Dyplomu tak, jak to podano na odwrocie dokumentu.

FUNKCJA

POZIOM

OGRANICZENIA
/JEŚLI SĄ/

Prawomocny posiadacz niniejszego dyplomu może zajmować następujące stanowiska lub stanowiska wyszczególnione w stosownych wymaganiach Administracji dotyczących bezpiecznego obsadzania załogami:

STANOWISKO

OGRANICZENIA
/JEŚLI SĄ/

Dyplom Nr wydany dnia
(Pieczęć urzędowa)

.....
Podpis upoważnionego urzędnika

.....
Imię i nazwisko upoważnionego urzędnika

Oryginał tego dyplomu musi być dostępny do wglądu w czasie służby na statku zgodnie z prawidłem 1/2, ust. 9 Konwencji.

Data urodzenia posiadacza dyplomu

Podpis posiadacza dyplomu

Fotografia posiadacza dyplomu

Termin ważności tego dyplomu zostaje niniejszym przedłużony do

(Pieczęć urzędowa)

.....
Podpis upoważnionego urzędnika

Data przedłużenia ważności

.....
Imię i nazwisko upoważnionego
urzędnika

2 Z wyjątkiem postanowień zawartych w ust. 1, formularz użyty do potwierdzenia wydanego dyplomu powinien być taki, jak przedstawiono poniżej, zakładając jednak, że słowa: „lub do czasu wygaśnięcia ważności każdego przedłużenia niniejszego potwierdzenia tak, jak to podano na odwrocie dokumentu”, pojawią się na pierwszej stronie, a postanowienia dotyczące przedłużenia ważności, uwidocznione na odwrocie formularza, zostaną pominięte wtedy, kiedy potwierdzenie przedłużenia ważności wymaga zmiany z powodu utraty ważności. Zalecenia dotyczące wypełnienia formularza są zawarte w sekcji B-I/2 niniejszego Kodu.

(Pieczęć urzędowa/
/Kraj/

POTWIERDZENIE WYDANIA DYPLOMU NA PODSTAWIE POSTANOWIEŃ MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI O WYMAGANIACH W ZAKRESIE WYSZKOLENIA MARYNARZY, WYDAWANIA ŚWIADECTW ORAZ PEŁNIENIA WACHT, z 1978 r., z POPRAWKAMI z ROKU 1995 r.

Rząd zaświadcza, że Dyplom Nr został wydany, który został uznany za odpowiednio wykwalifikowanego zgodnie z postanowieniami przepisu powyższej Konwencji, z poprawkami, i posiada kwalifikacje do pełnienia następujących funkcji, na określonych poziomach, podlegając ograniczeniom do lub terminu wygaśnięcia ważności każdego przedłużenia niniejszego potwierdzenia tak, jak to podano na odwrocie dokumentu.

FUNKCJA

POZIOM

OGRANICZENIA
/JEŚLI SĄ/

Prawomocny posiadacz tego dyplomu może pełnić obowiązki na następującym stanowisku lub stanowiskach wyszczególnionych w stosownych wymaganiach Administracji dotyczących bezpiecznego obsadzania załogami:

STANOWISKO

OGRANICZENIA
(JEŚLI SĄ)

Potwierdzenie Nr wydane dnia

(Pieczęć urzędowa)

.....
Podpis upoważnionego urzędnika

.....
Imię i nazwisko upoważnionego urzędnika

Oryginał tego potwierdzenia musi być dostępny do wglądu podczas służby na statku zgodnie z prawidłem I/2, ust. 9 Konwencji.

Data urodzenia posiadacza dyplomu

Podpis posiadacza dyplomu

Fotografia posiadacza dyplomu

Termin ważności tego potwierdzenia niniejszym przedłużono do

(Pieczęć urzędowa)

.....
Podpis upoważnionego urzędnika

Data przedłużenia ważności

.....
Imię i nazwisko upoważnionego urzędnika

Termin ważności tego potwierdzenia niniejszym przedłużono do

(Pieczęć urzędowa)

.....
Podpis upoważnionego urzędnika

Data przedłużenia ważności

.....
Imię i nazwisko upoważnionego
urzędnika

3 Formularz użyty do potwierdzenia uznania dyplomu jest przedstawiony niżej, z tym że, słowa: „lub do daty wygaśnięcia ważności każdego przedłużenia niniejszego potwierdzenia tak, jak to podano na odwrocie”, uwidocznione na pierwszej stronie formularza, oraz postanowienia dotyczące przedłużenia ważności, znajdujące się na odwrocie, zostaną pominięte, kiedy poświadczenie wymaga zmiany z powodu wygaśnięcia ważności. Polecenia dotyczące wypełnienia formularza są zawarte w sekcji B-I/2 niniejszego Kodu.

(Pieczęć urzędowa)

(Kraj)

POTWIERDZENIE UZNANIA DYPLOMU ZGODNIE Z POSTANOWIENIAMI MIĘDZYKONWENCyjOWEJ KONWENCyjI O WYMAGANIACH W ZAKRESIE WYSZKOLENIA MARYNARZY, WYDAWANIA ŚWIADECTW ORAZ PEŁNIENIA WACHT, z 1978 r., z POPRAWKAMI z 1995 r.

Rząd zaświadcza, że Dyplom Nr wydany /komu/.....przez lub w imieniu Rządu jest prawomocnie uznany jako zgodny z postanowieniami paragrafu 1/10 powyższej Konwencji, z poprawkami, a prawomocny jego posiadacz jest upoważniony do wykonywania następujących funkcji na wyszczególnionych poziomach, podlegając określonym ograniczeniom do lub do terminu wygaśnięcia ważności przedłużenia niniejszego zaświadczenia tak jak podano na odwrocie:

FUNKCJA	POZIOM	OGRANICZENIA /JEŚLI SĄ/
---------	--------	----------------------------

Prawomocny posiadacz niniejszego potwierdzenia może pełnić obowiązki na następującym stanowisku /stanowiskach/ wyszczególnionym w odpowiednich wymaganiach Administracji dotyczących bezpiecznego obsadzania załogami:

STANOWISKO	OGRANICZENIA /JEŚLI SĄ/
------------	----------------------------

Zaświadczenie Nr wydane dnia

(Pieczęć urzędowa)

.....
Podpis upoważnionego urzędnika

.....
Imię i nazwisko upoważnionego urzędnika

Oryginał tego potwierdzenia musi być dostępny do wglądu podczas służby na statku zgodnie z paragrafem 1/2, ust. 9 Konwencji.

Data urodzenia posiadacza potwierdzenia

Podpis posiadacza potwierdzenia

Fotografia posiadacza potwierdzenia

Termin ważności tego potwierdzenia jest niniejszym przedłużony do

(Pieczęć urzędowa)

.....
Podpis upoważnionego urzędnika

Data przedłużenia ważności

.....
Imię i nazwisko upoważnionego
urzędnika

Termin ważności tego potwierdzenia jest niniejszym przedłużony do

(Pieczęć urzędowa)

.....
Podpis upoważnionego urzędnika

Data przedłużenia ważności

.....
Imię i nazwisko upoważnionego
urzędnika

4 Używając formularzy, które mogą się różnić od tych, przedstawionych w niniejszej sekcji, stosownie do prawidła I/2, ust. 8, Strony zapewnią, aby we wszystkich wypadkach:

- .1 cała informacja odnosząca się do tożsamości oraz rysopisu osoby posiadającej dokument, w tym imię i nazwisko, data urodzenia, fotografia i podpis, łącznie z datą wydania dokumentu, była zamieszczona na tej samej stronie dokumentu; oraz
- .2 cała informacja dotycząca stanowiska lub stanowisk, do pełnienia których upoważnia się posiadacza dokumentu, zgodnie ze stosownymi wymaganiami Administracji, dotyczącymi bezpiecznego obsadzania załogami, jak również jakiegokolwiek ograniczenia, zostały zamieszczone w widocznym miejscu i były łatwe do zidentyfikowania.

Sekcja A-I/3

Zasady prawne w odniesieniu do żeglugi przybrzeżnej

/Brak przepisów/

Sekcja A-I/4

Procedury kontrolne

- 1 Procedura oceny zawarta w prawidłe I/4, ust. 1.3, wynikająca z sytuacji tutaj wspomnianych, powinna przybrać formę weryfikacji kwalifikacji członków załogi, którzy faktycznie posiadają już wymagane umiejętności.

2 Dokonując tej oceny należy pamiętać o tym, że procedury na statku dotyczą Międzynarodowego Kodu Zarządzania dla Utrzymania Bezpieczeństwa (ISMC) oraz że postanowienia niniejszej Konwencji ograniczają się do kwalifikacji pozwalających bezpiecznie realizować te procedury.

3 Procedury kontrolne według tej Konwencji powinny ograniczać się do wymagań kwalifikacyjnych indywidualnych marynarzy w odniesieniu do obowiązków wykonywanych na statku oraz do ich umiejętności, związanych z pełnieniem wachty, tak, jak to zostało ujęte w części A niniejszego Kodu. Ocena kwalifikacji na statku rozpocznie się weryfikacją dyplomów członków załóg.

4 Oprócz weryfikacji dyplomu, ocena według przepisu 1/4, ust. 1.3 może wymagać zademonstrowania przez członka załogi swoich kwalifikacji na stanowisku pracy. Tego rodzaju prezentacja kwalifikacji może obejmować weryfikację, która ustali, czy wymagania operacyjne w odniesieniu do pełnienia wachty zostały spełnione i czy poziom kwalifikacji członka załogi pozwala na właściwą reakcję w niebezpiecznych sytuacjach.

5 Ocena będzie oparta tylko na metodach zaprezentowania kwalifikacji łącznie z kryteriami do ich oceny oraz na zakresie wymagań wyszczególnionych w części niniejszego Kodu.

Sekcja A-I/5

Postanowienia krajowe

Postanowienia zawarte w przepisie 1/5 nie mogą być interpretowane jako chroniące przed przydzieleniem zadań pod nadzorem lub w przypadkach działania siły wyższej (*force majeure*).

Sekcja A-I/6

Szkolenie i ocena

1 Każda Strona zapewni, że całe szkolenie i ocena członków załóg w celu wydania im dyplomów będą zgodne z Konwencją; a mianowicie;

- .1 zaplanowane zgodnie z programami przygotowanymi w formie pisemnej, przy wykorzystaniu takich metod i środków nauczania, procedur oraz materiałów kursowych, które są niezbędne dla osiągnięcia wymaganego poziomu kwalifikacji; oraz
- .2 prowadzone, kontrolowane, oceniane i wspierane przez osoby wykwalifikowane, zgodnie z ust. 4, 5 i 6.

2 Osoby prowadzące szkolenie lub ocenę członka załogi podczas służby na statku mogą to czynić tylko wtedy, kiedy ich działanie nie wpłynie niekorzystnie na normalne funkcjonowanie statku oraz kiedy mogą poświęcić czas i uwagę na szkolenie lub ocenę.

Kwalifikacje instruktorów, inspektorów i egzaminatorów

3 Każda Strona zapewni odpowiednio wykwalifikowanych instruktorów, inspektorów i egzaminatorów dla poszczególnych rodzajów szkolenia lub oceny kwalifikacji członków załóg na statku lub na łądzie, zgodnie z wymaganiami niniejszej sekcji.

Szkolenie w czasie służby

4 Każda osoba prowadząca szkolenie członków załóg podczas służby, na statku lub na łądzie, które będzie brane pod uwagę przy kwalifikowaniu do wydania dyplomu, zgodnie z Konwencją, powinna:

- .1 rozumieć założenia programu szkolenia i zdawać sobie sprawę ze specyfiki celów szkoleniowych dla szczególnego rodzaju szkolenia, jakie ma być prowadzone;
- .2 posiadać kwalifikacje w zadaniu objętym szkoleniem; oraz
- .3 jeśli będzie prowadzić szkolenie na symulatorach, powinna:
 - .3.1 otrzymać odpowiednie wytyczne, dotyczące technik instruktażowych z użyciem symulatorów, oraz
 - .3.2 posiadać odpowiednie doświadczenie w pracy z poszczególnymi rodzajami wykorzystywanych symulatorów.

5 Każda osoba odpowiedzialna za szkolenie członków załóg, które będzie brane pod uwagę podczas kwalifikowania do wydania dyplomu, zgodnie z Konwencją będzie posiadać szerokie zrozumienie programu szkoleniowego i specyfiki celów poszczególnych rodzajów przeprowadzanego szkolenia.

Ocena kwalifikacji

6 Każda osoba przeprowadzająca ocenę kwalifikacji członka załogi podczas służby na statku lub na łądzie, która to ocena będzie wpływać na otrzymanie dyplomu zgodnie z Konwencją, powinna:

- .1 posiadać odpowiedni poziom wiedzy oraz zrozumienia w zakresie kwalifikacji, które mają być oceniane;
- .2 posiadać kwalifikacje w dziedzinie, która podlega ocenie;
- .3 otrzymać odpowiednie wytyczne metod oceny i praktyki;
- .4 posiadać praktyczne doświadczenie w ocenianiu; oraz
- .5 przeprowadzając ocenę przy wykorzystaniu symulatorów wykazać się praktycznym doświadczeniem w ocenie na poszczególnych typach symulatorów, zdobyte pod nadzorem i pozytywnie ocenione przez doświadczonego egzaminatora.

Szkolenie i ocena w instytucjach szkoleniowych

7 Każda Strona, która uznaje kurs szkoleniowy, instytucję szkoleniową lub kwalifikacje nadane przez instytucję szkoleniową, jako część swoich wymagań, konieczną do wydania świadectwa wymaganego przez Konwencję, powinna zapewnić, aby kwalifikacje i doświadczenie instruktorów i egzaminatorów

odpowiadały przepisom o normach jakości, zamieszczonym w sekcji A-I/8. Wspomniane kwalifikacje, doświadczenie i spełnienie norm jakości powinny odpowiednio ujednolicić szkolenie w dziedzinie technik instruktażowych oraz udoskonalić metody i praktykę, spełniając w efekcie wszystkie wymagania ust. 4 do 6.

Sekcja A-I/7

Przekazywanie informacji

1 Informacje wymagane prawidłem I/7, ust. 1 powinny być przekazane do Sekretarza Generalnego w formie zalecanej w przedstawionym poniżej ust. 2.

2 Do dnia 1 sierpnia 1998 lub w ciągu jednego roku kalendarzowego od momentu wejścia w życie prawidła I/7, w zależności od tego, który z tych terminów jest późniejszy dla zainteresowanej Strony, każda ze Stron powinna złożyć sprawozdanie z podjętych kroków zmierzających do pełnego wprowadzenia w życie Konwencji, a które to sprawozdanie powinno zawierać następujące dane:

- .1 nazwę, adres pocztowy oraz numery telefonów i faksów, schemat organizacyjny ministerstwa, departamentu lub agencji rządowej odpowiedzialnej za administrowanie Konwencji;
- .2 zwięzłe wyjaśnienie przedsięwzięć prawnych i administracyjnych przewidzianych i podjętych dla zapewnienia zgodności szczególnie z prawidłami I/6 i I/9;
- .3 wyraźne określenie polityki przyjętej w zakresie wydawania dyplomów i oceny kompetencji, edukacji, szkolenia i egzaminowania;
- .4 zwięzłe podsumowanie kursów, programów szkolenia, egzaminów i oceny, przewidywanych dla każdego dyplomu wydanego zgodnie z Konwencją;
- .5 zwięzły zarys procedur stosowanych dla autoryzacji i akredytacji szkolenia i egzaminowania, oceny sprawności zdrowotnej i kwalifikacji, wymaganych przez Konwencję, łącznie z warunkami i listą udzielonych autoryzacji i akredytacji;
- .6 zwięzłe podsumowanie procedur stosowanych przy udzielaniu wszelkich zwolnień w świetle artykułu VIII Konwencji; oraz
- .7 rezultaty porównań, przeprowadzonych zgodnie z przepisem I/11 i zwięzłym zarysem obowiązkowego szkolenia uaktualniającego i podnoszącego kwalifikacje.

3 Każda Strona powinna w ciągu sześciu miesięcy od:

- .1 zachowania lub przyjęcia jakiegokolwiek równorzędnego modelu nauki lub szkolenia, zgodnie z artykułem IX dostarczyć pełen opis danego modelu;

- .2 uznania dyplomów wydawanych przez inne Strony dostarczyć sprawozdanie podsumowujące przedsięwzięcia zapewniające zgodność z prawidłem I/10; oraz
- .3 autoryzowania zatrudnienia marynarzy posiadających alternatywne dyplomy, wydane zgodnie z prawidłem VII/1, na statkach upoważnionych do pływania pod jej banderą dostarczyć do Sekretarza Generalnego wzorcowe egzemplarze dokumentów wydawanych na tego rodzaju statkach, zgodnie z zasadą bezpiecznego obsadzania załogami.

4 Każda Strona powinna złożyć sprawozdanie z każdej oceny wykonanej zgodnie z prawidłem I/8, ust. 2 w ciągu sześciu miesięcy od jej zakończenia, a które to sprawozdanie powinno opisywać zakres obowiązków egzaminatorów, ich kwalifikacje i doświadczenie, datę i zakres oceny, zauważone braki oraz zalecany sposób ich usunięcia.

5 Sekretarz Generalny powinien dysponować listą kompetentnych osób, uznanych przez Komisję do Spraw Bezpieczeństwa na Morzu, obejmującą osoby polecane przez Strony, które mogą być wezwane do pomocy w przygotowaniu sprawozdania wymaganego zgodnie z prawidłem I/7, ust. 2. Osoby te powinny być osiągalne podczas stosownych sesji Komisji ds. Bezpieczeństwa na Morzu lub podkomisji, lecz nie muszą one wykonywać swojej pracy wyłącznie podczas tych sesji.

6 W odniesieniu do prawidła I/7, ust. 2 kompetentne osoby będą znały wymagania Konwencji i przynajmniej jedna z nich powinna posiadać wiedzę w zakresie systemu szkoleniowego i wydawania dyplomów danej Strony.

7 Każde spotkanie kompetentnych osób powinno:

- .1 odbywać się według uznania Sekretarza Generalnego;
- .2 składać się z nieparzystej liczby członków, zwykle nie przekraczającej 5 osób;
- .3 wyznaczyć własnego przewodniczącego; oraz
- .4 dostarczyć Sekretarzowi Generalnemu uzgodnioną opinię swych członków lub, w przypadku braku osiągnięcia porozumienia, informacji na temat opinii zarówno większości, jak i mniejszości.

8 Kompetentne osoby powinny w sposób tajny wyrazić swe opinie na piśmie w następujących sprawach:

- .1 porównania faktów zawartych w informacji przekazanej Sekretarzowi Generalnemu przez Stronę z wszystkimi stosownymi wymaganiami Konwencji;
- .2 sprawozdania z każdej istotnej oceny dokonanej zgodnie z prawidłem I/8, ust. 3; oraz
- .3 każdej dodatkowej informacji dostarczonej przez Stronę.

9 Przygotowując sprawozdanie dla Komisji Bezpieczeństwa na Morzu, wymagane na podstawie prawidła I/7, ust. 2, Sekretarz Generalny powinien:

- .1 prosić o opinie wyrażone przez kompetentne osoby wybrane z ustalonej listy zgodnie z ust. 5;
- .2 domagać się wyjaśnień od Strony, jeśli okaże się to konieczne, w każdej sprawie związanej z informacją dostarczoną zgodnie z prawidłem I/7, ust. 1; oraz
- .3 określić zakres spraw, w których Strona mogłaby zwrócić się o pomoc wdrażając Konwencję.

10 Zainteresowana Strona będzie informowana o przygotowaniach do spotkań kompetentnych osób, a jej przedstawiciele powinni być upoważnieni do zaprezentowania i wyjaśnienia wszystkich spraw związanych z dostarczoną informacją, zgodnie z prawidłem I/7, ust. 1.

11 Jeśli Sekretarz Generalny nie jest w stanie dostarczyć sprawozdania wymaganego zgodnie z ust. 2 prawidła I/7, zainteresowana Strona może zwrócić się z prośbą do Komisji do Spraw Bezpieczeństwa na Morzu, aby podjęta działania rozważane w paragrafie 3 prawidła I/7, biorąc pod uwagę informację dostarczoną zgodnie z niniejszą sekcją oraz opinie wyrażone zgodnie z ust. 7 i 8.

Sekcja A-I/8

Normy jakości

Cele państwowe oraz normy jakości

1 Każda ze Stron zagwarantuje, aby cele kształcenia i szkolenia oraz związane z tym wymagania kwalifikacyjne, które mają być osiągnięte, były jasno sprecyzowane i określały poziomy wiedzy, zrozumienia oraz umiejętności, odpowiednie dla wymagań egzaminacyjnych oraz dla oceny, zgodnie z wymaganiami Konwencji. Powyższe cele i stosowne wymagania dotyczące norm jakości mogą być odrębnie wyszczególnione dla różnych kursów i programów szkoleniowych i powinny obejmować administrację systemu wydawania dyplomów.

2 Zakres zastosowania norm jakości powinien obejmować administrację systemu wydawania dyplomów, wszystkich kursów i programów szkoleniowych, egzaminów oraz oceny przeprowadzonej przez/lub z upoważnienia przez Stronę oraz kwalifikacje i doświadczenie wymagane od instruktorów i egzaminatorów, uwzględniając politykę, systemy, nadzór i zapewnienie wewnętrznych przeglądów jakości, ustanowionych w celu osiągnięcia określonych celów.

3 Każda Strona powinna zapewnić, aby były przeprowadzane niezależne oceny wiedzy, zrozumienia, biegłości oraz nabywania kompetencji i czynności oceniania, a także administracji systemu wydawania dyplomów, z przerwami nie większymi niż pięć lat, w celu zweryfikowania, że:

- .1 wszystkie wewnętrzne przedsięwzięcia związane z zarządzaniem, kontrolą i monitoringiem są zgodne z planowanymi układami i udokumentowanymi procedurami i są skuteczne w zapewnianiu osiągnięcia określonych celów;
- .2 rezultaty niezależnej oceny są udokumentowane i zwrócono na nie uwagę wszystkich osób odpowiedzialnych za oceniany obszar; oraz
- .3 jest podejmowana na czas czynność zmierzająca do poprawienia braków.

4 Sprawozdanie z niezależnej oceny wymaganej przez ust. 3 prawidła 1/8 powinno zawierać zakres czynności związanych z oceną oraz kwalifikacji i poziomu doświadczenia osób prowadzących ocenę.

Sekcja A-I/9

Normy zdrowotne oraz wydawanie i rejestracja dyplomów

(Brak przepisów)

Sekcja A-I/10

Uznawanie dyplomów

1 Przepisy prawidła 1/10, ust. 4, dotyczącego nieuznawania dyplomów wydanych przez nie-Stronę, nie powinny być interpretowane jako zabraniające Stronie, przy wydawaniu swoich własnych dyplomów, akceptować służbę na morzu, edukację i szkolenie nabyte pod kierownictwem nie-Strony, pod warunkiem że Strona ta przestrzega przepisu 1/9 przy wydawaniu każdego takiego dyplomu i zapewnia, że wymagania Konwencji dotyczące służby na morzu, edukacji, szkolenia i kompetencji są spełnione.

2 Kiedy jakaś Administracja, która uznała dyplom, wycofuje swoje poświadczenie uznania ze względów dyscyplinarnych, powinna poinformować Stronę, która wydała dyplom, o tych okolicznościach.

Sekcja A-I/11

Odnawianie dyplomów

Kompetencje zawodowe

1 Trwale kompetencje zawodowe wymagane przez prawidło 1/11 powinny być ustanowione przez:

- .1 potwierdzoną pracę na morzu, z wykonywaniem funkcji odpowiednich dla posiadanego dyplomu w ciągu co najmniej jednego roku w okresie poprzedzających pięciu lat; lub
- .2 wykonywane funkcje uważane za ekwiwalentne dla pracy na morzu wymagane w ust.1.1; lub
- .3 jedno z następujących:
 - .3.1. zdanie zatwierdzonego testu; lub
 - .3.2. pozytywne ukończenie zatwierdzonego kursu lub kursów; albo
 - .3.3. odbycie potwierdzonej pracy na morzu w wykonywaniu funkcji odpowiednich dla posiadanego dyplomu przez okres nie krótszy niż trzy miesiące w charakterze pracownika nieetatowego lub w niższym stopniu oficerskim niż stopień, dla którego posiadany dyplom jest obowiązujący bezpośrednio przed objęciem stanowiska w stopniu, dla którego jest on obowiązujący.

2 Kursy odświeżające i uaktualniające, wymagane przez prawidło 1/11, powinny być zatwierdzone i obejmować zmiany w stosownych krajowych i międzynarodowych

przepisach dotyczących bezpieczeństwa życia na morzu oraz ochrony środowiska morskiego i uwzględniać wszystkie uaktualnienia obowiązujących norm kompetencyjnych.

Sekcja A-I/12

Normy dotyczące wykorzystania symulatorów

CZĘŚĆ 1 - Normy działania

Ogólne normy działania dla symulatorów wykorzystywanych w szkoleniu

1 Każda Strona powinna zapewnić, aby wszystkie symulatory wykorzystywane w mandatoryjnym szkoleniu opartym na symulatorze:

- .1 były odpowiednie dla wybranych celów i zadań szkoleniowych;
- .2 były zdolne do symulowania całego zakresu czynności odpowiednich urządzeń okrętowych, na poziomie fizycznego realizmu odpowiadającego celom szkoleniowym, i obejmowały możliwości, ograniczenia i prawdopodobne błędy takich urządzeń;
- .3 miały wystarczający realizm działania pozwalający szkolenemu na nabywanie biegłości odpowiedniej do celów szkoleniowych;
- .4 zapewniały sterowane środowisko działania, zdolne do wytwarzania różnych warunków, przystosowanych do celów szkoleniowych, które to warunki mogą obejmować sytuacje niebezpieczne, ryzykowne lub nadzwyczajne;
- .5 stanowiły interfejs, poprzez który szkolony może interakcyjnie oddziaływać na urządzenie, symulowane środowisko i/lub porozumiewać się z instruktorem; oraz
- .6 pozwalały instruktorowi sterować, monitować i zapisywać ćwiczenia dla skutecznego pouczenia szkolonych.

Ogólne normy działania dla symulatorów wykorzystywanych w ocenie kompetencji

2 Każda Strona powinna zapewnić, aby wszystkie symulatory wykorzystywane do oceny kompetencji wymaganej w świetle Konwencji lub do demonstracji ciągłej sprawności działania:

- .1 były zdolne do zaspokojenia wyszczególnionych celów oceny;
- .2 były zdolne do symulowania całego zakresu czynności odpowiednich urządzeń okrętowych, na poziomie fizycznego realizmu, odpowiadającego celom oceny, i obejmowały możliwości, ograniczenia i prawdopodobne błędy takich urządzeń;
- .3 miały wystarczający realizm działania pozwalający kandydatowi wykazać sprawność odpowiednią do celów oceny;
- .4 stanowiły interfejs, przez który kandydat może interakcyjnie oddziaływać na urządzenia i symulowane środowisko;
- .5 zapewniały sterowane środowisko działania, zdolne do wytwarzania różnych warunków, które mogą obejmować sytuacje niebezpieczne, ryzykowne lub nadzwyczajne, stosowane dla celów oceny; oraz
- .6 pozwalały egzaminującemu sterować, monitować i zapisywać ćwiczenia dla skutecznej oceny działania kandydatów.

Dodatkowe normy działania

3 Oprócz spełnienia podstawowych wymagań przedstawionych w ust. 1 i 2, urządzenia symulacyjne, do których odnosi się ta sekcja, powinny spełniać normy działania podane niżej, zgodnie z ich specyficznym typem.

Symulacja radarowa

4 Urządzenia symulacji radarowej powinny być zdolne do symulowania możliwości radarowych urządzeń nawigacyjnych, które spełniają wszystkie mające zastosowanie normy działań przyjęte przez Organizację i obejmują urządzenia ułatwiające:

- .1 działanie zarówno w trybie morskiego, jak i stabilizowanego względem Ziemi, ruchu względnego oraz ruchu rzeczywistego;
- .2 modelowanie pogody, prądów pływowych, prądów, sektorów cienia, symulowanych ech i innych efektów propagacyjnych oraz generowanie linii brzegowych, sondażu, pław nawigacyjnych i SART; oraz
- .3 tworzenie środowiska operacyjnego w czasie rzeczywistym, obejmującego co najmniej dwie własne stacje okrętowe z możliwością zmiany kursu i prędkości statku własnego oraz parametry dla co najmniej 20 statków-celów oraz odpowiednie urządzenia łączności.

Symulacja radarowych możliwości automatycznych (ARPA)

5 Urządzenia do symulacji ARPA powinny być zdolne do symulacji operacyjnych możliwości automatycznych, radarowych urządzeń kreślących, które spełniają wszystkie mające zastosowanie normy działania przyjęte przez Organizację i powinny spełniać funkcje dla:

- .1 ręcznego i automatycznego przyjmowania celu;
- .2 ukazywania informacji będących wynikiem śledzenia ech;
- .3 wykorzystania akwenów zakazanych;
- .4 wektorowo-graficznego zobrazowania danych w skali czasu; oraz
- .5 sprawdzenia manewrów próbnych.

CZĘŚĆ 2 - Inne przepisy

Cele szkolenia na symulatorach

6 Każda Strona powinna zapewnić, aby zamierzenia i cele szkolenia symulatorowego były określone w ramach całościowego programu szkolenia i aby poszczególne cele i zadania szkoleniowe były dobrane tak, aby odpowiadały jak najściślej zadaniom i praktyce okrętowej.

Procedury szkoleniowe

7 Podczas prowadzenia mandatoryjnego szkolenia opartego na symulatorze instruktorzy powinni zapewniać, aby:

- .1 kandydaci byli odpowiednio pouczeni przed rozpoczęciem ćwiczenia o jego celach i zdaniach oraz aby był zapewniony wystarczający czas na planowanie przed rozpoczęciem ćwiczenia;
- .2 szkoleni mieli odpowiedni czas na zapoznanie się z symulatorem i jego urządzeniami przed rozpoczęciem każdego ćwiczenia szkoleniowego lub oceniającego;
- .3 udzielone wytyczne i zachęty do ćwiczenia były odpowiednie do wybranych celów i zadań ćwiczenia oraz do poziomu i doświadczenia szkolonych;
- .4 ćwiczenia były skutecznie monitorowane, wspierane odpowiednio przez obserwację audiowizualną działalności szkolonych oraz przez sprawozdania oceniające przed i po ćwiczeniach;
- .5 szkoleni byli efektywnie pouczeni w celu zapewnienia realizacji celów szkoleniowych oraz w tym celu, aby demonstrowana sprawność działania spełniała akceptowalną normę;
- .6 popierane było wykorzystanie równych ocen podczas odpraw instruktażowych oraz
- .7 ćwiczenia symulatorowe były zaprojektowane i testowane w taki sposób, aby były odpowiednie dla specyficznych celów szkolenia.

Procedury oceny

8 Jeżeli symulatory są wykorzystywane do oceny możliwości kandydatów zademonstrowania poziomu kompetencji, egzaminatorzy powinni zapewniać, aby:

- .1 kryteria działania były określone jasno i wyraźnie, były obowiązujące i dostępne dla kandydatów;
- .2 kryteria oceny ustalone były jasno i wyraźnie, zapewniały rzetelność i jednolitość oceny oraz optymalizowały obiektywne miary i oceny, tak by osądy subiektywne były ograniczone do minimum;
- .3 kandydaci byli jasno pouczeni co do zadań i/lub sprawności, jakie będą oceniane, oraz odnośnie do zadań i kryteriów działania, na podstawie których będzie określana ich kompetencja;
- .4 ocena działania uwzględniała normalne procedury operacyjne oraz wszystkie zachowania interakcyjne w stosunku do innych kandydatów szkolonych na symulatorze lub personelu symulatora;
- .5 metody punktowania lub stopniowania oceny działania były wykorzystywane z ostrożnością, zanim nie zostaną zatwierdzone; oraz

- .6 najważniejszym kryterium było to, czy kandydat demonstruje zdolność do bezpiecznego i skutecznego wykonywania zadań w sposób satysfakcjonujący egzaminatora.

Kwalifikacje instruktorów i egzaminatorów

9 Każda Strona powinna zapewniać instruktorów i egzaminatorów odpowiednio wykwalifikowanych i doświadczonych dla poszczególnych typów i poziomów szkolenia i odpowiadającej im oceny kompetencji, jak to wyszczególniono w prawie I/6 i sekcji A-I/6.

Sekcja A-I/13

Prowadzenie prób

(Brak przepisów)

Sekcja A-I/14

Odpowiedzialność przedsiębiorstw

1 Wszyscy, tj. przedsiębiorstwa, kapitanowie i członkowie załóg, są odpowiedzialni za zapewnienie pełnego i całkowitego wypełnienia obowiązków przedstawionych w niniejszej sekcji oraz podjęcie wszystkich innych niezbędnych przedsięwzięć zapewniających każdemu członkowi załogi możliwość fachowego, świadomego przyczyniania się do bezpiecznej działalności statku.

2 Przedsiębiorstwo powinno dostarczyć pisemną instrukcję kapitanowi każdego statku, do którego ma zastosowanie Konwencja, przedstawiającą politykę i procedury, których należy przestrzegać dla zapewnienia, aby wszystkim nowo przyjętym na statek członkom załogi stworzono rozsądne okoliczności zapoznania się z urządzeniami okrętowymi, procedurami ich obsługi oraz innymi działaniami niezbędnymi dla właściwego spełniania ich obowiązków, zanim zostaną do spełniania tych obowiązków przydzieleni. Takie kierunki postępowania i procedury powinny obejmować:

- .1 przydział rozsądnego okresu czasu, podczas którego nowo zatrudniony członek załogi będzie miał okazję do zapoznania się ze:
 - .1.1. specyficznymi urządzeniami, które członek załogi będzie wykorzystywał lub obsługiwał; i
 - .1.2. specyficznym dla statku sposobem pełnienia wachty, bezpieczeństwem, ochroną środowiska i procedurami awaryjnymi oraz układami, które członek załogi musi znać, aby właściwie wykonywać przydzielone obowiązki; oraz
- .2 wyznaczenie wyszkolonego członka załogi, który będzie odpowiedzialny i który zapewni stworzenie każdemu nowo zatrudnionemu warunków uzyskania podstawowych informacji w tym języku, jaki dany, nowo zatrudniony członek załogi rozumie.

Sekcja A-I/15

Przepisy przejściowe

(Brak przepisów)

Rozdział II

Normy dotyczące kapitanów i działu pokładowego

Sekcja A-II/1

Obowiązujące minimum wymagań dla wydawania Dyplomów oficerom kierującym wachtą nawigacyjną na statkach o tonażu brutto 500 ton lub większym

Normy kompetencyjne

- 1 Każdy kandydat ubiegający się o wydanie Dyplomu powinien:
 1. zademonstrować kompetencje podejmowania na poziomie operacyjnym zadań, obowiązków i odpowiedzialności, określonych w kolumnie 1 tabeli A-II/1;
 2. posiadać co najmniej odpowiednie świadectwo upoważniające do wykonywania radiokomunikacji UKF zgodnie z wymaganiami Regulaminu Radiokomunikacyjnego; oraz
 3. jeśli będzie wyznaczony jako główny odpowiedzialny za radiokomunikację podczas niebezpiecznych wypadków, posiadać odpowiednie świadectwo wydane lub uznane w świetle Regulaminu Radiokomunikacyjnego.
- 2 Minimalny zakres wiedzy, zrozumienia i biegłości wymaganych dla uzyskania Dyplomu jest przedstawiony w kolumnie 2 tabeli A-II/1.
- 3 Poziom wiedzy w zakresie przedmiotów wyszczególnionych w kolumnie 2 tabeli A-II/1 powinien być wystarczający, aby umożliwić kandydatowi pełnienie służby w charakterze oficera kierującego wachtą nawigacyjną.
- 4 Szkolenie i doświadczenie pozwalające osiągnąć niezbędny poziom wiedzy teoretycznej, zrozumienia i biegłości powinno być oparte na sekcji A-VIII/2, część 3-1 - Podstawowe zasady, których należy przestrzegać podczas pełnienia wachty nawigacyjnej, a także powinno uwzględniać odpowiednie wymagania niniejszej części oraz wytycznych danych w części B tego Kodu.
- 5 Każdy kandydat ubiegający się o uzyskanie Dyplomu powinien dostarczyć dowody osiągnięcia wymaganych norm kompetencyjnych zgodnie z metodami demonstrowania kompetencji i kryteriami oceny kompetencji przedstawionymi w kolumnach 3 i 4 tabeli A-II/1.

Szkolenie na statku

- 6 Każdy kandydat ubiegający się o wydanie Dyplomu dla oficera kierującego wachtą nawigacyjną na statkach o tonażu brutto 500 ton lub większym, którego służba morską, zgodnie z ust. 2.2 prawidła II/1, tworzy część programu szkoleniowego spełniającego wymagania tej sekcji, powinien odbyć szkolenie na statku, które:
 - .1 zapewnia, że podczas wymaganego okresu służby na morzu kandydat otrzyma systematyczne praktyczne szkolenie i doświadczenie w zakresie zadań, obowiązków i odpowiedzialności oficera kierującego wachtą nawigacyjną z uwzględnieniem wytycznych podanych w sekcji B-II/1 niniejszego Kodu;

- .2 jest ściśle nadzorowane i monitorowane przez wykwalifikowanych oficerów na statku, na którym wykonywana jest potwierdzona służba morska; oraz
- .3 jest odpowiednio udokumentowane w dzienniku szkolenia lub w podobnym dokumencie.

Podróże przybrzeżne

- 7 Kandydaci ubiegający się o wydanie ograniczonych certyfikatów dotyczących żeglugi przybrzeżnej mogą być zwolnieni z zaliczenia poniższych przedmiotów nauczania, spośród tych, które są zawarte w kolumnie 2 tabeli A-II/1, pod warunkiem, że uwzględnione zostanie bezpieczeństwo innych statków żeglujących na tych wodach:
 - .1 astronawigacja
 - .2 te elektroniczne systemy nawigacyjne i służące do określania pozycji statku, które nie znajdują zastosowania na obszarze, do którego jest ograniczona ważność wydanego certyfikatu.

Tabela A-III/1

Specyfikacja minimalnych norm kompetencyjnych dla oficerów kierujących wachtą nawigacyjną na statkach o tonażu brutto 500 ton lub większym

Funkcja: Nawigacja na poziomie operacyjnym			
Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
KOMPETENCJE	WIEDZA, ZROZUMIENIE I BIEGŁOŚĆ	METODY DEMONSTROWANIA KOMPETENCJI	KRYTERIA OCENY KOMPETENCJI
Planowanie i prowadzenie przejścia oraz określanie pozycji	<p>Nawigacja Astronomiczna</p> <p>Zdolność wykorzystania ciał niebieskich do określenia pozycji statku</p> <p>Nawigacja Terrestryczna i przybrzeżna</p> <p>Zdolność określenia pozycji statku za pomocą:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 znaków lądowych .2 pomocy nawigacyjnych włączając latarnie morskie, stawy i pławy .3 zliczenia matematycznego, uwzględniającego wiatry, pływy, prądy oraz zatóżoną prędkość <p>Gruntowna wiedza i zdolność wykorzystywania map nawigacyjnych i publikacji takich jak locje, tablice pływów, wiadomości żeglarskie, radiowe ostrzeżenia nawigacyjne oraz informacje o systemach ograniczenia ruchu</p> <p>UWAGA: System ECDIS uważa się za włączony pod pojęcie „mapy”</p>	<p>Egzamin lub ocena zaświadczeń uzyskanych z jednego lub kilku następujących elementów:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 poświadczone doświadczenie w służbie .2 poświadczone szkolenie na statku szkolnym .3 poświadczone szkolenie na symulatorze, tam gdzie się stosuje .4 poświadczone szkolenie na urządzeniach laboratoryjnych <p>wykorzystanie: katalogów map, map, publikacji nawigacyjnych, radiowych ostrzeżeń nawigacyjnych, sekstantu, lustra azymutalnego, elektronicznego sprzętu nawigacyjnego, wyposażenia echosondażowego, kompasu</p>	<p>Informacje uzyskane z map nawigacyjnych i publikacji są stosowane, interpretowane poprawnie i właściwie zastosowane. Wszystkie potencjalne przeszkody nawigacyjne są dokładnie zidentyfikowane</p> <p>Główna metoda określenia pozycji statku jest najbardziej odpowiednia dla przeważających okoliczności i warunków</p> <p>Pewność informacji uzyskanych z głównej metody określenia pozycji jest sprawdzana w odpowiednich odstępach czasu</p> <p>Obliczenia i pomiary parametru nawigacyjnego są dokładne</p> <p>Wybrane mapy są w największej skali odpowiedniej dla akwenu nawigacji oraz mapy i publikacje są poprawione zgodnie z najnowszymi dostępnymi informacjami</p>

Tabela A-III/1 strona 2

KOMPETENCJE	WIEDZA, ZROZUMIENIE I BIEGŁOŚĆ	METODY DEMONSTROWANIA KOMPETENCJI	KRYTERIA OCENY KOMPETENCJI
Planowanie i prowadzenie przejęcia oraz określenie pozycji (kontynuacja)	Elektroniczne systemy określenia pozycji i nawigacji Zdolność określenia pozycji statku za pomocą elektronicznych pomocy nawigacyjnych	Echosondy Zdolność obsługi urządzeń i poprawnego stosowania zdobytych informacji	Sprawdzanie działania i testowanie systemów nawigacyjnych jest zgodne z zaleceniami producentów i z dobrą praktyką morską
	Kompasy - magnetyczne i żyroskopowe Znajomość zasad działania kompasów magnetycznych i żyroskopowych Zdolność określenia błędów kompasów magnetycznych i żyroskopowych z wykorzystaniem środków astronomicznych i terestrycznych i uwzględnianie takich błędów		Błędy kompasów magnetycznych i żyroskopów są określane i właściwie stosowane do kursów i namiarów
	Automatyczne systemy sterowania Znajomość automatycznych systemów sterowania, procedury obsługi oraz przetwarzanie z ręcznego na automatyczne i odwrotnie.		Wybór trybu sterowania jest najodpowiedniejszy dla przeważających warunków pogodowych, stanu morza oraz warunków ruchu i zamierzonych manewrów
	Regulacja urządzeń dla uzyskania optymalnego działania.	Meteorologia Zdolność wykorzystywania i interpretowania informacji uzyskanych z okrętowej aparatury meteorologicznej	Pomiary i obserwacje warunków pogody są dokładne i odpowiednio dla danego przejęcia
	Znajomość charakterystyk różnych systemów pogody, procedur sprawozdawczych i systemów zapisu.	Zdolność zastosowania dostępnych informacji meteorologicznych	Informacje meteorologiczne są właściwie interpretowane i stosowane

Tabela A-II/1 strona 3

KOMPETENCJE	WIEDZA, ZROZUMIENIE I BIEGŁOŚĆ	METODY DEMONSTROWANIA KOMPETENCJI	KRYTERIA OCENY KOMPETENCJI
<p>Utrzymywanie bezpiecznej wachty nawigacyjnej</p> <p>Wykorzystanie radaru i ARPA w celu utrzymania bezpiecznej nawigacji</p> <p>UWAGA: Szkolenie i ocena wykorzystania ARPA nie są wymagane od tych, którzy służą wyłącznie na statkach nie wyposażonych w ARPA. To ograniczenie powinno być odzwierciedlone w wydanym</p> <p style="text-align: right;"><small>potwierdzeniu</small></p>	<p>Pełnienie wachty</p> <p>Gruntowna znajomość treści, zastosowania i intencji Międzynarodowych Przepisów Zapobiegania Zderzeniom na Morzu</p> <p>Gruntowna znajomość podstawowych zasad, które mają być przestrzegane podczas pełnienia wachty nawigacyjnej</p> <p>Gruntowna znajomość skutecznych procedur pracy zespołu na mostku</p> <p>Wykorzystanie tras rozgraniczenia ruchu zgodnie z Ogólnymi Przepisami Regulacji Ruchu Statków</p>	<p>Egzamin lub ocena zaświadczeń uzyskanych z jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 poświadczone doświadczenie w służbie .2 poświadczone szkolenie na statku szkolnym .3 poświadczone szkolenie na symulatorze, tam gdzie się stosuje .4 poświadczone szkolenie na urządzeniach laboratoryjnych 	<p>Prowadzenie, przyjęcie i zdanie wachty odpowiada przyjętym zasadom i procedurom</p> <p>Odpowiedni obserwator jest na oku przez cały czas i w sposób zgodny z przyjętymi zasadami i procedurami</p> <p>Światła, znaki i sygnały dźwiękowe są zgodne z wymaganiami zawartymi w Międzynarodowych Przepisach o Zapobieganiu Zderzeniom na Morzu i są poprawnie rozpoznawane</p> <p>Częstotliwość i zakres kontrolowania ruchu statku i środowiska odpowiadają przyjętym zasadom i procedurom</p> <p>Utrzymywany jest właściwy zapis ruchów i czynności związanych z nawigacją statku. Odpowiedzialność za bezpieczeństwo nawigacji jest zawsze wyraźnie określona, włączając okresy, kiedy kapitan jest na mostku oraz podczas pilotażu</p>
	<p>Nawigacja Radarowa</p> <p>Znajomość podstaw radaru i automatycznych radarowych urządzeń kreślących (ARPA)</p> <p>Zdolność obsłużenia oraz interpretacji i analizy informacji uzyskanych z radaru, włącznie z następującymi elementami:</p>	<p>Potwierdzone szkolenie na symulatorze radarowym i na symulatorze ARPA oraz doświadczenie uzyskane w służbie</p>	<p>Informacje uzyskane z radaru i ARPA są poprawnie interpretowane i analizowane z uwzględnieniem ograniczeń sprzętowych i przeważających okoliczności i warunków</p>

Tabela A-II/1 strona 4

KOMPETENCJE	WIEDZA, ZROZUMIENIE I BIEGŁOŚĆ	METODY DEMONSTROWANIA KOMPETENCJI	KRYTERIA OCENY KOMPETENCJI
<p>Wykorzystanie radaru i ARPA do utrzymania bezpiecznej nawigacji (kontynuacja)</p> <p>UWAGA: Szkolenie i ocena wykorzystania ARPA nie są wymagane od tych, którzy służą wyłączenie na statkach nie wyposażonych w ARPA. To ograniczenie powinno być odzwierciedlone w wydanym potwierdzeniu</p>	<p>Działanie obejmujące:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 czynniki wpływające na działanie i dokładność .2 ustawianie i utrzymywanie zobrazowania .3 wykrywanie błędnych przedstawień informacji, fałszywych ech, odbić od powierzchni morza itd. Rakon i SART <p>Wykorzystanie urządzenia obejmujące:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 odległość i namiar, kurs i prędkość innych statków, czas i odległość największego zbliżenia przy przecinaniu kursu, spotkanie statków doganiających .2 identyfikację ech niebezpiecznych, wykrywanie zmian kursu i prędkości innych statków, skutek zmian kursu i/lub prędkości własnego statku 		<p>Czynności podejmowane dla uniknięcia nadmiernego zbliżenia lub kolizji z inną jednostką są zgodne z Międzynarodowymi Przepisami o Zapobieganiu Zderzeniom na Morzu</p> <p>Decyzje o zmianie kursu i/lub prędkości podejmowane są we właściwym czasie i zgodnie z przyjętą praktyką nawigacyjną</p> <p>Regulacje kursu i prędkości własnego statku zachowują bezpieczeństwo nawigacji</p> <p>Komunikacja jest prowadzona wyraźnie, zwięźle i jest zawsze potwierdzona w sposób wyraźny</p> <p>Sygnaty manewrowe wykonywane są we właściwym czasie i są zgodne z Międzynarodowymi Przepisami o Zapobieganiu Zderzeniom na Morzu</p>

Tabela A-II/1 strona 5

KOMPETENCJE	WIEDZA, ZROZUMIENIE I BIEGŁOŚĆ	METODY DEMONSTROWANIA KOMPETENCJI	KRYTERIA OCENY KOMPETENCJI
Wykorzystanie radaru i ARPA do utrzymania bezpiecznej nawigacji cd.	<p>.3 zastosowanie Międzynarodowych Przepisów o Zapobieganiu Zderzeniom na Morzu</p> <p>.4 techniki śledzenia, uzyskiwania wektorów względnych i rzeczywistych</p> <p>.5 linie równoległe</p> <p>Główne typy ARPA, charakterystyka monitorów, parametry sprzętu, niezbezpieczeństwo nadmiernej wiary w ARPA</p> <p>.1 parametry sprzętu i dokładność i ograniczenia śledzenia, opóźnienia obliczeń</p> <p>.2 alarmy operacyjne i testy</p> <p>.3 metody akwizycji ech i ograniczenia</p> <p>.4 wektory ruchu rzeczywistego i względnego, graficzna prezentacja informacji o echach i obszarach zagrożeń</p> <p>.5 analiza informacji, echa niebezpieczne i obszary wyłączone</p>		

Tabela A-II/1 strona 6

KOMPETENCJE	WIEDZA, ZROZUMIENIE I BIEGŁOŚĆ	METODY DEMONSTROWANIA KOMPETENCJI	KRYTERIA OCENY KOMPETENCJI
Reakcja na niebezpieczeństwa	<p>Procedury w niebezpieczeństwie</p> <p>Środki ostrożności dla ochrony i bezpieczeństwa pasażerów w sytuacjach zagrożenia</p> <p>Czynności, które mają być podjęte po kolizji lub wejściu na mieliznę, ocena początkowa uszkodzenia i panowanie nad sytuacją</p> <p>Procedury, które mają być podjęte dla ratowania osób z morza, pomoc statkowi znajdującemu się w niebezpieczeństwie, reakcja na niebezpieczeństwo w porcie</p> <p>Poszukiwanie i ratowanie</p> <p>Znajomość podręcznika IMO</p> <p>Poszukiwanie Statków Handlowych i Ratowania (MERSAR)</p>	<p>Ocena zaświadczeń uzyskanych z jednego lub kilku następujących:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 poświadczono doświadczenie w służbie .2 poświadczono szkolenie na statku szkolnym .3 poświadczono szkolenie na symulatorze, tam gdzie jest to wymagane .4 praktyka 	<p>Rodzaj i skala niebezpieczeństwa, jak szybko zidentyfikowana</p> <p>Czynności podjęte i manewry statkiem są zgodne z planem w razie wypadku i odpowiednie do rodzaju i natury niebezpieczeństwa</p>
Reakcja na sygnał niebezpieczeństwa na morzu		<p>Egzamin lub ocena zaświadczeń uzyskanych z praktyki lub poświadzonego szkolenia na symulatorze tam gdzie się stosuje</p>	<p>Sygnał niebezpieczeństwa jest rozpoznany natychmiast</p> <p>Plany i instrukcje w razie wypadku są wykonywane i przestrzegane</p>

Tabela A-II/1 strona 7

KOMPETENCJE	WIEDZA, ZROZUMIENIE I BIEGŁOŚĆ	METODY DEMONSTROWANIA KOMPETENCJI	KRYTERIA OCENY KOMPETENCJI
Wykorzystanie Znormalizowanych Morskich Zwrotów Komunikacyjnych IMO oraz wykorzystanie języka angielskiego w piśmie i w mowie	Język angielski Adekwatna znajomość języka angielskiego umożliwiająca oficerowi korzystanie z map i innych publikacji nautycznych, zrozumienie informacji meteorologicznych oraz komunikatów dotyczących bezpieczeństwa i działania statku, komunikowanie się z innymi statkami i stacjami brzegowymi oraz wykonywanie obowiązków oficera również z wielojęzyczną załogą, włączając zdolność korzystania i rozumienia Standardowych Morskich Zwrotów Komunikacyjnych IMO	Egzamin i ocena zaświadczeń uzyskanych z nauki praktycznej	Publikacje nautyczne w języku angielskim oraz komunikaty dotyczące bezpieczeństwa statku są poprawnie interpretowane lub sporządzone Komunikacja jest jasna i zrozumiała
Nadawanie i odbieranie informacji za pomocą sygnalizacji wzrokowej	Sygnalizacja wzrokowa Zdolność nadawania i odbierania sygnałów Morse'a światłem Zdolność wykorzystania Międzynarodowego Kodu Sygnałów	Ocena zaświadczeń uzyskanych z nauki praktycznej	Komunikacja w ramach odpowiedzialności operatora jest logicznie pomyślana

Tabela A-IV/1 strona 8

KOMPETENCJE	WIEDZA, ZROZUMIENIE I BIEGŁOŚĆ	METODY DEMONSTROWANIA KOMPETENCJI	KRYTERIA OCENY KOMPETENCJI
Manewrowanie statkiem	<p>Manewrowanie statkiem i zwrotność</p> <p>Znajomość:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 wpływu wyporności, zanurzenia, przegłębienia, prędkości i zapasu wody pod stępką na cyrkulację i inercję, .2 wpływu wiatru i prądu na zwrotność, .3 manewrów i procedur dla ratowania człowieka za burtą, .4 osiadania rufy, wpływ płytkiej wody i podobne efekty, .5 właściwe procedury kotwiczenia i cumowania. 	<p>Egzamin i ocena zaświadczeń uzyskanych z jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 poświadczone doświadczenie w służbie, .2 poświadczone szkolenie na statku szkolnym, .3 poświadczone szkolenie na symulatorze, tam gdzie się stosuje, .4 poświadczone szkolenie na załogowym modelu statku w skali, tam gdzie się stosuje. 	<p>Bezpieczne granice działania napędu statku, urządzeń sterowniczych i systemów mocy nie są przekraczane w normalnym manewrowaniu</p> <p>Dokonywanie poprawek kursu i prędkości statku w celu utrzymania bezpieczeństwa nawigacji.</p>

Funkcja: Załadunek i sztauowanie na poziomie operacyjnym

<p>Kontrolowanie załadunku, sztauowania zabezpieczania i wyładowania ładunków i opieka nad nimi podczas podróży</p>	<p>Załadunek i sztauowanie</p> <p>Załadunek, sztauowanie i zabezpieczenie ładunku</p> <p>Znajomość wpływu ładunku włączając sztuki ciężkie na zdolność żeglugową i stateczność statku</p> <p>Znajomość bezpiecznego przeładunku, sztauowania i zabezpieczania ładunków włączając ładunki niebezpieczne, ryzykowne i szkodliwe oraz ich wpływ na bezpieczeństwo życia i na statek</p>	<p>Egzamin i ocena zaświadczeń uzyskanych z jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 poświadczone doświadczenie w służbie, .2 poświadczone szkolenie na statku szkolnym, .3 poświadczone szkolenie na symulatorze, tam gdzie się stosuje. 	<p>Czynności z ładunkiem są wykonywane zgodnie z planem ładunku lub innymi dokumentami i ustanowionymi bezpiecznymi regułami lub przepisami, instrukcjami obsługi urządzeń oraz okrętowymi ograniczeniami sztauowania.</p> <p>przeładunek niebezpiecznych, ryzykownych i szkodliwych ładunków jest zgodny z przepisami międzynarodowymi i uznanymi normami oraz kodami bezpiecznej praktyki.</p>
---	--	--	--

Tabela A-II/1 strona 9

KOMPETENCJE	WIEDZA, ZROZUMIENIE I BIEGŁOŚĆ	METODY DEMONSTROWANIA KOMPETENCJI	KRYTERIA OCENY KOMPETENCJI
Dostosowanie się do wymagań zapobiegania skażeniom.	Zapobieganie skażeniom środowiska morskiego oraz procedury anty-skażeniowe. Znajomość środków zaradczych, których podjęcie zapobiega skażeniu środowiska morskiego. Procedury antyskażeniowe i wszystkie związane z nimi urządzenia	Egzamin i ocena zaświadczeń uzyskanych z jednego lub kilku następujących wymagań: .1 poświadczone doświadczenie w służbie, .2 poświadczone szkolenie na statku szkolnym.	Procedury monitorowania operacji statkowych i zapewnienie ich zgodności z wymaganiami MARPOL są w pełni przestrzegane
Utrzymanie zdolności żeglugowej statku.	Stateczność statku Czynna wiedza i zastosowanie tablic stateczności, przegiębień i naprężeń, wykresów i urządzeń obliczających naprężenia. Zrozumienie podstawowych czynności, jakie należy podjąć w przypadku częściowej utraty pływalności. Zrozumienie podstawowych zasad wodoszczelności. Budowa statku. Ogólna znajomość zasadniczych strukturalnych składników statku i właściwe nazewnictwo dla różnych części.	Egzamin i ocena zaświadczeń uzyskanych z jednego lub kilku następujących wymagań: 1 poświadczone doświadczenie w służbie, .2 poświadczone szkolenie na statku szkolnym, .3 poświadczone szkolenie na symulatorze, tam gdzie się stosuje. .4 poświadczone szkolenie na urządzeniach laboratoryjnych.	Warunki stateczności są zgodne ze wszystkimi kryteriami stateczności IMO we wszystkich warunkach załadunku. Czynności zapewniające utrzymanie wodoszczelności statku są zgodne z przyjętą praktyką.

Tabela A-II/1 strona 10

KOMPETENCJE	WIEDZA, ZROZUMIENIE I BIEGŁOŚĆ	METODY DEMONSTROWANIA KOMPETENCJI	KRYTERIA OCENY KOMPETENCJI
Zapobieganie pożarom, kontrolowanie i obrona przeciwpożarowa na statku	<p>Zapobieganie pożarom i urządzenia do obrony przeciwpożarowej.</p> <p>Wiedza w zakresie zapobiegania pożarom.</p> <p>Zdolność zorganizowania ćwiczeń pożarowych.</p> <p>Znajomość klas pożarów i zjawisk chemicznych im towarzyszących.</p> <p>Znajomość systemów do obrony przeciwpożarowej.</p> <p>Znajomość czynności, które należy podjąć na wypadek pożaru, włączając pożary obejmujące systemy paliwowe.</p>	<p>Ocena zaświadczeń uzyskanych z poświadzonego szkolenia w zakresie obrony przeciwpożarowej i z praktycznego doświadczenia jak wykazano w sekcji A-VI/3.</p>	<p>Typ i skala problemu są natychmiast zidentyfikowane, a wstępne czynności zgadzają się z procedurami i planami awaryjnymi statku.</p> <p>Evakuacja, procedury awaryjnego odcięcia i izolacji są odpowiednio do charakteru zagrożenia i są wykonywane natychmiast.</p> <p>Priorytetowy porządek oraz poziomy i skale czasowe sporządzanych sprawozdań jak też informowanie personelu na pokładzie są stosowne do charakteru niebezpieczeństwa i odzwierciedlają rangę problemu.</p>
Obsługa urządzeń ratunkowych	<p>Ratowanie życia.</p> <p>Zdolność zorganizowania ćwiczeń opuszczenia statku i znajomość obsługi tratw i łodzi ratunkowych, urządzenia do ich opuszczania oraz ich rozkład, ich wyposażenie włączając radiowe urządzenia ratunkowe, satelitarne EPIRB, SART, skafandry i środki ochrony termicznej.</p> <p>Znajomość technik przeżycia na morzu.</p>	<p>Ocena zaświadczeń uzyskanych z poświadzonego szkolenia w zakresie obrony przeciwpożarowej i z praktycznego doświadczenia jak wykazano w sekcji A-VI/2, ust. 1 do 4</p>	<p>Czynności związane z opuszczeniem statku i w sytuacjach ratowania się są odpowiednio do przeważających okoliczności i warunków i są zgodne z przyjętymi praktykami bezpieczeństwa i normami.</p>

Tabela A-II/1 strona 11

KOMPETENCJE	WIEDZA, ZROZUMIENIE I BIEGŁOŚĆ	METODY DEMONSTROWANIA KOMPETENCJI	KRYTERIA OCENY KOMPETENCJI
Stosowanie pierwszej pomocy medycznej na statku	<p>Pomoc medyczna.</p> <p>Praktyczne stosowanie medycznych wytycznych i radiowych porad, włączając zdolność do podjęcia skutecznych czynności w oparciu o taką wiedzę w razie wypadków lub chorób, których zaistnienie na statku jest prawdopodobne.</p>	Ocena zaświadczeń uzyskanych z potwierdzonego szkolenia jak wykazano w sekcji A-VI/4, ust. 1 do 3	Identyfikacja prawdopodobnej przyczyny, charakteru i rozległości ran lub stanu zdrowia są szybkie a leczenie minimalizuje bezpośrednio zagrożenia dla życia.
Kontrolowanie zgodności z wymaganiami prawnymi.	Podstawowa czynna znajomość stosowanych Konwencji IMO dotyczących bezpieczeństwa życia na morzu oraz ochrony środowiska morskiego.	Ocena zaświadczeń uzyskanych z poświadczzonego szkolenia..	Wymagania prawne dotyczące bezpieczeństwa życia na morzu oraz ochrony środowiska morskiego są poprawnie interpretowane.

Sekcja A-II/2

Obowiązujące minimum wymagań do otrzymania Dyplomu kapitana i starszego oficera na statkach o tonażu brutto 500 ton lub większym.

Normy kompetencyjne

1. Od każdego kandydata ubiegającego się o uzyskanie Dyplomu kapitana lub starszego oficera na statkach o tonażu brutto 500 ton lub większym powinno się wymagać okazania i zademonstrowania kompetencji w podejmowaniu zadań, obowiązków i odpowiedzialności na poziomie zarządzania, wyszczególnionych w kolumnie 1 tabeli A-II/2.
2. Minimalna wiedza, zrozumienie i biegłość wymagane do uzyskania Dyplomu są wyszczególnione w kolumnie 2 tabeli A-II/2. Obejmuje ona, rozwija i pogłębia przedmioty wyszczególnione w kolumnie 2 tabeli A-II/1 dla oficerów kierujących wachtą nawigacyjną.
3. **Mając na uwadze fakt, że kapitan ponosi całkowitą odpowiedzialność za bezpieczeństwo statku, jego pasażerów, załogę i ładunek oraz za ochronę środowiska morskiego przed zanieczyszczeniem przez statek oraz że starszy oficer powinien być w stanie przejąć tę odpowiedzialność w każdym momencie, ocena w tym przedmiocie powinna być nakierowana na sprawdzenie ich zdolności do przyswojenia wszystkich dostępnych informacji mających wpływ na bezpieczeństwo statku, jego pasażerów, załogi i ładunku lub na ochronę środowiska morskiego.**
4. Poziom wiedzy z przedmiotów wyszczególnionych w kolumnie 2 tabeli A-II/2 powinien być wystarczający, aby umożliwić kandydatowi pracę w charakterze kapitana lub starszego oficera.

5 Poziom wiedzy teoretycznej, rozumienia i biegłości wymagane w różnych sekcjach w kolumnie 2 tabeli A-II/2 może być różny w zależności od tego, czy Dyplom ma obowiązywać na statkach o tonażu brutto 3000 ton lub większym, czy też na statkach o tonażu pomiędzy 500 a 3000 ton.

6 Szkolenie i praktyka konieczna dla osiągnięcia niezbędnego poziomu wiedzy teoretycznej, zrozumienia i profesjonalizmu powinny uwzględniać stosowne wymagania niniejszej części oraz zaleceń podanych w części B niniejszego Kodu.

7 Od każdego kandydata do otrzymania Dyplomu powinno się wymagać dostarczenia dowodu na osiągnięcie wymaganych norm kompetencji zgodnie z metodami prezentowania kompetencji i kryteriami oceny kompetencji, określonymi w kolumnach 3 i 4 tabeli A-II/2.

Podróże przybrzeżne

8 Administracja może wydać Dyplom ograniczony dla pracy na statkach zatrudnionych wyłącznie w żegludze przybrzeżnej i dla wydania takich Dyplomów może wyłączyć takie przedmioty, które nie mają zastosowania na wodach lub statkach, o których mowa, mając na uwadze wpływ na bezpieczeństwo wszystkich statków, które mogą być eksploatowane na tych samych wodach.

Tabela A-III/2
Wyszczególnienie minimalnych norm kompetencji dla kapitanów i starszych oficerów
na statkach o tonażu brutto 500 ton lub większym

Funkcja: Nawigacja na poziomie zarządzania

Kolumna 1 KOMPETENCJE	Kolumna 2 WIEDZA, ROZUMIENIE I BIEGŁOŚĆ	Kolumna 3 METODY OKAZYWANIA KOMPETENCJI	Kolumna 4 KRYTERIA OCENY KOMPETENCJI
Planowanie podróży i prowadzenie nawigacji	<p>Planowanie podróży oraz nawigacji we wszystkich warunkach przyjętymi metodami wykreślenia tras oceanicznych uwzględniając, np:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 wody ograniczone, .2 warunki meteorologiczne, .3 zalodzenie, .4 ograniczoną widzialność, .5 systemy rozgraniczenia ruchu, .6 akweny rozległego oddziaływania pływów <p>Wyznaczanie tras zgodnie z Ogólnymi Zasadami Wyznaczania Tras.</p> <p>Składanie meldunków zgodnie z Poradnikiem i Kryteriami Statkowych Systemów Meldunkowych.</p>	<p>Egzamin i ocena potwierdzenia o odbyciu jednego lub następujących szkoleń:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 zatwierdzona praktyka zawodowa, .2 zatwierdzone szkolenie na symulatorze, tam gdzie się stosuje. .3 zatwierdzone szkolenie na urządzeniach laboratoryjnych. <p>Korzystanie z: katalogów map, map, publikacji nautycznych i szczegółowych danych statku.</p>	<p>Wyposażenie, mapy i publikacje nautyczne potrzebne do podróży są przygotowane i odpowiednio do bezpiecznego prowadzenia podróży.</p> <p>Uzasadnienie zaplanowanej trasy poparte jest faktami i danymi statystycznymi uzyskanymi ze stosownych źródeł i publikacji.</p> <p>Obliczenia pozycji, kursów, odległości i czasu są poprawne w granicach przyjętych norm dokładności dla wyposażenia nawigacyjnego.</p> <p>Wszystkie potencjalne niebezpieczeństwa nawigacyjne są dokładnie rozpoznane.</p>

Tabela A-II/2 strona 2

KOMPETENCJE	WIEDZA, ZROZUMIENIE I BIEGŁOŚĆ	METODY DEMONSTROWANIA KOMPETENCJI	KRYTERIA OCENY KOMPETENCJI
Określenie pozycji i dokładności wynikłe z określania pozycji dowolnymi środkami	<p>Określanie pozycji we wszystkich warunkach:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 za pomocą obserwacji astronomicznych, .2 za pomocą obserwacji terestrycznych, w tym zdolność wykorzystania odpowiednich map, wiadomości żeglarskich i innych publikacji do oceny dokładności wynikowej określenia pozycji, .3 wykorzystanie nowoczesnych elektronicznych pomocy nawigacyjnych, ze szczegółową wiedzą dotyczącą zasad ich działania, ograniczeń, źródeł błędów, wykrywania błędno przedstawiania informacji oraz metod poprawiania w celu uzyskania dokładnej pozycji. 	<p>Egzamin i ocena zaświadczeń uzyskanych z jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 poświadczone doświadczenie w służbie, .2 poświadczone szkolenie na symulatorze, tam gdzie się stosuje. .3 poświadczone szkolenie na urządzeniach laboratoryjnych. <p>Wykorzystanie:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 map, roczników nautycznych, nakresów, chronometru, sekstantu i kalkulatora, .2 map, publikacji nautycznych i instrumentów (lustro azymutalne, sekstant, log, urządzenia do sondowania, kompas) oraz podręczników producenta, .3 radaru, Systemu Decca-NAVIGATOR, Loranu, systemów nawigacji satelitarnej oraz odpowiednich map nawigacyjnych i publikacji. 	<p>Główna metoda wybrana dla określenia pozycji statku jest najodpowiedniejsza w przeważających warunkach i okolicznościach.</p> <p>Pozycja uzyskana z obserwacji astronomicznych jest w granicach przyjętego poziomu dokładności.</p> <p>Pozycja uzyskana z obserwacji terestrycznych jest w granicach przyjętego poziomu dokładności.</p> <p>Dokładność pozycji wynikowej jest oszacowana właściwie.</p> <p>Pozycja uzyskana za pomocą elektronicznych pomocy nawigacyjnych jest w zakresie norm dokładności używanego systemu. Możliwe błędy wpływające na dokładność pozycji wynikowej są stwierdzone, a metody minimalizacji wpływu błędów systemowych na pozycję wynikową zastosowane są właściwie.</p>

Tabela A-III/2 strona 3

KOMPETENCJE	WIEDZA, ZROZUMIENIE I BIEGŁOŚĆ	METODY DEMONSTROWANIA KOMPETENCJI	KRYTERIA OCENY KOMPETENCJI
Określanie i uwzględnianie błędów kompasu	<p>Zdolność określenia i uwzględnienia błędów kompasu magnetycznego i żyroskopowego.</p> <p>Znajomość zasad działania kompasów magnetycznych i żyroskopowych.</p> <p>Rozumienie systemów kierowanych głównym żyrokompasem oraz umiejętności obsługi i konserwacji głównych typów żyrokompasów.</p>	<p>Egzamin lub ocena zaświadczeń uzyskanych z jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 poświadczone doświadczenie w służbie, .2 poświadczone szkolenie na symulatorze, tam gdzie się stosuje. .3 poświadczone szkolenie na urządzeniach laboratoryjnych. <p>Wykorzystanie:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 obserwacji astronomicznych, .2 namiarów terestrycznych i porównanie między kompasem magnetycznym a żyroskopowym. 	<p>Metoda i częstotliwość sprawdzania błędów kompasu magnetycznego i żyroskopowego zapewnia dokładność informacji.</p>

Tabela A-III/2 strona 4

KOMPETENCJE	WIEDZA, ZROZUMIENIE I BIEGŁOŚĆ	METODY DEMONSTROWANIA KOMPETENCJI	KRYTERIA OCENY KOMPETENCJI
Koordynacja operacji poszukiwania i ratownictwa.	<p>Gruntowna znajomość i zdolność zastosowania procedur zawartych w Podręczniku Poszukiwania i Ratownictwa Statków Handlowych IMO (MERSAR)</p>	<p>Egzamin i ocena zaświadczeń uzyskanych z jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 poświadczone doświadczenie w służbie, .2 poświadczone szkolenie na symulatorze, tam gdzie się stosuje. .3 poświadczone szkolenie na urządzeniach laboratoryjnych. <p>Wykorzystanie:</p> <ul style="list-style-type: none"> stosownych publikacji, map, danych meteorologicznych, szczegółowych danych statku, urządzeń radiokomunikacyjnych i innych dostępnych urządzeń oraz jednego lub więcej z następujących: .1 poświadczonych kursów szkolenia SAR, .2 poświadczonego szkolenia na symulatorze, tam gdzie się stosuje, .3 poświadczonego szkolenia na sprzęcie laboratoryjnym. 	<p>Plan koordynacji akcji poszukiwania i ratowania jest zgodny z międzynarodowymi wytycznymi i normami.</p> <p>Radiokomunikacja jest nawiązana i poprawne procedury komunikacyjne są przestrzegane na wszystkich etapach akcji poszukiwania i ratowania.</p>

Tabela A-II/2 strona 5

KOMPETENCJE	WIEDZA, ZROZUMIENIE I BIEGŁOŚĆ	METODY DEMONSTROWANIA KOMPETENCJI	KRYTERIA OCENY KOMPETENCJI
Ustanowienie układu i procedury pełnienia wachty.	<p>Gruntowna znajomość treści, zastosowania i intencji Międzynarodowych Przepisów o Zapobieganiu Zderzeniom na Morzu.</p> <p>Gruntowna znajomość treści, stosowania i intencji Podstawowych Zasad, które mają być Przestrzegane przy Pełnieniu Wachty Nawigacyjnej. Skuteczne procedury pracy zespołu na mostku.</p>	<p>Egzamin lub ocena zaświadczeń uzyskanych z jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <p>.1 poświadczone doświadczenie w służbie,</p> <p>.2 poświadczone szkolenie na symulatorze, tam gdzie się stosuje,</p>	<p>Układ i procedury pełnienia wachty są ustanowione i utrzymywane zgodnie z międzynarodowymi przepisami i wytycznymi w celu zapewnienia bezpieczeństwa nawigacji, ochrony środowiska morskiego oraz bezpieczeństwa statku i osób na nim.</p>

Tabela A-II/2 strona 6

KOMPETENCJE	WIEDZA, ZROZUMIENIE I BIEGŁOŚĆ	METODY DEMONSTROWANIA KOMPETENCJI	KRYTERIA OCENY KOMPETENCJI
<p>Utrzymywanie bezpiecznej nawigacji przez wykorzystanie radaru i ARPA oraz nowoczesnych systemów nawigacyjnych do pomocy przy podejmowaniu decyzji związanych z dowodzeniem.</p> <p>UWAGA: Szkolenie i ocena wykorzystania ARPA nie są wymagane od tych, którzy służą wyłącznie na statkach nie wyposażonych w ARPA.</p> <p>To ograniczenie powinno być odzwierciedlone w wydanym potwierdzeniu.</p>	<p>Ocena błędów systemowych i gruntowne zrozumienie aspektów działania nowoczesnych systemów nawigacyjnych, włączając radar i ARPA.</p> <p>Techniki ślepego pilotażu.</p> <p>Ocena informacji nawigacyjnych uzyskanych ze wszystkich źródeł, włączając radar i ARPA, w celu podjęcia i wykonania komend dla uniknięcia kolizji i dla kierowania bezpieczną nawigacją statku.</p> <p>Wewnętrzne powiązania i optymalne wykorzystanie wszystkich dostępnych danych nawigacyjnych dla prowadzenia nawigacji.</p>	<p>Poświadczone szkolenie na symulatorze radarowym i ARPA.</p>	<p>Informacje uzyskane z radaru i ARPA są poprawnie interpretowane i analizowane biorąc pod uwagę ograniczenia urządzeń i przeważające okoliczności i warunki.</p> <p>Czynności podejmowane w celu uniknięcia nadmiernego zbliżenia lub kolizji z innym statkiem są zgodne z Międzynarodowymi Przepisami o Zapobieganiu Zderzeniom na Morzu.</p>

Tabela A-II/2 strona 7

KOMPETENCJE	WIEDZA, ZROZUMIENIE I BIEGŁOŚĆ	METODY DEMONSTROWANIA KOMPETENCJI	KRYTERIA OCENY KOMPETENCJI
<p>Manewrowanie i obsługa statku w każdych warunkach</p>	<p>Manewrowanie i obsługa statku w każdych warunkach, włączając:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 manewry podczas podchodzenia do stacji pilotowej oraz przyjmowania i oddawania pilotów z odpowiednim uwzględnieniem pogody, prądu, inercji oraz drogi zatrzymania, .2 obsługa statku na rzekach, w ujściu i na wodach ograniczonych, mając wzgląd na oddziaływanie prądu, wiatru i ograniczonej wody na reakcję steru. .3 zastosowanie technik statej prędkości zwrotu, .4 manewrowanie na płytkiej wodzie, włączając redukcję zapasu wody pod stępką na skutek osiadania i kołysania wzdłużnego i poprzecznego, .5 wzajemne oddziaływanie między mijającymi się statkami oraz między własnym statkiem i pobliskimi brzegami (efekt kanałowy), .6 cumowanie i odcumowanie w różnych warunkach wiatru, prądu, prądu z holownikami i bez, .7 wzajemne oddziaływanie statku i holownika, .8 wykorzystania napędu i systemów manewrowania, 	<p>Egzamin lub ocena zaświadczeń uzyskanych z jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 poświadczony doświadczenie w służbie, .2 poświadczony szkolenie na symulatorze, tam gdzie się stosuje, .3 poświadczony szkolenie na załogowym modelu statku w skali, tam gdzie się stosuje. 	<p>Wszystkie decyzje dotyczące cumowania i kotwiczenia oparte są o właściwą ocenę właściwości manewrowych statku i charakterystyki siłowni oraz sił, których wystąpienia należy oczekiwać podczas cumowania burtą lub stawiania na kotwicy.</p> <p>W ruchu dokonywana jest pełna ocena możliwych wpływów płytkiej i ograniczonej wody, lodu, brzegów, warunków pływowych przechodzących statków oraz fali dziobowej i rufowej własnego statku w taki sposób, że statkiem można bezpiecznie manewrować w różnych warunkach załadowania i pogody.</p>

Tabela A-III/2 strona 8

KOMPETENCJE	WIEDZA, ZROZUMIENIE I BIEGŁOŚĆ	METODY DEMONSTROWANIA KOMPETENCJI	KRYTERIA OCENY KOMPETENCJI
Manewrowanie i obsługa statku we wszystkich warunkach.	<p>.9 wybór kotwiczowska, kotwiczenie na jednej lub dwóch kotwicach na ograniczonym kotwiczowsku oraz czynniki wpływające na określenie długości łańcucha kotwicznego, jaki ma być użyty,</p> <p>.10 wleczenie kotwicy, uwalnianie splątanej kotwicy,</p> <p>.11 dokowanie w suchym doku, zarówno z uszkodzeniami, jak i bez,</p> <p>.12 kierowanie i obsługa statku w złej pogodzie, włączając udzielanie pomocy statkowi lub samolotowi w niebezpieczeństwie, operacje holownicze, środki utrzymania statku, którym nie można kierować dziobem do fali, zmniejszanie dryfu i użycie oleju,</p> <p>.13 środki ostrożności podczas manewrowania w celu spuszczenia łodzi ratunkowych lub tratw podczas złej pogody,</p> <p>.14 metody brania na pokład rozbitków z łodzi ratunkowych i tratw,</p> <p>.15 zdolność określenia charakterystyk manewrowych i napędu pospolitych typów statków ze specjalnym odniesieniem do inercji i cyrkulacji przy różnych zanurzeniach i prędkościach,</p>		

Tabela A-II/2 strona 9

KOMPETENCJE	WIEDZA, ZROZUMIENIE I BIEGŁOŚĆ	METODY DEMONSTROWANIA KOMPETENCJI	KRYTERIA OCENY KOMPETENCJI
Manewrowanie i obsługa statku we wszystkich warunkach (kontynuacja)	<p>.16 znaczenie nawigacji ze zredukowaną prędkością w celu uniknięcia uszkodzeń spowodowanych falą dziobową i falą rufową własnego statku,</p> <p>.17 praktyczne kroki zaradcze, które należy podjąć podczas nawigacji w lub w pobliżu lodu lub w warunkach gromadzenia się lodu na pokładzie,</p> <p>.18 wykorzystanie systemów ograniczenia ruchu oraz manewrowanie w tych systemach lub w pobliżu nich i w akwenach z kierowanym ruchem statków (VTS).</p>		
Obsługa zdalnego sterowania napędem oraz systemy maszynowe i usługi	<p>Zasady obsługi siłowni morskich.</p> <p>Okrętowe maszyny pomocnicze.</p> <p>Ogólna znajomość morskiej terminologii maszynowej.</p>	<p>Egzamin i ocena zaświadczeń uzyskanych z jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <p>.1 poświadczone doświadczenie w służbie,</p> <p>.2 poświadczone szkolenie na symulatorze, tam gdzie się stosuje.</p>	<p>Zespół napędowy, maszyny pomocnicze i urządzenia są zawsze obsługiwane zgodnie ze specyfikacją techniczną i w granicach bezpiecznego działania.</p>

Tabela A-II/2 strona 10

KOMPETENCJE	WIEDZA, ZROZUMIENIE I BIEGŁOŚĆ	METODY DEMONSTROWANIA KOMPETENCJI	KRYTERIA OCENY KOMPETENCJI
<p>Planowanie i zapewnienie bezpiecznego załadunku, sztauowania, opieki podczas podróży i wyładowania ładunku.</p>	<p>Znajomość i zdolność stosowania odpowiednich międzynarodowych przepisów, kodów i norm dotyczących bezpiecznego załadunku, sztauowania, zabezpieczenia i transportu ładunków.</p> <p>Znajomość wpływu ładunku i operacji ładunkowych na przegiębienie i stateczność.</p> <p>Wykorzystanie diagramów stateczności i przegiębienia oraz urządzeń obliczających naprężenia, włączając urządzenia automatyczne, oparte na bazie danych (ADB) oraz znajomość załadunku i balastowania w celu utrzymania naprężeń kadłuba w akceptowalnych granicach.</p> <p>Sztauowanie i zabezpieczanie ładunków na pokładzie statku, włączając urządzenia przeladunkowe i zabezpieczające oraz urządzenia mocujące.</p> <p>Operacje za- i wyładunku, ze specjalnym uwzględnieniem transportu ładunków zidentyfikowanych w Kodzie Bezpiecznej Praktyki Sztauowania i Zabezpieczania Ładunku.</p> <p>Ogólna znajomość zbiornikowców i operacji na zbiornikowcach.</p>	<p>Egzamin i ocena zaświadczeń uzyskanych z jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <ul style="list-style-type: none"> . 1 poświadczone doświadczenie w służbie, . 2 poświadczone szkolenie na symulatorze, tam gdzie się stosuje. <p>Wykorzystanie: tablic i diagramów stateczności, przegiębienia i naprężeń oraz urządzeń obliczających naprężenia.</p>	<p>Częstość i zakres kontrolowania stanu ładunku są odpowiednie do jego charakteru i przeważających warunków.</p> <p>Niedopuszczalne lub nie przewidywane zmiany stanu lub specyfikacji ładunku są natychmiast rozpoznawane i podejmowane są czynności zaradcze nakierowane na zapewnienie bezpieczeństwa statku i ludzi.</p> <p>Operacje ładunkowe są planowane i wykonywane zgodnie z ustanowionymi procedurami i wymaganiami prawnymi</p> <p>Sztauowanie i zabezpieczenie ładunków zapewnia, że warunki stateczności i naprężeń pozostaną zawsze podczas podróży w bezpiecznych granicach.</p>

Tabela A-II/2 strona 11

KOMPETENCJE	WIEDZA, ZROZUMIENIE I BIEGŁOŚĆ	METODY DEMONSTROWANIA KOMPETENCJI	KRYTERIA OCENY KOMPETENCJI
Przewożenie towarów niebezpiecznych	<p>Międzynarodowe przepisy, normy, kody i zalecenia dotyczące przewożenia ładunków niebezpiecznych, włączając Kod Morskich Towarów Niebezpiecznych (IMDG) oraz Kod Bezpiecznej Praktyki dla Statycznych Ładunków Masowych (Kod BC)</p> <p>Przewożenie niebezpiecznych, ryzykownych i szkodliwych ładunków, środki ostrożności podczas ładowania i wyładunku oraz opieka podczas podróży.</p>	<p>Egzamin i ocena zaświadczeń uzyskanych z jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <p>.1 poświadczone doświadczenie w służbie,</p> <p>.2 poświadczone szkolenie na symulatorze, tam gdzie się stosuje.</p> <p>.3 poświadczone szkolenie specjalistyczne.</p>	<p>Planowany rozkład ładunku oparty jest na niezawodnych informacjach i jest zgodny z ustanowionymi wytycznymi i wymaganiami prawnymi.</p> <p>Informacje dotyczące niebezpieczeństw, ryzyk i specjalnych wymagań są zapisane w formie odpowiednim dla łatwego korzystania w przypadku jakiegos awarii.</p>

Tabela A-II/2 strona 12

Funkcja: Kontrolowanie operacji na statku i opieka nad osobami na statku, na poziomie zarządzania

KOMPETENCJE	WIEDZA, ZROZUMIENIE I BIEGŁOŚĆ	METODY DEMONSTROWANIA KOMPETENCJI	KRYTERIA OCENY KOMPETENCJI
Kontrolowanie przegłębienia, stateczności i naprężeń.	Zrozumienie podstawowych zasad konstrukcji statku i teorii oraz czynników wpływających na przegłębienie i stateczność i przedsięwzięcia niezbędne, aby zachować odpowiednie przegłębienie i stateczność. Znajomość wpływu uszkodzenia, a w konsekwencji zatopienia przedziału na przegłębienie i stateczność statku oraz kroki zaradcze, jakie należy podjąć.	Egzamin i ocena zaświadczeń uzyskanych z jednego lub kilku następujących wymagań: .1 poświadczone doświadczenie w służbie, .2 poświadczone szkolenie na statku szkolnym, .3 poświadczone szkolenie na symulatorze, tam gdzie się stosuje.	Warunki stateczności i naprężeń są utrzymywane zawsze w bezpiecznych granicach.
Kontrolowanie zgodności z wymaganiami prawnymi oraz z przedsięwzięciami zapewniającymi bezpieczeństwo życia na morzu i ochronę środowiska morskiego.	Znajomość zaleceń IMO dotyczących stateczności statku. Znajomość międzynarodowego prawa morskiego zawartego w międzynarodowych porozumieniach i konwencjach. Uwaga powinna być zwrócona szczególnie na następujące zagadnienia: .1 Świadcstwa i inne dokumenty, które mają być na statku, wymagane przez międzynarodowe konwencje, jak można je uzyskać oraz ich okres ważności	Ocena zaświadczeń uzyskanych z jednego lub kilku następujących wymagań: .1 poświadczone doświadczenie w służbie, .2 poświadczone szkolenie na statku szkolnym, .3 poświadczone szkolenie na symulatorze, tam gdzie się stosuje.	Procedury monitorowania działań i konsenwacji są zgodne z wymaganiami prawnymi. Potencjalne niezgodności są szybko i w pełni identyfikowane. Planowane odnowienie i rozszerzenie świadectw zapewnia ciągłą ważność badanych zagadnień i urządzeń.

Tabela A-II/2 strona 13

KOMPETENCJE	WIEDZA, ZROZUMIENIE I BIEGŁOŚĆ	METODY DEMONSTROWANIA KOMPETENCJI	KRYTERIA OCENY KOMPETENCJI
Kontrolowanie zgodności z wymaganiami prawnymi oraz z przedsięwzięciami zapewniającymi bezpieczeństwo życia na morzu i ochronę środowiska morskiego. (kontynuacja)	<p>.2 odpowiedzialność w świetle stosownych wymagań Międzynarodowej Konwencji w sprawie Linii Ładunkowych,</p> <p>.3 odpowiedzialność w świetle stosownych wymagań Międzynarodowej Konwencji w sprawie Bezpieczeństwa Życia na Morzu,</p> <p>.4 odpowiedzialność w świetle Międzynarodowej Konwencji w sprawie Zapobiegania Skażeniom ze Statków,</p> <p>.5 morska deklaracja zdrowia i wymagania Międzynarodowych Przepisów Zdrowia,</p> <p>.6 odpowiedzialność w świetle międzynarodowych instrumentów wpływających na bezpieczeństwo statku, pasażerów, załogi i ładunku,</p> <p>.7 metody i środki zapobiegania skażeniom środowiska morskiego przez statki,</p> <p>.8 prawodawstwo krajowe dla wykonania międzynarodowych porozumień i konwencji.</p>		

Tabela A-II/2 strona 14

KOMPETENCJE	WIEDZA, ZROZUMIENIE I BIEGŁOŚĆ	METODY DEMONSTROWANIA KOMPETENCJI	KRYTERIA OCENY KOMPETENCJI
<p>Zachowanie bezpieczeństwa załogi statku i pasażerów oraz warunków działania systemów ratowania życia, obrony przeciwpożarowej i innych systemów bezpieczeństwa</p>	<p>Gruntowna znajomość przepisów dotyczących urządzeń ratunkowych (Międzynarodowa Konwencja w sprawie Bezpieczeństwa Życia na Morzu).</p> <p>Organizacja ćwiczeń pożarowych i opuszczania statku.</p> <p>Utrzymanie sprawności działania systemów ratunkowych, obrony przeciwpożarowej i innych systemów bezpieczeństwa.</p> <p>Czynności, które należy podjąć, aby ochronić i zabezpieczyć wszystkie osoby na statku przed zagrożeniami.</p> <p>Czynności ograniczające uszkodzenia i ratujące statek, wykonywane w następstwie pożaru, wybuchu, kolizji lub wejścia na mieliznę.</p> <p>Przygotowanie planów awaryjnych w odpowiedzi na zagrożenia.</p> <p>Budowa statku, włączając obronę przeciwwawaryjną.</p> <p>Metody i środki zapobiegania pożarom, wykrywanie i gaszenie.</p> <p>Funkcje i wykorzystanie urządzeń ratunkowych.</p>	<p>Egzamin i ocena zaświadczeń uzyskanych z nauki praktycznej i poświadzonego szkolenia w służbie oraz doświadczenia.</p>	<p>Procedury monitorowania wykrytego pożaru i systemy bezpieczeństwa zapewniają, że wszystkie alarmy są wykrywane natychmiast i podejmowane są działania zgodne z ustanowionymi procedurami awaryjnymi.</p>
<p>Opracowanie planu awaryjnego i planu obrony przeciwwawaryjnej i opanowywanie sytuacji awaryjnych.</p>	<p>Przygotowanie planów awaryjnych w odpowiedzi na zagrożenia.</p> <p>Budowa statku, włączając obronę przeciwwawaryjną.</p> <p>Metody i środki zapobiegania pożarom, wykrywanie i gaszenie.</p> <p>Funkcje i wykorzystanie urządzeń ratunkowych.</p>	<p>Egzamin i ocena zaświadczeń uzyskanych z nauki praktycznej i poświadzonego szkolenia w służbie oraz doświadczenia.</p>	<p>Procedury awaryjne są zgodne z ustanowionymi planami działania w sytuacjach awaryjnych.</p>

Tabela A-II/2 dalszy ciąg ze strony 14

KOMPETENCJE	WIEDZA, ZROZUMIENIE I BIEGŁOŚĆ	METODY DEMONSTROWANIA KOMPETENCJI	KRYTERIA OCENY KOMPETENCJI
Zorganizowanie załogi i kierowanie nią.	Znajomość kierowania personelem, organizacji i szkolenia na statku. Znajomość stosownych międzynarodowych morskich konwencji i zaleceń oraz prawodawstwa krajowego.	Egzamin i ocena zaświadczeń uzyskanych z nauki praktycznej i poświadzonego szkolenia w służbie oraz doświadczenia.	Załodze są przydzielone obowiązki i jest ona poinformowana o oczekiwanych normach pracy i zachowania w sposób odpowiedni dla każdej osoby. Cele i działania szkoleniowe są oparte na ocenie aktualnych kompetencji i możliwości oraz wymagań operacyjnych.

Tabela A-II/2 strona 15

KOMPETENCJE	WIEDZA, ZROZUMIENIE I BIEGŁOŚĆ	METODY DEMONSTROWANIA KOMPETENCJI	KRYTERIA OCENY KOMPETENCJI
Organizacja i kierowanie zapewnieniem opieki medycznej na statku.	Gruntowna znajomość wykorzystania i treści następujących publikacji: .1 Międzynarodowe Wytyczne Medyczne dla Statków lub ekwiwalentne publikacje krajowe, .2 Sekcja Medyczna Międzynarodowego Kodu Sygnałów, .3 Wytyczne o Pierwszej Pomocy Medycznej do wykorzystania w Wypadkach z udziałem Materiałów Niebezpiecznych	Egzamin plus ocena zaświadczeń ze szkolenia.	Podjęwane czynności i procedury są realizowane przy prawidłowym i pełnym wykorzystaniu dostępnych porad

Sekcja A-II/3

Obowiązujące minimum wymagań do otrzymania Dyplomu oficera kierującego wachtą nawigacyjną i kapitana na statkach o tonażu brutto mniejszym niż 500 ton, uprawiających żeglugę przybrzeżną.

Oficer kierujący wachtą nawigacyjną

Normy kompetencyjne:

- 1 Każdy kandydat ubiegający się o wydanie Dyplomu powinien:
 - .1 wykazać się kompetencjami w podejmowaniu na poziomie operacyjnym, zadań, obowiązków i odpowiedzialności wyszczególnionych w kolumnie 1 tabeli A-II/3.
 - .2 posiadać co najmniej odpowiedni Dyplom, upoważniający do obsługi aparatury radiokomunikacyjnej UKF zgodnie z wymaganiami Regulaminu Radiokomunikacyjnego;**
oraz
 - .3 jeśli zostanie wyznaczony jako osoba odpowiedzialna za radiokomunikację podczas niebezpieczeństwa - posiadać odpowiednie świadectwo wydane lub uznane zgodnie z Regulaminem Radiokomunikacyjnym.
- 2 Minimalny zakres wiedzy, zrozumienia i biegłości wymaganych do uzyskania Dyplomu jest przedstawiony w kolumnie 2 tabeli A-II/3.
- 3 Poziom wiedzy w zakresie przedmiotów wyszczególnionych w kolumnie 2 tabeli A-II/3 powinien być wystarczający dla umożliwienia kandydatowi pełnienia służby w charakterze oficera kierującego wachtą nawigacyjną.
- 4 **Szkolenie i doświadczenie pozwalające osiągnąć niezbędny poziom wiedzy teoretycznej, zrozumienia i biegłości powinno opierać się na sekcji A-VIII/2, część 3-1 - Podstawowe zasady, których należy przestrzegać podczas pełnienia wachty nawigacyjnej i które również powinny uwzględniać odpowiednie wymagania niniejszej części oraz wytycznych danych w części B tego Kodu.**
- 5 Każdy kandydat ubiegający się o wydanie Dyplomu powinien dostarczyć dowody osiągnięcia wymaganych norm kompetencyjnych zgodnie z metodami demonstrowania kompetencji i kryteriami oceny kompetencji zestawionymi w kolumnach 3 i 4 tabeli A-II/3.

Szkolenie specjalistyczne

6. Każdy kandydat ubiegający się o wydanie Dyplomu oficera kierującego wachtą nawigacyjną na statkach o tonażu brutto mniejszym niż 500 ton, uprawiających żeglugę przybrzeżną, od którego, zgodnie z ust. 6.2.1 prawidła II/3 wymaga się ukończenia specjalnego szkolenia, powinien odbyć szkolenie na statku według zatwierdzonego programu, które:
 - .1 zapewnia, że podczas wymaganego okresu służby na morzu kandydat otrzyma systematyczne praktyczne szkolenie i doświadczenie w zakresie zadań, obowiązków i odpowiedzialności oficera kierującego wachtą nawigacyjną, z uwzględnieniem wytycznych podanych w sekcji B-II/1 niniejszego Kodu;**
 - .2 jest ściśle nadzorowane i monitorowane przez wykwalifikowanych oficerów na statku, na którym wykonywana jest ta potwierdzona służba morską;

oraz

.3 jest właściwie udokumentowane w dzienniku szkolenia lub w podobnym dokumencie.

Kapitan

- 7 Każdy kandydat ubiegający się o wydanie Dyplomu kapitana statków o tonażu brutto mniejszym niż 500 ton, uprawiających żeglugę przybrzeżną, powinien spełniać wymagania dla oficera kierującego wachtą nawigacyjną przedstawione poniżej, a ponadto powinno się od niego wymagać dostarczenia zaświadczenia o wiedzy i zdolności do wykonywania wszystkich obowiązków takiego kapitana.

Tabela A-II/3

Minimum wiadomości wymaganych od kapitanów i oficerów kierujących wachtą nawigacyjną na statkach o tonażu brutto mniejszym niż 500 ton, uprawiających żeglugę przybrzeżną

Funkcja : Nawigacja na poziomie operacyjnym

Kolumna 1 KOMPETENCJE	Kolumna 2 WIEDZA, ZROZUMIENIE I BIEGŁOŚĆ	Kolumna 3 METODY DEMONSTROWANIA KOMPETENCJI	Kolumna 4 KRYTERIA OCENY KOMPETENCJI
Planowanie i prowadzenie przejścia przybrzeżnego oraz określanie pozycji	<p>Nawigacja</p> <p>Zdolność do określania pozycji statku przez wykorzystanie:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 znaków lądowych .2 pomocy nawigacyjnych, włączając latarnie morskie, stawy i pławy .3 zliczenie matematyczne, z uwzględnieniem wiatrów, pływów, prądów i zakładanej prędkości 	<p>Egzamin i ocena zaświadczeń uzyskanych z jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 poświadczona praktyka morska .2 poświadczone szkolenie na statku szkolnym .3 poświadczone szkolenie na symulatorze tam gdzie jest to wymagane .4 szkolenie na urządzeniach laboratoryjnych <p>Wykorzystanie: katalogów map, map, publikacji nawigacyjnych, radiowych ostrzeżeń nawigacyjnych, sekstantu, namiernika, elektronicznych urządzeń nawigacyjnych, urządzeń sondażowych kompasu.</p>	<p>Informacje uzyskane z map nawigacyjnych i publikacji są odpowiednie, interpretowane poprawnie i właściwie stosowane.</p> <p>Metoda określania pozycji statku jest najodpowiedniejsza dla istniejących okoliczności i warunków.</p> <p>Pozycja jest określana w granicach dopuszczalnych błędów instrumentów lub błędów systemowych.</p> <p>Wiarygodność informacji uzyskiwanych z głównej metody określania pozycji jest sprawdzana w odpowiednich odstępach czasu.</p> <p>Obliczenia i pomiary parametrów nawigacyjnych są dokładne.</p>

Tabela A-II/3 strona 2

KOMPETENCJE	WIEDZA, ZROZUMIENIE I BIEGŁOŚĆ	METODY DEMONSTROWANIA KOMPETENCJI	KRYTERIA OCENY KOMPETENCJI
<p>Planowanie i prowadzenie przejść przybrzeżnych oraz określanie pozycji cd.</p>	<p>Gruntowna znajomość i zdolność do wykorzystania map nawigacyjnych i publikacji takich jak lotcje, tablice pływów, wiadomości żeglarskie, radiowe ostrzeżenia nawigacyjne oraz informacje o trasach statków.</p> <p>Meldowanie zgodnie z Ogólnymi Przepisami o Meldowaniu Statków.</p> <p>Uwaga: Ten punkt jest wymagany tylko do nadania świadectwa kapitana.</p> <p>Pomoce nawigacyjne i urzędzenia.</p> <p>Zdolność do bezpiecznego działania i określenia pozycji statku przez wykorzystanie wszystkich pomocy nawigacyjnych i urzędzeń powszechnie będących na wyposażeniu statków, o których mowa.</p> <p>Kompasy</p> <p>Znajomość błędów i poprawek kompasów magnetycznych.</p> <p>Zdolność do określenia błędów kompasu przy wykorzystaniu środków terestyrycznych oraz uwzględnianie tych błędów.</p>	<p>Poświadczone szkolenie w zakresie nawigacji radarowej i ARPA</p>	<p>Wybór map i publikacji jest na danym statku najobszerniejszy dla danego akwenu nawigacji a mapy są unowocześniane zgodnie z najnowszymi dostępnymi informacjami.</p> <p>Sprawdzanie działania i przetestowania systemów nawigacyjnych zgodnie z zaleceniami producentów, dobrą praktyką nawigacyjną i zgodnie z postanowieniami IMO dotyczącymi norm działania dla urzędzeń nawigacyjnych.</p> <p>Interpretacja i analiza informacji uzyskanych z radaru są zgodne z przyjętą praktyką nawigacyjną i uwzględniają ograniczenia i dokładność radaru.</p> <p>Błędy kompasów magnetycznych są określane i stosowane poprawnie w stosunku do kursów i namiarów.</p>

Tabela A-II/3 strona 3

KOMPETENCJE	WIEDZA, ZROZUMIENIE I BIEGŁOŚĆ	METODY DEMONSTROWANIA KOMPETENCJI	KRYTERIA OCENY KOMPETENCJI
Planowanie i prowadzenie przejść przybrzeżnych oraz określanie pozycji cd.	<p>Pilot automatyczny</p> <p>Znajomość systemów automatycznego pilotażu i procedur; przełączanie sterowania ręcznego na automatyczne i z powrotem; regulacja sterowania dla uzyskania optymalnego działania.</p> <p>Meteorologia</p> <p>Zdolność wykorzystania i interpretowania informacji uzyskanych z okrętowych przyrządów meteorologicznych.</p> <p>Umiejętność charakteryzowania różnych rodzajów pogody, meldowania, znajomość sposobów rejestrowania.</p> <p>Zdolność do stosowania dostępnych informacji meteorologicznych.</p>		<p>Wybór trybu sterowania jest najodpowiedniejszy dla istniejących warunków stanu morza, ruchu statku, zamierzonych manewrów.</p> <p>Pomiary i obserwacje warunków pogody są dokładne i odpowiednie dla danego przejścia.</p> <p>Dokonywana jest ocena informacji meteorologicznych i są one stosowane w celu zapewnienia bezpiecznego przejścia statku.</p>

Tabela A-II/3 strona 4

KOMPETENCJE	WIEDZA, ZROZUMIENIE I BIEGŁOŚĆ	METODY DEMONSTROWANIA KOMPETENCJI	KRYTERIA OCENY KOMPETENCJI
Pełnienie bezpiecznej wachty nawigacyjnej	<p>Pełnienie wachty</p> <p>Gruntowna znajomość treści, stosowania i celów Międzynarodowych Przepisów o Zapobieganiu Zderzeniom na Morzu.</p> <p>Znajomość treści Podstawowych zasad do Przestrzegania podczas Pełnienia Wachty Nawigacyjnej.</p> <p>Wykorzystywanie systemu kierowania ruchem zgodnie z Ogólnymi Przepisami Kierowania Ruchem Statków.</p>	<p>Egzamin i ocena zaświadczeń uzyskanych z jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <p>.1 poświadczona praktyka morska</p> <p>.2 poświadczone szkolenie na statku szkolnym</p> <p>.3 poświadczone szkolenie na symulatorze tam gdzie jest to wymagane</p> <p>.4 szkolenie na urządzeniach laboratoryjnych</p>	<p>Pełnienie, przekazywanie i zdawanie wachty jest zgodne z przyjętymi zasadami i procedurami.</p> <p>Zawsze utrzymywany jest właściwy obserwator zgodnie z przyjętymi zasadami i procedurami.</p> <p>Światła, znaki i sygnały dźwiękowe są zgodne z wymaganiami zawartymi w Międzynarodowych Przepisach o Zapobieganiu Zderzeniom na Morzu i są poprawnie rozpoznawane.</p> <p>Częstość i zakres kontrolowania ruchu statku i środowiska jest zgodna z przyjętymi zasadami i procedurami.</p>

Tabela A-II/3 strona 5

KOMPETENCJE	WIEDZA, ZROZUMIENIE I BIEGŁOŚĆ	METODY DEMONSTROWANIA KOMPETENCJI	KRYTERIA OCENY KOMPETENCJI
Pełnienie bezpiecznej wachty cd.			<p>Czynności dla uniknięcia nadmiernego zbliżenia i kolizji z innymi statkami są zgodne z Międzynarodowymi Przepisami o Zapobieganiu Zderzeniom na Morzu.</p> <p>Decyzje dotyczące poprawienia kursu i/lub prędkości podejmowane są na czas i zgodnie z przyjętymi procedurami nawigacyjnymi.</p> <p>Prowadzone są właściwe zapisy dotyczące ruchów i działalności odnoszącej się do nawigacji statku.</p> <p>Odpowiedzialność za bezpieczną nawigację jest zawsze wyraźnie określona, włączając okresy, kiedy na mostku znajduje się kapitan oraz podczas pilotowania.</p>
Reakcja na niebezpieczeństwo	<p>Procedury awaryjne obejmują:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 środki ostrożności dla ochrony i bezpieczeństwa pasażerów w sytuacjach awaryjnych .2 wstępną ocenę uszkodzeń i obronę przeciwwawaryjną statku .3 działania, jakie należy podjąć po kolizji .4 działania, jakie należy podjąć po wejściu na mieliznę 	<p>Egzamin i ocena zaświadczeń uzyskanych z jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 poświadczona praktyka morska .2 poświadczone szkolenie na statku szkolnym .3 poświadczone szkolenie na symulatorze tam gdzie jest to wymagane .4 nauka praktyczna 	<p>Typ i skala niebezpieczeństwa jest natychmiast określona.</p> <p>Początkowe czynności i jeśli zaistnieje potrzeba, manewrowanie, są zgodne z planami awaryjnymi i są odpowiednie dla danej sytuacji i charakteru niebezpieczeństwa.</p>

Tabela A-II/3 strona 6

KOMPETENCJE	WIEDZA, ZROZUMIENIE I BIEGŁOŚĆ	METODY DEMONSTROWANIA KOMPETENCJI	KRYTERIA OCENY KOMPETENCJI
Reakcja na niebezpieczeństwa cd.	<p>Ponadto następujące zagadnienia powinny być włączone dla uzyskania Dyplomu kapitana.</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 sterowanie awaryjne .2 statek holowany a statek na holu .3 ratowanie ludzi na morzu .4 asystowanie statkowi w niebezpieczeństwie .5 podejmowanie działań na wypadek niebezpieczeństwa powstałego w porcie 		
Reakcja na sygnał niebezpieczeństwa na morzu	<p>Poszukiwanie i akcja ratunkowa</p> <p>Znajomość treści Podręcznika IMO Poszukiwania i Ratowania dla Statków Handlowych (MERSAR)</p>	<p>Egzamin i ocena zaświadczeń z praktycznej nauki lub potwierdzonego szkolenia na symulatorze, tam gdzie jest ono wymagane</p>	<p>Sygnat alarmowy lub sygnał niebezpieczeństwa powinien być natychmiast zidentyfikowany</p> <p>Plany awaryjne i instrukcje postępowania są dostępne i znane</p>

Tabela A-II/3 strona 7

KOMPETENCJE	WIEDZA, ZROZUMIENIE I BIEGŁOŚĆ	METODY DEMONSTROWANIA KOMPETENCJI	KRYTERIA OCENY KOMPETENCJI
Manewrowanie statkiem i obsługa siłowni małego statku	Manewrowanie statkiem i obsługa statku Znajomość czynników wpływających na bezpieczne manewrowanie i obsługę statku Obsługa siłowni małego statku i mechanizmów pomocniczych Właściwe procedury kotwiczenia i cumowania	Egzamin i ocena zaświadczeń uzyskanych z jednego lub kilku następujących wymagań: .1. poświadczona praktyka morska .2. poświadczone szkolenie na statku szkolnym .3. poświadczone szkolenie na symulatorze tam gdzie jest to wymagane	Bezpieczne granice działania napędu statku, systemu sterowego i zasilania nie są przekraczane przy normalnym manewrowaniu Poprawki dokonywane w kursie i prędkości statku utrzymują bezpieczeństwo nawigacji Siłownia, mechanizmy pomocnicze i urządzenia są zawsze obsługiwane zgodnie z wymogami technicznymi w granicach bezpiecznego działania

Funkcja: Przetadunek i sztauowanie na poziomie operacyjnym

KOMPETENCJE	WIEDZA, ZROZUMIENIE I BIEGŁOŚĆ	METODY DEMONSTROWANIA KOMPETENCJI	KRYTERIA OCENY KOMPETENCJI
Kontrolowanie załadunku, sztauowania, zabezpieczania i wyładunku ładunków oraz dozór nad nimi podczas podróży	Przetadunek, sztauowanie i zabezpieczanie ładunku Znajomość bezpiecznego przetadunku, sztauowania i zabezpieczania ładunku, włączając ładunki niebezpieczne, ryzykowne i szkodliwe oraz ich wpływ na bezpieczeństwo życia i statku Wykorzystanie Międzynarodowego Morskiego Kodu Ładunków Niebezpiecznych (IMDG)	Egzamin i ocena zaświadczeń uzyskanych z jednego lub kilku następujących wymagań: .1. poświadczona praktyka morska .2. poświadczone szkolenie na statku szkolnym .3. poświadczone szkolenie na symulatorze tam gdzie jest to wymagane	Operacje z ładunkiem wykonywane są zgodnie z planem ładunkowym lub innymi dokumentami oraz ustanowionymi regulacjami/przepisami bezpieczeństwa, instrukcjami obsługi urządzeń i ograniczeniami sztauowania na statku. Przetadunek niebezpiecznych, ryzykownych, szkodliwych ładunków jest zgodny z międzynarodowymi przepisami i uznanymi normami oraz zasadami bezpiecznej praktyki

Tabela A-III/3 strona 8

Funkcja: Kontrolowanie na poziomie operacyjnym pracy statku i opieka nad osobami na pokładzie

KOMPETENCJE	WIEDZA, ZROZUMIENIE I BIEGŁOŚĆ	METODY DEMONSTROWANIA KOMPETENCJI	KRYTERIA OCENY KOMPETENCJI
Zapewnienie zgodności z wymaganiami dotyczącymi zapobiegania zanieczyszczeniom	<p>Zapobieganie zanieczyszczeniom środowiska morskigo oraz postępowanie w zakresie przeciwdziałania tym zanieczyszczeniom</p> <p>Znajomość środków zaradczych, jakie należy podjąć w celu ochrony środowiska morskigo przed zanieczyszczeniem oraz zasad postępowania w zakresie przeciwdziałania tym zanieczyszczeniom</p>	<p>Egzamin i ocena zaświadczeń uzyskanych z jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 poświadczona praktyka morska .2 poświadczone szkolenie na statku szkolnym 	<p>Procedury monitorowania działań pokładowych oraz zapewnienie ich zgodności z wymaganiami MARPOL są w pełni przestrzegane</p>
Utrzymanie zdolności żeglugowej statku	<p>Postępowanie przeciwwskażeniowe i wszystkie związane z nim urządzenia</p> <p>Stateczność statku</p> <p>Biegła znajomość i stosowanie tablic stateczności, przegiębienia i naprężeń oraz schematów urządzeń do obliczania naprężeń</p> <p>Zrozumienie podstawowych czynności, jakie należy podjąć w razie częściowej utraty pływalności w stanie nieuszkodzonym</p> <p>Zrozumienie podstaw wodoszczelności</p> <p>Budowa statku</p> <p>Ogólna znajomość głównych elementów statku i właściwych nazw różnych jego części</p>	<p>Egzamin i ocena zaświadczeń uzyskanych z jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 poświadczona praktyka morska .2 poświadczone szkolenie na statku szkolnym .3 poświadczone szkolenie na symulatorze tam gdzie jest to wymagane .4 poświadczone szkolenie na urządzeniach laboratoryjnych 	<p>Warunki stateczności są zgodne z kryteriami IMO dotyczącymi stateczności statku w stanie nieuszkodzonym przy uwzględnieniu wszystkich warunków załadowania</p> <p>Czynności zapewniające utrzymanie wodoszczelności statku są zgodne z przyjętą praktyką</p>

Tabela A-II/3 strona 9

KOMPETENCJE	WIEDZA, ZROZUMIENIE I BIEGŁOŚĆ	METODY DEMONSTROWANIA KOMPETENCJI	KRYTERIA OCENY KOMPETENCJI
Zapobieganie pożarom, kontrolowanie i zwalczanie pożarów na statku	Zapobieganie pożarom i urzędzenia do zwalczania pożarów Wiedza w zakresie zapobiegania pożarom Znajomość klas pożarów i zjawisk chemicznych im towarzyszących Znajomość systemów zwalczania pożarów Znajomość czynności, które należy podjąć na wypadek pożaru, łącznie z pożarami obejmującymi systemy paliwowe	Ocena zaświadczeń uzyskanych z poświadzonego szkolenia w zakresie zwalczania pożarów i ćwiczeń praktycznych jak wykazano w sekcji A-VI/3	Rodzaj i zakres problemu są natchmiasz rozpoznawane a wstępne czynności zgadzają się z procedurami i planami awaryjnymi statku Ewakuacja, zasady awaryjnego zatrzymania statku i odłączenia są odpowiednio do charakteru zagrożenia i są natchmiasz wykonywane Zachowanie właściwego porządku oraz poziomy i skale czasowe sporządzanych sprawozdań jak też informowanie personelu na pokładzie są stosowne do charakteru niebezpieczeństwa i odzwierciedlają rangę problemu
Obsługa urządzeń ratunkowych	Ratowanie życia Zdolność zorganizowania ćwiczeń opuszczenia statku i znajomość obsługi tratw i łodzi ratunkowych oraz urządzeń do ich opuszczania oraz ich rozkład, ich wyposażenie, łącznie z radiowymi urządzeniami satelitarnymi EPIRB, SART, skafandry i środki ochrony termicznej	Ocena zaświadczeń uzyskanych z poświadzonego szkolenia i ćwiczeń praktycznych jak wykazano w sekcji A-VI/2, paragrafy 1 do 4	Czynności związane z opuszczeniem statku i w sytuacjach zagrożenia życia na morzu są odpowiednie do istniejących okoliczności i warunków i są zgodne z przyjętymi praktykami i normami dotyczącymi bezpieczeństwa

Tabela A-II/3 strona 10

KOMPETENCJE	WIEDZA, ZROZUMIENIE I BIEGŁOŚĆ	METODY DEMONSTROWANIA KOMPETENCJI	KRYTERIA OCENY KOMPETENCJI
Stosowanie pierwszej pomocy medycznej na statku	Pomoc medyczna Praktyczne stosowanie medycznych zaleceń i radiowych porad, włączając zdolność do podjęcia skutecznych czynności w oparciu o taką wiedzę w razie wypadków lub chorób, których zaistnienie na statku jest prawdopodobne	Ocena zaświadczeń uzyskanych z potwierdzonego szkolenia jak wykazano w sekcji A-VII/4 ust. 1 do 3	Rozpoznanie prawdopodobnej przyczyny, charakteru i rozległości ran lub stanu zdrowia są szybkie, a leczenie zmniejsza bezpośrednie zagrożenie dla życia
Kontrolowanie zgodności z wymaganiami prawnymi	Podstawowa praktyczna znajomość stosownych Konwencji IMO dotyczących bezpieczeństwa życia na morzu oraz ochrony środowiska morskiego	Ocena zaświadczeń uzyskanych z egzaminów lub potwierdzonego szkolenia	Prawne wymagania dotyczące bezpieczeństwa życia na morzu oraz ochrony środowiska morskiego są poprawnie rozpoznawane

Sekcja A-II/4**Obowiązujące minimum wymagań dla wydawania świadectw marynarzom wchodzącym w skład wachty nawigacyjnej****Normy kompetencyjne:**

1 Każdy marynarz stanowiący część wachty nawigacyjnej na morskim statku o pojemności 500 ton rejestrowych brutto lub więcej powinien wykazać umiejętności zademonstrowania swojej kompetencji do wykonywania funkcji nawigacyjnych na poziomie pomocniczym, jak wyszczególniono w kolumnie 1 tabeli A-II/4.

2 Minimalna wiedza, zrozumienie i biegłość wymagane od marynarza stanowiącego część wachty nawigacyjnej na morskim statku o tonażu brutto 500 ton lub większym są wyszczególnione w kolumnie 2 tabeli A-II/4.

3 Każdy kandydat ubiegający się o certyfikat kompetencji jest obowiązany przedstawić dowód posiadania wymaganego poziomu wiedzy zgodnie z metodami egzaminowania i kryteriami dla sprawdzania kompetencji wyszczególnionymi w kolumnach 3 i 4 tabeli A-II/4. Odwołanie się do praktycznego testu w Kolumnie 3 może obejmować zatwierdzone szkolenie na ładzie, w trakcie którego studenci zostaną poddani praktycznemu testowi.

4 Jeśli nie istnieją tabele określające kompetencje dla poziomu pomocniczego w odniesieniu do pewnych funkcji, do obowiązków Administracji należy określenie właściwego szkolenia oraz wymagań dotyczących potwierdzenia lub też wydania odpowiedniego świadectwa osobie mającej sprawować tę funkcję.

Tabela A-II/4

Wykaz obowiązującego minimum wymagań dla marynarzy wchodzących w skład wachty nawigacyjnej

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
KOMPETENCJE	WIEDZA, ZROZUMIENIE I BIEGŁOŚĆ	METODY DEMONSTROWANIA KOMPETENCJI	KRYTERIA OCENY KOMPETENCJI
Sterowanie statkiem i wykonywanie komend na ster także w języku angielskim	Wykorzystanie kompasów magnetycznych i żyroskopowych Komendy na ster Przełączanie z automatycznego pilota na sterowanie ręczne i odwrotnie	Ocena zaświadczeń uzyskanych z: .1 testów praktycznych lub .2 poświadczonych praktyki morskiej lub poświadczonego szkolenia na statku szkolnym	Utrzymywany jest stały kurs w dopuszczalnych granicach z uwzględnieniem akwenu pływania oraz stanu morza. Zmiany kursu są łagodne i kontrolowane Porozumiewanie się jest zawsze wyraźne i związane a komendy są potwierdzane na sposób wyraźny
Utrzymywanie właściwej obserwacji wzrokowej i słuchowej	Odpowiedzialność wachty na oku, włącznie ze zgłaszaniem przybliżonego namiaru sygnału dźwiękowego, światła lub innego przedmiotu w stopniach lub rumbach	Ocena zaświadczeń uzyskanych z: .1 testów praktycznych lub .2 poświadczonych praktyki morskiej lub poświadczonego szkolenia na statku szkolnym	Sygnały dźwiękowe, światła i inne przedmioty są natychmiast wykrywane, a ich odpowiednie namiary w stopniach lub rumbach meldowane oficerowi wachtowemu

Tabela A-II/4 strona 2

KOMPETENCJE	WIEDZA, ZROZUMIENIE I BIEGŁOŚĆ	METODY DEMONSTROWANIA KOMPETENCJI	KRYTERIA OCENY KOMPETENCJI
Przyczynianie się do kontrolowania i bezpiecznego kierowania wachtą	<p>Okrętowe terminy i definicje</p> <p>Wykorzystanie odpowiednich, wewnętrznych systemów łączności i systemów alarmowych</p> <p>Zdolność zrozumienia rozkazów i porozumiewania się z oficerem wachtowym w sprawach związanych z pełnieniem obowiązków wachtowych</p> <p>Procedury zdania, pełnienia i przyjęcia wachty</p> <p>Informacje wymagane do pełnienia bezpiecznej wachty</p> <p>Podstawowe procedury ochrony środowiska</p>	<p>Ocena zaświadczeń uzyskanych z potwierdzonej praktyki morskiej lub potwierdzonego szkolenia na statku szkolnym</p>	<p>Porozumiewanie się jest wyraźne i zwięzłe, a od oficera wachtowego oczekuje się rady lub wyjaśnień, gdy informacje lub instrukcje dotyczące pełnienia wachty nie są jednoznaczne</p> <p>Pełnienie, przyjęcie i przekazanie wachty są zgodne z przyjętą praktyką i zasadami.</p>
Obsługa urządzeń awaryjnych i stosowanie procedur awaryjnych	<p>Znajomość obowiązków i sygnałów alarmowych w razie awarii</p> <p>Znajomość pirotechnicznych sygnałów wzywania pomocy, satelitarnych EPIRB i SART</p> <p>Unikanie fałszywych alarmów wzywania pomocy oraz czynności, jakie należy podjąć na wypadek przypadkowego ich uruchomienia</p>	<p>Ocena zaświadczeń uzyskanych z potwierdzonej praktyki morskiej lub potwierdzonego szkolenia na statku szkolnym</p>	<p>Początkowe czynności po uswiadomieniu sobie niebezpieczeństwa lub nienormalnej sytuacji są zgodne z ustaloną praktyką i zasadami.</p> <p>Porozumiewanie się jest zawsze wyraźne i zwięzłe, a komendy są potwierdzane na sposób wyraźny.</p> <p>Integralność systemów awaryjnych i systemów alarmowania o niebezpieczeństwie jest ciągle utrzymywana.</p>

Rozdział III

Wymagania dotyczące działu maszynowego

Sekcja A-III/1

Obowiązujące minimum wiadomości wymaganych do wydania dyplomu oficerom kierującym wachtą w siłowni obsadzonej załogą lub wyznaczanych na wachtowych mechaników w siłowni bezzałogowej

Szkolenie

1 Kształcenie i szkolenie wymagane w ust. 2.3 przepisów III/1 będzie obejmowało szkolenie mechanicznych i elektrycznych umiejętności warsztatowych zgodnych z obowiązkami oficera mechanika.

Szkolenie na statku

2 Każdy kandydat ubiegający się o wydanie Dyplomu oficera kierującego wachtą w siłowni obsadzonej załogą lub wyznaczanego na wachtowego mechanika w siłowni bezzałogowej na statkach napędzanych maszyną główną, o mocy 750 kW lub więcej, powinien na statku odbyć zatwierdzony program szkolenia, które:

- .1 zapewnia, że podczas wymaganego okresu służby na morzu kandydat otrzyma systematyczne praktyczne szkolenie i doświadczenie w zakresie zadań, obowiązków i odpowiedzialności oficera kierującego wachtą w siłowni, z uwzględnieniem wytycznych podanych w sekcji B-III/1 niniejszego Kodu;
- .2 jest ściśle nadzorowane i monitorowane przez wykwalifikowanego oficera mechanika na statku, na którym wykonywana jest ta potwierdzona służba morska; oraz
- .3 jest odpowiednio dokumentowane w książce praktyk morskich.

Normy kompetencyjne

3 Każdy kandydat ubiegający się o wydanie dyplomu oficera kierującego wachtą w siłowni obsadzonej załogą lub wyznaczonego na dyżurnego mechanika w siłowni bezzałogowej na statkach napędzanych maszyną główną o mocy 750 kW lub więcej będzie musiał zademonstrować zdolność do podejmowania na poziomie operacyjnym zadań, obowiązków i odpowiedzialności wyszczególnionych w kolumnie 1 tabeli A-III/1.

4 Minimalny zakres wiedzy, zrozumienia i biegłości wymaganych do uzyskania dyplomu jest wyszczególniony w kolumnie 2 tabeli A-III/1.

5 Poziom wiedzy w zakresie przedmiotów wyszczególnionych w kolumnie 2 tabeli A-III/1 powinien być wystarczający do tego, aby kandydat mógł pełnić służbę jako oficer kierujący wachtą.

6 Szkolenie i doświadczenie pozwalające osiągnąć niezbędny poziom wiedzy teoretycznej, zrozumienia i biegłości powinno opierać się na sekcji A-VIII/2 części 3-2 - Podstawowe zasady, których należy przestrzegać podczas pełnienia wachty maszynowej i które również powinny uwzględniać odpowiednie wymagania niniejszej części oraz wytycznych danych w części B tego Kodu.

7 Kandydat ubiegający się o wydanie dyplomu uprawniającego do objęcia służby na statkach, na których kotły parowe nie stanowią części maszynowni, może pominąć odpowiednie wymagania w tabeli A-III/1. Dyplom przyznany na takiej podstawie nie będzie upoważniał do pełnienia służby na statkach, na których kotły parowe stanowią część siłowni okrętowej statku, dopóki oficer mechanik nie spełni wymagań pominiętych uprzednio z tabeli A-III/1. Wszystkie takie ograniczenia powinny być stwierdzone na dyplomie oraz w jego potwierdzeniu.

8 Każdy kandydat ubiegający się o wydanie dyplomu powinien dostarczyć dowody osiągnięcia wymaganych norm kompetencyjnych zgodnie ze sposobami demonstrowania kompetencji i kryteriami oceny kompetencji przedstawionymi w kolumnach 3 i 4 tabeli A-III/1.

Podróże przybrzeżne

9 Wymagania ust. 2.2 i 2.3 prawidła III/1 mogą być inne dla oficerów mechaników na statkach napędzanych maszyną główną o mocy mniejszej niż 3000 kW, a zatrudnionych na statkach przybrzeżnych mając na uwadze bezpieczeństwo wszystkich statków pływających na tych samych wodach. Każde takie ograniczenie powinno być stwierdzone na dyplomie i w jego potwierdzeniu.

Tabela A-III/1

Wykaz obowiązującego minimum wymagań dla oficerów mechaników kierujących wachtą w siłowni obsadzonej zatogą lub wyznaczonych na dyżurnych mechaników w siłowni okresowo bezzatogowej
 Funkcja: Mechanika okrętowa na poziomie operacyjnym

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
KOMPETENCJE	WIEDZA, ZROZUMIENIE I BIEGŁOŚĆ	METODY DEMONSTROWANIA KOMPETENCJI	KRYTERIA OCENY KOMPETENCJI
Wykorzystanie odpowiednich narzędzi do wytwarzania elementów i typowych reperacji remontowych wykonywanych na statkach	<p>Charakterystyka i ograniczenia dotyczące materiałów wykorzystywanych w budowie i remontach statków i urządzeń</p> <p>Charakterystyki i ograniczenia procesów wykorzystywanych przy wytwarzaniu elementów i remontach</p> <p>Właściwości i parametry brane pod uwagę przy produkcji i remoncie systemów i części składowych</p> <p>Stosowanie bezpiecznej pracy w środowisku warsztatowym</p>	<p>Egzamin i ocena zaświadczeń uzyskanych z jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <p>.1 potwierdzone szkolenie warsztatowe</p> <p>.2 potwierdzona praktyka i testy</p>	<p>Określenie ważnych parametrów dla wyprodukowania części okrętowych jest właściwe</p> <p>Wybór materiału jest odpowiedni</p> <p>Wytwarzanie części zapasowych jest w granicach zatoczonych tolerancji</p> <p>Wykorzystanie urządzeń i narzędzi mechanicznych jest właściwe i bezpieczne</p>
Wykorzystanie narzędzi ręcznych i urządzeń pomiarowych do demontażu, konserwacji, naprawy i montażu mechanizmów okrętowych i urządzeń	<p>Charakterystyki projektowe i wybór materiałów przy budowie urządzeń</p> <p>Interpretacja rysunków maszynowych i podręczników</p> <p>Charakterystyki operacyjne urządzeń i systemów</p>	<p>Egzamin i ocena zaświadczeń uzyskanych z jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <p>.1 potwierdzone szkolenie warsztatowe</p> <p>.2 potwierdzona praktyka i testy</p>	<p>Zastosowane procedury bezpieczeństwa są właściwe</p> <p>Wybór narzędzi i urządzeń zapasowych jest właściwy</p> <p>Demontaż, przegląd, naprawa i składanie urządzeń jest zgodne z podręcznikami i dobrą praktyką</p> <p>Ponowne włączenie do pracy i próby działania jest zgodne z podręcznikiem i dobrą praktyką</p>

Tabela A-III/1 strona 2

KOMPETENCJE	WIEDZA, ZROZUMIENIE I BIEGŁOŚĆ	METODY DEMONSTROWANIA KOMPETENCJI	KRYTERIA OCENY KOMPETENCJI
Wykorzystanie narzędzi ręcznych, elektrycznych i elektronicznych urządzeń pomiarowych i testujących do wykrywania usterek, czynności konserwacyjnych i naprawczych	<p>Wymaganie bezpieczeństwa przy pracy na okrętowych systemach elektrycznych</p> <p>Budowa i podstawy funkcjonowania okrętowych, elektrycznych systemów oraz urządzeń prądu zmiennego i stałego</p> <p>Budowa i zasady działania elektrycznych urządzeń testujących i pomiarowych</p>	<p>Egzamin i ocena zaświadczeń uzyskanych z jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 potwierdzone szkolenie warsztatowe .2 potwierdzona praktyka i testy 	<p>Zastosowanie procedur bezpieczeństwa jest zadowalające</p> <p>Wybór i wykorzystanie urządzeń testujących jest właściwe, a interpretacja wyników jest dokładna</p> <p>Wybór postępowania dla prowadzenia naprawy i konserwacji jest zgodny z podręcznikami i dobrą praktyką</p> <p>Zdwanie i testowanie działania urządzeń i systemów wprowadzanych ponownie do eksploatacji po naprawie są zgodne z podręcznikiem i dobrą praktyką</p>
KOMPETENCJE	WIEDZA, ZROZUMIENIE I BIEGŁOŚĆ	METODY DEMONSTROWANIA KOMPETENCJI	KRYTERIA OCENY KOMPETENCJI
Pełnienie bezpiecznej wachty maszynowej	<p>Gruntowna znajomość podstawowych zasad przy pełnieniu wachty maszynowej obejmuje:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 Obowiązki związane z przyjmowaniem i potwierdzaniem przyjęcia wachty .2 Podejmowanie rutynowych obowiązków w czasie wachty. .3 Prowadzenie dziennika maszynowego i znaczenie dokonywanych odczytów. .4 Obowiązki związane z przekazywaniem wachty 	<p>Egzamin i ocena zaświadczeń uzyskanych z jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 potwierdzona praktyka morska .2 potwierdzone szkolenie na statku szkolnym .3 potwierdzone szkolenie na symulatorze tam gdzie jest to wymagane .4 szkolenie na urządzeniach laboratoryjnych 	<p>Pełnienie, przekazywanie i zdawanie wachty jest zgodne z przyjętymi zasadami i procedurami, częstotliwość i zakres monitorowania układów i urządzeń maszynowych jest zgodny z zaleceniami producentów i przyjętymi zasadami.</p> <p>Postępowanie obejmuje podstawowe zasady pełnienia wachty maszynowej.</p> <p>Prawidłowe prowadzenie i zapisywanie ruchów i czynności w odniesieniu do systemów maszynowych statku.</p>

Tabela A-III/1 strona 3

KOMPETENCJE	WIEDZA, ZROZUMIENIE I BIEGŁOŚĆ	METODY DEMONSTROWANIA KOMPETENCJI	KRYTERIA OCENY KOMPETENCJI
Pełnienie bezpiecznej wachty maszynowej	<p>Bezpieczeństwo i postępowanie w nagłych wypadkach. Przejście ze zdalnego sterowania/ automatycznego do ręcznego kierowania wszystkimi systemami</p> <p>Podjęcie środków bezpieczeństwa w czasie wachty, natychmiastowe działanie na wypadek pożaru lub wypadku ze szczególnym uwzględnieniem systemów paliw</p>		
Użycie języka angielskiego w formie pisemnej i ustnej	Znajomość języka angielskiego umożliwiająca korzystanie z wydawnictw technicznych oraz wykonywanie obowiązków oficera mechanika	Egzamin i ocena zaświadczeń uzyskanych z praktycznego szkolenia	<p>Wydawnictwa techniczne istotne dla obowiązków mechanika są odpowiednio interpretowane</p> <p>Polecenia są wyraźne i zrozumiałe</p>

Tabela A-III/1 strona 4

KOMPETENCJE	WIEDZA, ZROZUMIENIE I BIEGŁOŚĆ	METODY DEMONSTROWANIA KOMPETENCJI	KRYTERIA OCENY KOMPETENCJI
<p>Obsługa maszyn głównych i pomocniczych oraz związanych z nimi systemów sterowania</p>	<p>Maszyny główne i pomocnicze</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 przygotowanie siłowni głównej i siłowni pomocniczej do pracy .2 obsługa kotłów parowych oraz systemów spalania .3 <i>metody sprawdzania poziomu wody w kotłach parowych i niezbędne czynności w przypadku niewłaściwego poziomu wody</i> .4 lokalizacja typowych usterek w urządzeniach mechanicznych i zespołach w przedziale maszynowym i kotłowym oraz czynności niezbędne dla zapobiegania uszkodzeniom 	<p>Ocena zaświadczeń uzyskanych z jednego lub kilku następujących wymagań;</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 potwierdzona praktyka morska .2 potwierdzone szkolenie na statku szkolnym .3 potwierdzone szkolenie na symulatorze, tam gdzie jest to wymagane .4 szkolenie na urządzeniach laboratoryjnych 	<p>Działania są planowane i wykonywane zgodnie z ustanowionymi przepisami i zasadami zapewniającymi bezpieczeństwo działań i unikanie skażenia środowiska morskiego</p> <p>Odchylenia od norm są natychmiast prawidłowo rozpoznawane</p> <p>Wydajność zespołów i systemów maszynowych ściśle spełnia wymagania wliczając w to zmiany z mostka odnoszące się do zmian prędkości i kierunku</p>
<p>Obsługa systemu pomp i związanych z nim systemów sterujących</p>	<p>Systemy pomp</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 rutynowa praca pomp .2 obsługa systemów pomp: zęzowego, balastowego i ładunkowego 	<p>Ocena zaświadczeń uzyskanych z jednego lub kilku następujących wymagań;</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 potwierdzona praca na morzu .2 potwierdzone szkolenie na statku szkolnym .3 potwierdzone szkolenie na symulatorze, tam gdzie jest to wymagane .4 szkolenie na urządzeniach laboratoryjnych 	<p>Działania są planowane i wykonywane zgodnie z ustanowionymi przepisami i zasadami zapewniającymi bezpieczeństwo działań i unikanie skażenia środowiska morskiego</p>

Tabela A-III/1 strona 5

Funkcja: Elektrotechnika, Elektronika i Automatyka na poziomie operacyjnym

KOMPETENCJE	WIEDZA, ZROZUMIENIE I BIEGŁOŚĆ	METODY DEMONSTROWANIA KOMPETENCJI	KRYTERIA OCENY KOMPETENCJI
Obsługa prądnic prądu statego i zmiennego oraz układów sterowania	<p>Urządzenia prądotwórcze</p> <p>Podstawowa znajomość zagadnień i umiejętności dotyczących elektryczności.</p> <p>Przygotowanie, uruchomienie, sprzężanie i praca prądnic prądu statego i zmiennego.</p> <p>Lokalizacja typowych usterek oraz czynności zapobiegające uszkodzeniom.</p> <p>Układy sterowania</p> <p>Lokalizacja typowych usterek oraz czynności zapobiegających uszkodzeniom.</p>	<p>Ocena zaświadczeń uzyskanych z jednego lub kilku następujących wymagań;</p> <p>.1 potwierdzona praca na morzu</p> <p>.2 potwierdzone szkolenie na statku szkolnym</p> <p>.3 potwierdzone szkolenie na symulatorze, tam gdzie jest to wymagane</p> <p>.4 szkolenie na urządzeniach laboratoryjnych</p>	<p>Działania są planowe i wykonywane zgodnie z ustanowionymi przepisami i zasadami zapewniającymi ich bezpieczeństwo</p>

Tabela A-III/1 strona 6

Funkcja: Konserwacja i naprawa na poziomie operacyjnym

KOMPETENCJE	WIEDZA, ZROZUMIENIE I BIEGŁOŚĆ	METODY DEMONSTROWANIA KOMPETENCJI	KRYTERIA OCENY KOMPETENCJI
Konserwacja maszyn okrętowych oraz układów sterowania	<p>Urządzenia okrętowe</p> <p>Podstawowa wiedza oraz umiejętności mechaniczne</p> <p>Zasady bezpieczeństwa i postępowania w nagłych przypadkach</p> <p>Bezpieczne odłączenie wszystkich zespołów i urządzeń, zezwolenie na pracę na nich</p> <p>Konserwacja, naprawa zespołów i urządzeń</p>	<p>Ocena zaświadczeń uzyskanych z jednego lub kilku następujących wymagań;</p> <p>.1 potwierdzona praca na morzu</p> <p>.2 potwierdzone szkolenie na statku szkolnym</p> <p>.3 potwierdzone szkolenie na symulatorze, tam gdzie jest to wymagane</p> <p>.4 szkolenie na urządzeniach laboratoryjnych</p>	<p>Odlączenie, rozbiórka i składowanie zespołów i urządzeń są zgodne z przyjętą praktyką i zasadami. Podjęte czynności prowadzą do odnowienia zespołów metodą najwygodniejszą, najodpowiedniejszą dla istniejących okoliczności i warunków</p>

Tabela A-III/1 strona 7

Funkcja: Kontrolowanie operacji na statku i opieka nad osobami na statku, na poziomie operacyjnym

KOMPETENCJE	WIEDZA, ZROZUMIENIE I BIEGŁOŚĆ	METODY DEMONSTROWANIA KOMPETENCJI	KRYTERIA OCENY KOMPETENCJI
Zapewnienie zgodności z wymaganiami dotyczącymi ochrony przed zanieczyszczeniami	Zapobieganie zanieczyszczeniom środowiska morskigo Znajomość środków ostrożności, jakie należy podjąć, aby zapobiegać zanieczyszczeniu środowiska morskigo Zasady zapobiegania zanieczyszczeniom i wszystkie związane z tym urządzenia	Ocena zaświadczeń uzyskanych z jednego lub kilku następujących wymagań; .1 potwierdzona praktyka na morzu .2 potwierdzone szkolenie na statku szkolnym	Zasady monitorowania działań okrętowych i zgodności z wymaganiami MARPOL są w pełni przestrzegane
Utrzymywanie zdolności żeglugowej statku	Stateczność statku Czynna znajomość i zastosowanie tabel stateczności, przegłębienia i napiężeń oraz schematów i urządzeń obliczających Zrozumienie podstaw wodoszczelności Zrozumienie podstawowych czynności, jakie należy podjąć w przypadku częściowej utraty pływalności początkowej Budowa statku Ogólna znajomość zasadniczych części składowych statku i właściwych nazw jego różnych części	Ocena zaświadczeń uzyskanych z jednego lub kilku następujących wymagań; .1 potwierdzona praca na morzu .2 potwierdzone szkolenie na statku szkolnym .3 potwierdzone szkolenie na symulatorze, tam gdzie jest to wymagane .4 szkolenie na urządzeniach laboratoryjnych	Warunki stateczności są zgodne z kryteriami IMO dla stateczności początkowej we wszystkich możliwych warunkach załadowania Czynności zapewniające utrzymanie wodoszczelności statku są zgodne z przyjętą praktyką

Tabela A-III/1 strona 8

KOMPETENCJE	WIEDZA, ZROZUMIENIE I BIEGŁOŚĆ	METODY DEMONSTROWANIA KOMPETENCJI	KRYTERIA OCENY KOMPETENCJI
Zapobieganie pożarom, kontrolowanie zwalczania pożarów na statkach	Zapobieganie pożarom i urzędzenia do zwalczania pożarów Wiedza w zakresie zapobiegania pożarom Znajomość klas pożarów i zjawisk chemicznych im towarzyszących Znajomość systemów zwalczania pożarów Czynności, które należy podjąć na wypadek pożaru, oraz pożary obejmujące systemy paliwowe	Ocena zaświadczeń uzyskanych z potwierzonego szkolenia w zakresie zwalczania pożarów i z praktycznego doświadczenia jak wykazano w sekcji A-VI/3	Rodzaj i wielkość zagrożenia są natychmiast lokalizowane a wstępne czynności są zgodne z procedurami i planami awaryjnymi statku Ewakuacja, zasady awaryjnego odłączenia są właściwe do charakteru zagrożenia i są natychmiast wykonywane Właściwy porządek oraz kolejność sporządzanych sprawozdań jak też informowanie personelu na pokładzie są stosowne do rodzaju niebezpieczeństwa i odzwierciedlają wagę zagrożenia
Obsługa urządzeń ratunkowych	Ratowanie życia Zdolność zorganizowania ćwiczeń opuszczenia statku, znajomość obsługi tratw i fodzi ratunkowych, urządzeń do ich opuszczania, ich rozkład, wyposażenie radiowe, urządzenia ratunkowe, satelitarne EPIRB, SART, skafandry i środki ochrony termicznej Znajomość technik przeżycia na morzu	Ocena zaświadczeń uzyskanych z poświadzonego szkolenia w zakresie zwalczania pożarów i z praktycznego doświadczenia jak wykazano w sekcji A-VI/2 ust. 1 do 4	Czynności związane z opuszczeniem statku w sytuacjach akcji ratunkowych są odpowiednio do zagrożenia, zgodne z przyjętymi praktykami i normami bezpieczeństwa

Tabela A-III/1 strona 9

KOMPETENCJE	WIEDZA, ZROZUMIENIE I BIEGŁOŚĆ	METODY DEMONSTROWANIA KOMPETENCJI	KRYTERIA OCENY KOMPETENCJI
Stosowanie pierwszej pomocy medycznej na statku	Pomoc medyczna Praktyczne stosowanie medycznych zaleceń i radiowych porad, włączając zdolność do podjęcia skutecznych czynności w oparciu o taką wiedzę w razie wypadków lub chorób, których zaistnienie na statku jest prawdopodobne	Ocena zaświadczeń uzyskanych z potwierdzonego szkolenia jak wykazano w sekcji A-VII/4 ust. 1 do 3	Rozpoznanie prawdopodobnej przyczyny, charakteru i rozległości ran lub stanu zdrowia są szybkie a leczenie zmniejsza bezpośrednie zagrożenie dla życia
Kontrolowanie zgodności z wymaganiami prawnymi	Podstawowa praktyczna znajomość stosownych Konwencji IMO dotyczących bezpieczeństwa życia na morzu oraz ochrony środowiska morskigo	Ocena zaświadczeń uzyskanych z egzaminów lub potwierdzonego szkolenia	Prawne wymagania dotyczące bezpieczeństwa życia na morzu oraz ochrony środowiska morskigo są poprawnie rozpoznawane

Sekcja A-III/2**Obowiązujące minimum wymagań do wydania dyplomu starszym i drugim oficerom mechanikom na statkach z głównym napędem o mocy 3000 kW lub więcej****Normy kompetencyjne:**

- 1 Każdy kandydat do uzyskania dyplomu starszego oficera mechanika i drugiego oficera mechanika na statkach z głównym napędem o mocy 3000 kW lub więcej winien zademonstrować zdolności do podejmowania na poziomie zarządzania zadań, obowiązków i odpowiedzialności wyszczególnionych w kolumnie 1 tabeli A-III/2.
- 2 Minimalna wiedza, zrozumienie i biegłość wymagane od kandydatów do uzyskania dyplomu są wyszczególnione w kolumnie 2 tabeli A-III/2. Obejmuje ona, rozwija i pogłębia przedmioty wyszczególnione w kolumnie 2 tabeli A-III/1 dla oficerów kierujących wachtą maszynową.
- 3 Mając na uwadze fakt, że drugi oficer mechanik w każdym momencie powinien być w stanie przejąć odpowiedzialność starszego oficera mechanika, ocena powyższego powinna być nakierowana na przetestowanie zdolności kandydata do przyswojenia wszystkich dostępnych informacji mających wpływ na bezpieczne działanie mechanizmów statku i na ochronę środowiska morskiego.
- 4 Poziom wiedzy z przedmiotów wyszczególnionych w kolumnie 2 tabeli A-III/2 powinien być wystarczający do tego, aby umożliwić kandydatom służbę w charakterze starszego oficera mechanika lub drugiego oficera mechanika.
- 5 Szkolenie i praktyka dla osiągnięcia niezbędnego poziomu wiedzy teoretycznej, zrozumienia i biegłości powinny uwzględniać stosowne wymagania niniejszej części oraz wytycznych zamieszczonych w części B tego Kodu.
- 6 Administracja może pominąć wymagania dotyczące znajomości typów mechanizmów napędowych innych niż zainstalowane mechanizmy, dla których określa się ważność przyznanego dyplomu. Dyplom uzyskany na takiej podstawie nie powinien uprawniać do pracy na statkach posiadających inne kategorie zespołów napędowych, które zostały pominięte, dopóki oficer mechanik nie udowodni, że jest kompetentny w tym zakresie wiedzy. Wszystkie takie ograniczenia powinny być stwierdzone w dyplomie oraz w jego potwierdzeniu.
7. Każdy kandydat ubiegający się o uzyskanie dyplomu powinien dostarczyć dowodów potwierdzających osiągnięcie wymaganych norm kompetencyjnych przez zademonstrowanie kompetencji do wykonywania zadań i obowiązków oraz ponoszenia odpowiedzialności wyszczególnionych w kolumnie 1 tabeli A-III/2, zgodnie z metodami demonstrowania kompetencji i kryteriami oceny kompetencji zebranymi w kolumnach 3 i 4 tabeli A-III/2.

Podróże przybrzeżne

8. Poziom wiedzy, zrozumienia i biegłości, wymagany w różnych sekcjach wyszczególnionych w kolumnie 2 tabeli A-III/2, może być zmieniony dla oficerów statków z ograniczoną mocą napędu uprawiających żeglugę przybrzeżną, w stopniu uznanym za niezbędny, pamiętając o wpływie tego faktu na bezpieczeństwo wszystkich statków, które mogą działać na tych samych wodach. Każde takie ograniczenie powinno być stwierdzone w dyplomie i jego potwierdzeniu.

Tabela A-III/2

Wykaz minimalnych wymagań kompetencji dla starszych oficerów mechaników i drugih oficerów mechaników na statkach z napędem głównym o mocy 3000 kW i większej

Funkcja : Mechanika okrętowa na poziomie zarządzania

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
KOMPETENCJE	WIEDZA, ZROZUMIENIE I BIEGŁOŚĆ	METODY DEMONSTROWANIA KOMPETENCJI	KRYTERIA OCENY KOMPETENCJI
Planowanie i sporządzanie harmonogramów czynności	Wiedza teoretyczna Termodynamika i wymiana ciepła Mechanika i mechanika cieczy Zasady obsługi okrętowych instalacji napędowych (wysokoprężny silnik spalinowy, turbina parowa i gazowa) oraz chłodnictwo Fizyczne i chemiczne właściwości paliw i smarów Technologia materiałów Budownictwo okrętowe i konstrukcja statku w tym nadzór nad uszkodzeniami	Egzamin i ocena świadectwa uzyskanego w wyniku jednego lub kilku następujących wymagań: .1 uznanej praktyki eksploatacyjnej .2 uznanej praktyki na statku szkolnym .3 uznanego szkolenia na symulatorze, o ile to ma zastosowanie	Planowanie i przygotowanie czynności jest dostosowane do parametrów projektowych urządzeń napędowych i do wymagań danej podróży
Uruchamianie i odstawianie napędu głównego i mechanizmów pomocniczych, łącznie ze związanymi systemami		Egzamin i ocena świadectwa uzyskanego w wyniku jednego lub kilku następujących: .1 uznanej praktyki eksploatacyjnej .2 uznanej praktyki na statku szkolnym .3 uznanego szkolenia na symulatorze, o ile to ma zastosowanie	Metody przygotowania do uruchomienia napędu głównego, eksploatacji paliwa, smarów, wody chłodzącej i powietrza, które są najodpowiedniejsze. Sprawdzanie ciśnień, temperatur i obrotów podczas uruchamiania i w okresie podgrzewania jest zgodne ze specyfikacjami technicznymi i uzgodnionymi planami roboczymi. Nadzorowanie głównego zespołu napędowego i systemów pomocniczych jest wystarczające do zachowania bezpiecznych warunków obsługi. Metody przygotowania do odstawienia i nadzorowanie stygnięcia silnika, które są najodpowiedniejsze

Tabela A-III/2 strona 2

KOMPETENCJE	WIEDZA, ZROZUMIENIE I BIEGŁOŚĆ	METODY DEMONSTROWANIA KOMPETENCJI	KRYTERIA OCENY KOMPETENCJI
Obsługa, kontrola i ocena osiągnięć oraz wydajności silnika	Wiedza praktyczna Obsługa i zatrzymanie: .1. morskich silników wysokoprężnych .2. morskich parowych zespołów napędowych .3. morskich turbin gazowych	Egzamin i ocena świadectwa uzyskanego w wyniku jednego lub kilku następujących wymagań: .1. uznanej praktyki eksploatacyjnej .2. uznanej praktyki na statku szkolnym .3. uznanego szkolenia na symulatorze, o ile to stosowne	Metody pomiaru obciążenia silników są zgodne z opisem technicznym Osiągi eksploatacyjne sprawdzane są w porównaniu z poleceniami z mostka Poziom osiągnięć jest zgodny z opisem technicznym
Utrzymywanie bezpieczeństwa wyposażenia silnika, systemów i obsługi	Obsługa i konserwacja mechanizmów pomocniczych, łącznie z systemami pomp i rurociągów i instalacją kotła pomocniczego i systemów urządzenia sterowego Obsługa, próby i konserwacja urządzeń przetadunkowych i mechanizmów pokładowych	Egzamin i ocena świadectwa uzyskanego w wyniku jednego lub kilku następujących wymagań: .1. uznanej praktyki na statku .2. uznanej praktyki na statku szkolnym	Przedsięwzięcia zapewniające bezpieczne i skuteczne działania i stan mechanizmów są odpowiednie dla wszystkich trybów postępowania

Tabela A-III/2 strona 3

KOMPETENCJE	WIEDZA, ZROZUMIENIE I BIEGŁOŚĆ	METODY DEMONSTROWANIA KOMPETENCJI	KRYTERIA OCENY KOMPETENCJI
Kierowanie operacjami paliwowymi i balastowymi	Obsługa i zatrzymanie mechanicznie łącznie z systemami pomp i rurociągów	Egzamin i ocena świadectwa uzyskanego w wyniku jednego lub kilku następujących wymagań: .1 uznanej praktyki eksploatacyjnej .2 uznanej praktyki na statku szkolnym .3 uznanego szkolenia na symulatorze, o ile to stosowne	Operacje paliwowe i balastowe spełniają wymagania eksploatacyjne i są wykonywane tak, aby chronić środowisko morskie przed zanieczyszczeniami
Użycie wewnętrznych systemów łączności	Obsługa wszystkich wewnętrznych systemów łączności na statku	Egzamin i ocena świadectwa uzyskanego w wyniku jednego lub kilku następujących wymagań: .1 uznanej praktyki eksploatacyjnej .2 uznanej praktyki na statku szkolnym .3 uznanego szkolenia na symulatorze, o ile to stosowne .4 uznanego szkolenia na urządzeniach laboratoryjnych	Nadawanie i odbieranie komunikatów jest logiczne i udane Zapisy łączności są kompletne, dokładne i zgodne z wymogami ustawowymi

Tabela A-III/2 strona 4

Funkcja: Elektrotechnika, Elektronika i Automatyka na poziomie zarządzania

KOMPETENCJE	WIEDZA, ZROZUMIENIE I BIEGŁOŚĆ	METODY DEMONSTROWANIA KOMPETENCJI	KRYTERIA OCENY KOMPETENCJI
Obsługa elektrycznych i elektronicznych urządzeń sterujących	<p>Wiedza teoretyczna</p> <p>Elektrotechnika okrętowa, elektronika i urządzenia elektryczne</p> <p>Podstawy automatyki, techniki kontrolno-pomiarowej i systemów sterowania</p> <p>Wiedza praktyczna</p> <p>Obsługa, testowanie i eksploatacja elektrycznych i elektronicznych układów sterowania w tym diagnostyka uszkodzeń</p>	<p>Egzamin i ocena świadectwa uzyskanego w wyniku jednego lub kilku następujących:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 uznanej praktyki eksploatacyjnej .2 uznanej praktyki na statku szkolnym .3 uznanego szkolenia na symulatorze, o ile to stosowne .4 uznanego szkolenia na urządzeniach laboratoryjnych 	<p>Obsługa urządzeń i systemów jest zgodna z instrukcjami obsługi</p> <p>Poziomy osiągnięć są zgodne z opisem technicznym</p>
Testowanie, wykrywanie, naprawa i wymiana elektrycznej i elektronicznej aparatury kontrolnej w celu zapewnienia prawidłowego jej działania		<p>Egzamin i ocena świadectwa uzyskanego w wyniku jednego lub kilku następujących:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 uznanej praktyki eksploatacyjnej .2 uznanej praktyki na statku szkolnym .3 uznanego szkolenia na symulatorze, o ile to stosowne .4 uznanego szkolenia na urządzeniach laboratoryjnych 	<p>Czynności utrzymania są prawidłowo zaplanowane zgodnie z warunkami technicznymi, prawnymi, bezpieczeństwa i proceduralnymi</p> <p>Wpływ usterek na współpracujące zespoły i systemy jest dokładnie rozpoznawany, okrętowe rysunki techniczne są poprawnie interpretowane, instrumenty pomiarowe i kalibrujące są poprawnie używane, a czynności są umotywowane</p>

Tabela A-III/2 strona 5

Funkcja: Remonty i naprawa na poziomie zarządzania

KOMPETENCJE	WIEDZA, ZROZUMIENIE I BIEGŁOŚĆ	METODY DEMONSTROWANIA KOMPETENCJI	KRYTERIA OCENY KOMPETENCJI
Organizowanie bezpiecznych procedur konserwacji i naprawy	Wiedza teoretyczna Praktyka techniki okrętowej Wiedza praktyczna Organizacja i przeprowadzenie bezpiecznych procedur utrzymania i naprawy	Egzamin i ocena świadectwa uzyskanego w wyniku jednego lub kilku następujących wymagań: .1 uznanej praktyki eksploatacyjnej .2 uznanej praktyki na statku szkolnym .3 uznanego szkolenia warsztatowego	Czynności utrzymania są poprawnie zaplanowane i wykonywane zgodnie z warunkami technicznymi, prawnymi, bezpieczeństwa i proceduralnymi. Dostępne są odpowiednie plany, specyfikacje, materiały i urządzenia konieczne do utrzymania i naprawy. Podjęte czynności prowadzą do regeneracji zespołów najodpowiedniejszą metodą
Wykrywanie i rozpoznawanie wadliwego funkcjonowania mechanizmów i korygowanie usterek	Wiedza praktyczna Wykonywanie wadliwego funkcjonowania mechanizmów, umiejscawianie usterek i czynności zapobiegające uszkodzeniom	Egzamin i ocena świadectwa uzyskanego w wyniku jednego lub kilku następujących wymagań: .1 uznanej praktyki eksploatacyjnej .2 uznanej praktyki na statku szkolnym .3 uznanego szkolenia na symulatorze, o ile to stosowne	Metody porównywania rzeczywistych warunków pracy są zgodne z zalecaną praktyką i procedurami. Czynności i decyzje są zgodne z technicznymi warunkami eksploatacyjnymi i ograniczeniami
Zapewnienie bezpiecznej pracy w praktyce	Wiedza praktyczna Bezpieczna praca w praktyce	Egzamin i ocena świadectwa uzyskanego w wyniku jednego lub kilku następujących wymagań: .1 uznanej praktyki eksploatacyjnej .2 uznanej praktyki na statku szkolnym	Praktyka pracy jest zgodna z wymaganiami prawnymi kodeksami praktyki, zezwoleniami na pracę i sprawami środowiska

Tabela A-III/2 strona 6

Funkcja: Nadzór nad eksploatacją statku i opieka nad osobami na poziomie zarządzania

KOMPETENCJE	WIEDZA, ZROZUMIENIE I BIEGŁOŚĆ	METODY DEMONSTROWANIA KOMPETENCJI	KRYTERIA OCENY KOMPETENCJI
Kontrola przegłębienia, stateczności i naprężeń	Zrozumienie podstawowych zasad konstrukcji statku oraz teoria i czynniki wpływające na przegłębienie i stateczność, środki zaradcze niezbędne dla zachowania przegłębienia i stateczności Znajomość wpływu na przegłębienie i stateczności statku w przypadku uszkodzenia i zalania przedziału i środki zaradcze jakie należy podjąć Znajomość zaleceń IMO dotyczących stateczności statku.	Egzamin i ocena świadectwa uzyskanego w wyniku jednego lub kilku następujących wymagań: .1 uznanej praktyki eksploatacyjnej .2 uznanej praktyki na statku szkolnym .3 uznanego szkolenia na symulatorze, o ile to stosowne	Warunki stateczności i naprężenia są zawsze utrzymywane w granicach bezpieczeństwa
Kontrolowanie zgodności z wymaganiami prawnymi oraz środki zaradcze zapewnijające bezpieczeństwo życia na morzu i ochronę środowiska morskigo	Znajomość stosownego międzynarodowego prawa morskigo zawartego w międzynarodowych porozumieniach i konwencjach. Szczególną uwagę należy zwrócić na następujące tematy: .1 Certyfikaty i inne dokumenty, których posiadanie na statku jest wymagane przez międzynarodowe konwencje, metody ich uzyskiwania i okres ich prawnej ważności	Egzamin i ocena świadectwa uzyskanego w wyniku jednego lub kilku następujących wymagań: .1 uznanej praktyki eksploatacyjnej .2 uznanej praktyki na statku szkolnym .3 uznanego szkolenia na symulatorze, o ile to stosowne	Procedury kontroli działań i konserwacji, odpowiadające wymaganiom prawnym. Potencjalna niezgodność jest natychmiast i w pełni rozpoznawana. Wymagania dotyczące odnawiania i przedłużania certyfikatów zapewniają ciągłą ważność dokonywanych przeglądów podzespołów i urządzeń

Tabela A-III/2 strona 7

KOMPETENCJE	WIEDZA, ZROZUMIENIE I BIEGŁOŚĆ	METODY DEMONSTROWANIA KOMPETENCJI	KRYTERIA OCENY KOMPETENCJI
<p>Kontrolowanie zgodności z wymaganiami prawnymi oraz środki zaradcze zapewnijające bezpieczeństwo życia na morzu i ochronę środowiska morskiego.</p>	<p>.2 Odpowiedzialność związana z wymaganiami Międzynarodowej Konwencji o Liniach Ładunkowych</p> <p>.3 Odpowiedzialność związana z wymaganiami Międzynarodowej Konwencji o Bezpieczeństwie Życia na Morzu</p> <p>.4 Odpowiedzialność w świetle Międzynarodowej Konwencji o Zapobieganiu Zanieczyszczeniom Morza przez Statki</p> <p>.5 Międzynarodowa deklaracja zdrowia i wymagania Międzynarodowych Przepisów Zdrowia</p> <p>.6 Odpowiedzialność w świetle międzynarodowych dokumentów wpływających na bezpieczeństwo statków, pasażerów, załogi lub ładunku</p> <p>.7 Metody i środki zabezpieczające zanieczyszczenia środowiska przez statki</p> <p>.8 Znajomość krajowych przepisów prawnych dotyczących spełniania międzynarodowych porozumień i konwencji</p>		

Tabela A-III/2 strona 8

KOMPETENCJE	WIEDZA, ZROZUMIENIE I BIEGŁOŚĆ	METODY DEMONSTROWANIA KOMPETENCJI	KRYTERIA OCENY KOMPETENCJI
<p>Utrzymywanie bezpieczeństwa statku, załogi i pasażerów oraz eksploatacyjne warunki ratowania życia, zwalczania pożarów i innych systemów bezpieczeństwa</p>	<p>Gruntowna znajomość przepisów o środkach ratunkowych Międzynarodowej Konwencji o Bezpieczeństwie Życia na Morzu</p> <p>Organizacja ćwiczeń alarmu pożarowego i opuszczania statku</p> <p>Utrzymywanie eksploatacyjnych warunków systemów ratunkowych, przeciwpożarowych i innych systemów bezpieczeństwa</p> <p>Czynności jakie należy podjąć w celu ochrony i zabezpieczenia wszystkich osób na statku w stanie zagrożenia</p> <p>Czynności ograniczające uszkodzenie i ratujące statek podejmowane w następstwie pożaru, wybuchu, zderzenia lub wejścia na mieliznę</p> <p>Budowa statku w tym nadzór nad uszkodzeniami</p> <p>Metody i środki zapobiegające pożarom i ich wykrywanie i gaszenie</p> <p>Funkcje i wykorzystanie środków ratunkowych</p>	<p>Egzamin i ocena świadectwa uzyskanego w wyniku praktycznej instrukcji i uznanego szkolenia i doświadczenia podczas eksploatacji</p>	<p>Czynności kontrolowania systemów wykrywania pożaru i bezpieczeństwa zapewniania, że wszystkie alarmy są wykrywane natychmiast a czynności są zgodne z ustanowionymi procedurami awaryjnymi.</p>
<p>Opracowywanie planów awaryjnych i nadzór nad uszkodzeniami oraz postępowanie w sytuacjach awaryjnych</p>	<p>Budowa statku w tym nadzór nad uszkodzeniami</p> <p>Metody i środki zapobiegające pożarom i ich wykrywanie i gaszenie</p> <p>Funkcje i wykorzystanie środków ratunkowych</p>	<p>Egzamin i ocena świadectwa uzyskanego w wyniku uznanego szkolenia i doświadczenia podczas eksploatacji</p>	<p>Procedury awaryjne są zgodne z ustanowionymi planami sytuacji awaryjnych</p>
<p>Zorganizowanie załogi i kierowanie nią</p>	<p>Umiejętność kierowania załogą, organizowanie i szkolenie na statku</p> <p>Znajomość międzynarodowych konwencji morskich i stosownego prawodawstwa krajowego.</p>	<p>Egzamin i ocena świadectwa uzyskanego w wyniku uznanego szkolenia i doświadczenia podczas eksploatacji</p>	<p>Załoga ma przydzielone obowiązki i jest poinformowana o wymaganych standardach pracy i zachowania w sposób odpowiedni dla każdego członka załogi</p>

Sekcja A-III/3

Obowiązujące minimum wymagań dla wydawania dyplomów starszym oficerom mechanikom i drugim oficerom mechanikom na statkach z napędem głównym o mocy pomiędzy 750 kW a 3000 kW

Normy kompetencyjne:

- .1 Od każdego kandydata ubiegającego się o wydanie dyplomu starszego oficera mechanika i drugiego oficera mechanika na statkach z napędem głównym o mocy pomiędzy 750 kW a 3000 kW należy wymagać zademonstrowania zdolności do podejmowania, na poziomie zarządzania, zadań, obowiązków i odpowiedzialności wymienionych w kolumnie 1 tabeli A-III/2.
- .2 Minimalna wiedza, zrozumienie i biegłość, wymagane dla uzyskania dyplomu, są wymienione w kolumnie 2 tabeli A-III/2. Zawiera ona, rozszerza i pogłębia tematy wymienione w kolumnie 2 tabeli A-III/1 dla oficerów kierujących wachtą maszynową w siłowniach z obsługą wachtową lub okresowo bezwachtowych.
- .3 Mając na uwadze fakt, że drugi oficer mechanik powinien w każdym momencie być w stanie przejąć odpowiedzialność starszego oficera mechanika, ocena powyższego powinna być ukierunkowana na sprawdzenie zdolności kandydata do przyswojenia wszystkich dostępnych informacji, które mają wpływ na bezpieczną eksploatację urządzeń statku i na ochronę środowiska morskiego.
- .4 Poziom wiedzy w zakresie tematów wymienionych w kolumnie 2 tabeli A-III/2 może być obniżony, ale powinien być wystarczający do tego, aby umożliwić kandydatom wypełnianie obowiązków starszego oficera mechanika lub drugiego oficera mechanika na statkach z napędem głównym o zakresie mocy wyszczególnionym w tej sekcji.
- .5 Szkolenie i doświadczenie, służące osiągnięciu niezbędnego poziomu wiedzy teoretycznej, zrozumienia i biegłości, powinny brać pod uwagę odnośne wymagania niniejszej części oraz wytycznych w części B tego Kodu.
- .6 Administracja może pominąć wymagania dotyczące znajomości typów mechanizmów napędowych innych niż zainstalowane mechanizmy, na które opiewa ważność przyznania dyplomu. Dyplom uzyskany na takiej podstawie nie powinien uprawniać do pracy na statkach posiadających inne kategorie mechanizmów, które zostały pominięte, dopóki oficer mechanik nie udowodni, że jest kompetentny w tym zakresie. Wszystkie takie ograniczenia powinny być stwierdzone w dyplomie i jego potwierdzeniu.
- .7 Każdy kandydat, który ma otrzymać dyplom, powinien być zobowiązany do przedstawienia dowodu na osiągnięcie wymaganych standardów kompetencji zgodnie z metodami demonstrowania kompetencji i kryteriami oceny kompetencji ujętymi w kolumnie 3 i 4 tabeli A-III/2.

Żegluga przybrzeżna

- .8 Poziom wiedzy, zrozumienia i biegłości wymagany w różnych rozdziałach wyszczególniony w kolumnie 2 tabeli A-III/2 i wymaganiach ust. 2.1.1 i 2.1.2 przepisu III/3 może być zmieniony dla oficerów statków uprawiających żeglugę przybrzeżną, w stopniu uznanym za niezbędny, mając na uwadze wpływ tego faktu na bezpieczeństwo wszystkich statków, które mogą pływać na tych samych wodach. Wszystkie takie ograniczenia powinny być stwierdzone w dyplomie i jego potwierdzeniu.

Sekcja A-III/4**Obowiązujące minimum wymagań dla wydawania świadectw marynarzom pełniącym wachtę w siłowniach obsadzonych załogą i okresowo bezzałogowych****Normy kompetencyjne:**

- .1 Od każdego marynarza stanowiącego część wachty w siłowni na statku morskim należy wymagać zademonstrowania kompetencji do wypełnienia funkcji maszynowych na poziomie pomocniczym, jak to wymieniono w kolumnie 1 tabeli A-III/4
- .2 Minimalna wiedza, zrozumienie i biegłość wymagane od marynarza stanowiącego część wachty w siłowni wymienione są w kolumnie 2 tabeli A-III/4.
- .3 Każdy kandydat, który ma otrzymać świadectwo powinien być zobowiązany do przedstawienia dowodu na osiągnięcie wymaganych standardów kompetencji zgodnie z metodami demonstrowania kompetencji i kryteriami oceny kompetencji ujętymi w kolumnie 3 i 4 tabeli A-III/4. Określenie „Sprawdzian praktyczny” zamieszczone w kolumnie 3 może oznaczać uznane szkolenie na łodzi, gdzie kandydaci zostają poddani praktycznemu sprawdzianowi.
- .4 W razie braku tabel kompetencji dla wypełniania pewnych funkcji na poziomie pomocniczym, na Administracji nadal spoczywa odpowiedzialność określenia wymagań odpowiedniego szkolenia, oceniania i wydawania świadectw w odniesieniu do członków załóg wyznaczonych do wypełniania funkcji na poziomie pomocniczym.

Tabela A-III/4

Wykaz minimalnych standardów kompetencji dla marynarzy pełniących wachtę w siłowni

Funkcja: Mechanika okrętowa na poziomie pomocniczym

Kolumna 1 KOMPETENCJE	Kolumna 2 WIEDZA, ZROZUMIENIE I BIEGŁOŚĆ	Kolumna 3 METODY DEMONSTROWANIA KOMPETENCJI	Kolumna 4 KRYTERIA OCENY KOMPETENCJI
Wykonywanie rutynowych czynności wachtowych odpowiednich do obowiązku marynarza stanowiącego część wachty maszynowej	Określenia używane w siłowniach oraz nazwy mechanizmów i urządzeń Procedury pełnienia wachty w siłowni Zasady bezpiecznej pracy odnoszące się do czynności w siłowni Podstawowe procedury ochrony środowiska Użycie odpowiednich wewnętrznych systemów łączności Systemy alarmowe siłowni i zdolność do rozróżnienia różnych alarmów, szczególnie w odniesieniu do alarmów związanych z gaszeniem pożarów gazem	Egzamin i ocena świadectwa uzyskanego w wyniku jednego lub kilku następujących wymagań: .1. uznanej praktyki eksploatacyjnej .2. uznanej praktyki na statku szkolnym .3. sprawdzian praktyczny	Porozumiewanie jest zrozumiałe i zwięzłe a informacje wachtowe lub instrukcje nie są wyraźnie zrozumiałe. Utrzymanie, objęcie i zdanie wachty jest zgodne z przyjętymi zasadami i procedurami
Dla pełnienia wachty kotlewej: Utrzymywanie poprawnych poziomów wody i ciśnień pracy	Bezpieczna obsługa kotłów	Egzamin i ocena świadectwa uzyskanego w wyniku jednego lub kilku następujących wymagań: .1. uznanej praktyki eksploatacyjnej .2. uznanej praktyki na statku szkolnym .3. sprawdzian praktyczny	Ocena stanu kotła jest dokładna i oparta na odpowiednich informacjach uzyskiwanych z miejscowych i zdalnych wskaźników i faktycznych inspekcji Kolejność i czasokres regulacji utrzymuje bezpieczną i optymalną skuteczność

Tabela A-III/4 strona 2

KOMPETENCJE	WIEDZA, ZROZUMIENIE I BIEGŁOŚĆ	METODY DEMONSTROWANIA KOMPETENCJI	KRYTERIA OCENY KOMPETENCJI
Obsługa urządzeń awaryjnych i zastosowanie procedur alarmowych	Znajomość obowiązków alarmowych Drogi ewakuacji z siłowni Znajomość rozmieszczenia i użycia urządzeń przeciwpożarowych w przedziale maszynowym	Ocena świadectwa uzyskanego w wyniku demonstracji i uznanej praktyki eksploatacyjnej lub uznanej praktyki na statku szkolnym	Początkowe czynności po uświadomieniu sobie zagrożenia lub nienormalnej sytuacji zgodne z ustalonymi procedurami Porozumiewanie się jest zawsze zrozumiałe i związane a polecenia są potwierdzone w sposób wyraźny

Rozdział IV

Wymagania dotyczące personelu radiowego

Sekcja A-IV/1

Zastosowanie

(Brak przepisów)

Sekcja A-IV/2

Obowiązujące minimum wymagań dla wydawania świadectw radiooperatorom GMDSS

Normy kompetencyjne:

- 1 Minimalna wiedza, zrozumienie i biegłość wymagane dla uzyskania świadectwa GMDSS przez radiooperatorów powinny być wystarczające do tego, aby radiooperatorzy mogli wykonywać swoje obowiązki radiowe. Wiedza wymagana dla uzyskania każdego typu świadectwa, określona w Regulaminie Radiokomunikacyjnym, powinna być zgodna z tymi przepisami. Ponadto, od każdego kandydata ubiegającego się o świadectwo należy wymagać zademonstrowania zdolności do podjęcia zadań, obowiązków i odpowiedzialności wymienionych w kolumnie 1 tabeli A-IV/2.
- 2 W kolumnie 2 tabeli A-IV/2 wymieniona jest wiedza, zrozumienie i biegłość dotyczące potwierdzenia zgodnego z Konwencją dla świadectw wydanych w oparciu o Regulamin Radiokomunikacyjny.
- 3 Poziom wiedzy tematów wyszczególnionych w kolumnie 2 tabeli A-IV/2 powinien być wystarczający, aby kandydat mógł wykonywać swoje obowiązki.
- 4 Każdy kandydat powinien być zobowiązany do przedstawienia dowodu na potwierdzenie uzyskania wymaganych standardów kompetencji poprzez:
 - .1 zademonstrowanie kompetencji umożliwiających podjęcie zadań, obowiązków i odpowiedzialności wymienionych w kolumnie 1 tabeli A-IV/2, zgodnie z metodami demonstrowania kompetencji i kryteriami oceny kompetencji ujętymi w kolumnie 3 i 4 tej tabeli; oraz
 - .2 egzaminowanie lub ciągle ocenianie, jako część uznanego kursu szkoleniowego opartego na materiale zamieszczonym w kolumnie 2 tabeli A-IV/2.

Tabela A-IV/2
Wykaz minimalnych wymagań kompetencyjnych dla radiooperatorów GMDSS

Funkcja: Radiokomunikacja na poziomie operacyjnym		KOLUMNA 3	KOLUMNA 4
KOLUMNA 1	KOLUMNA 2	METODY DEMONSTROWANIA KOMPETENCJI	KRYTERIA OCENY KOMPETENCJI
KOMPETENCJE	WIEDZA, ZROZUMIENIE I BIEGŁOŚĆ		
Nadawanie i odbieranie informacji przy wykorzystaniu podsystemów i urządzeń GMDSS i urządzeń wypełniających funkcjonalne wymagania GMDSS	<p>Oprócz wymagań Regulaminu Radiokomunikacyjnego, znajomość:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. radiokomunikacji w poszukiwaniu i ratownictwie, włączając procedury z Podręcznika Poszukiwania i Ratowania dla Statków Handlowych (MERSAR) 2. środków zapobiegania fałszywym alarmom oraz działań łagodzących skutki takich alarmów 3. systemów meldowania statków 4. radiowej służby medycznej 5. wykorzystywania Międzynarodowego Kodu Sygnałów i Znormalizowanych Morskich Zwrotów Komunikacyjnych 6. języka angielskiego zarówno w piśmie, jak i w mowie dla przekazywania informacji związanych z bezpieczeństwem życia na morzu <p>Uwaga: to wymaganie może być zredukowane w przypadku Ograniczonego Świadectwa Radiooperatora</p>	<p>Ocena i praktyczna demonstracja procedur operacyjnych z wykorzystaniem</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. zatwierdzonych urządzeń 2. symulatora komunikacji GMDSS, tam gdzie to się stosuje 3. radiokomunikacyjnych urządzeń laboratoryjnych 	<p>Nadawanie i odbiór komunikatów jest zgodny z międzynarodowymi przepisami i procedurami i jest prowadzony sprawnie i skutecznie.</p> <p>Komunikaty w języku angielskim odnoszące się do bezpieczeństwa statku i osób na nim oraz ochrony środowiska morskiego obsługiwane są poprawnie.</p>

Tabela A-IV/2 strona 2

KOMPETENCJE	WIEDZA, ZROZUMIENIE I BIEGŁOŚĆ	METODY DEMONSTROWANIA KOMPETENCJI	KRYTERIA OCENY KOMPETENCJI
Zapewnienie służby radiowej w stanach zagrożenia	<p>Zapewnienie służby radiowej o stanach zagrożenia takich jak:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 opuszczanie statku .2 pożar na statku .3 częściowa lub całkowita awaria instalacji radiowych <p>Środki zaradcze dla bezpieczeństwa statku i personelu w związku z ryzykami odnoszonymi się do sprzętu radiowego, włączając ryzyka elektryczne i promieniowanie niejonizujące</p>	<p>Ocena i praktyczna demonstracja procedur operacyjnych z wykorzystaniem:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 zatwierdzonych urządzeń .2 symulatora komunikacji GMDSS, tam gdzie to się stosuje .3 radiokomunikacyjnych urządzeń laboratoryjnych 	Odpowiedzi realizowane są sprawnie i skutecznie

Rozdział V

Wymagania dotyczące specjalnego szkolenia dla członków załóg na niektórych typach statków

Sekcja A-V/1

Obowiązujące minimum wymagań szkoleniowych i kwalifikacyjnych dla kapitanów, oficerów i marynarzy na zbiornikowcach

Kurs eksploatacji zbiornikowców - stopnia podstawowego

1 Kurs stopnia podstawowego eksploatacji zbiornikowca, omawiany w ust. 1.2 prawidła V/1, powinien obejmować co najmniej program podany w ust. 2–7 podanych poniżej.

Charakterystyka ładunków

2 Ogólny zarys postępowania, łącznie z praktyczną demonstracją fizycznych właściwości produktów naftowych, chemikaliów i gazów przewożonych luzem; stosunek ciśnienia pary do jej temperatury, wpływ ciśnienia na temperaturę wrzenia; wyjaśnienie pojęcia ciśnienia pary nasyconej, dyfuzji, ciśnienia cząstkowego, granicy zapalności, temperatury zapłonu i samozapłonu, praktyczne znaczenie temperatury zapłonu i dolnej granicy zapalności, proste wyjaśnienia generowania ładunków elektrostatycznych, symbole chemiczne i struktury, elementy chemii kwasów i zasad oraz chemiczne reakcje dobrze znanych grup - wystarczające do umożliwienia właściwego korzystania z kodów.

Toksyczność

3 Proste wyjaśnienie zasad i podstawowych koncepcji, granice toksyczności zarówno ostre i chroniczne efekty toksyczności, trucizny ogólnostosowane i środki drażniące.

Niebezpieczeństwo

- 4 Wyjaśnienie niebezpieczeństwa obejmującego:
- .1 niebezpieczeństwo wybuchu i zapłonu, granice zapalności oraz źródła zapłonu i wybuchu;
 - .2 niebezpieczeństwo zdrowotne obejmujące zagrożenie w przypadku kontaktu poprzez skórę, wdychania i połknięcia, niedoboru tlenu ze szczególnym odniesieniem do systemów gazu obojętnego, szkodliwych właściwości przewożonego ładunku, wypadki z udziałem załogi i towarzyszące temu nakazy i zakazy pierwszej pomocy;
 - .3 niebezpieczeństwo dla środowiska obejmujące: wpływ na człowieka i na środowisko morskie wycieku produktów naftowych, chemikaliów lub gazów, wpływ ciężaru właściwego i warunków atmosferycznych;

- .4 niebezpieczeństwo reakcji, reakcja samoczynna, polimeryzacja, wpływ temperatury, zanieczyszczanie jako katalizatory, reakcja z powietrzem, wodą i innymi chemikaliami; oraz
- .5 niebezpieczeństwo korozji obejmujące: zagrożenia dla załogi, atakowanie materiałów konstrukcyjnych, skutki koncentracji i wydzielania się wodoru.

Opanowanie niebezpieczeństw

5 Zobojętnianie, napełnianie wodą, środki osuszające i techniki kontroli, przedsięwzięcia antystatyczne, wentylacja, segregacja, stosowanie inhibitorów ładunku i znaczenie porównywalności materiałów.

Wyposażenie ratunkowe i ochrona załogi

6 Funkcjonowanie i kalibracja instrumentów pomiarowych oraz podobnych urządzeń, specjalistyczne środki do gaszenia pożaru, aparaty oddechowe i urządzenia ewakuacji ze zbiornikowca, bezpieczne użycie odzieży ochronnej i wyposażenia, użycie aparatów do sztucznego oddychania oraz innych ratowniczych i ewakuacyjnych urządzeń.

Zapobieganie zanieczyszczeniom

7 Procedury przeprowadzane w celu zapobiegania zanieczyszczeniom powietrza i wody oraz przedsięwzięcia podejmowane w wypadku rozlewu, łącznie z potrzebą:

- .1 niezwłocznego przekazywania wszystkich stosownych informacji do odpowiednich urzędów po wykryciu wycieku lub usterki, która może spowodować ryzyko wycieku;
- .2 natychmiastowego powiadomienia odpowiedzialnego personelu brzegowego; oraz
- .3 właściwego przeprowadzenia procedur powstrzymania wycieku na statku.

Program szkolenia na zbiornikowcu do przewozu produktów naftowych

8 Specjalistyczny program szkolenia, omawiany w ust. 2.2 przepisy V/1 odpowiedni do obowiązków na zbiornikowcu do przewozu produktów naftowych, powinien dostarczyć teoretycznej i praktycznej wiedzy w tematach wyszczególnionych w ust. 9 do 14 podanych poniżej.

Przepisy i kody postępowania w praktyce

9 Zaznajamianie z odpowiednimi przepisami stosownych międzynarodowych konwencji; stosowanych międzynarodowych i krajowych kodów, z podręcznikiem IMO dotyczącym zanieczyszczania produktami naftowymi, stosownymi poradnikami

bezpieczeństwa zbiornikowca i stosownymi przepisami portowymi, mającymi powszechne zastosowanie.

Konstrukcja i wyposażenie zbiornikowców do przewozu produktów naftowych

10 Zaznajamianie z rurociągami, pompami, zbiornikami i urządzeniami pokładowymi, rodzaje pomp ładunkowych i ich zastosowanie do różnych rodzajów ładunku; czyszczenie zbiorników ładunkowych i wentylacja pomieszczeń mieszkalnych, systemy pomiarowe i alarmowe, systemy podgrzewania ładunku i aspekty bezpieczeństwa systemów elektrycznych.

Charakterystyki ładunku

11 Znajomość właściwości chemicznych i fizycznych różnych ładunków naftowych.

Operacje ładunkowe na statku

12 Obliczenia ładunkowe, plany załadunku i rozładunku łącznie z przekazywaniem ze statku na statek; listy kontrolne; używanie urządzeń kontrolnych; znaczenie właściwego nadzoru załogi; operacje odgazowywania i czyszczenia zbiorników; tam gdzie ma to zastosowanie procedury umycia zbiorników ropą naftową i utrzymanie systemów gazu obojętnego, kontrola wejść do stacji pomp i przestrzeni zamkniętych; użycie urządzeń do wykrywania gazu i urządzeń bezpieczeństwa, procedury „load on top” oraz właściwego balastowania i usuwania balastu, zapobieganie zanieczyszczeniu wody i powietrza.

Remonty i konserwacja

13 Środki ostrożności przedsięwzięte przed i podczas prac remontowych i konserwacyjnych, łącznie z takimi, które mają wpływ na pompy, rurociągi, systemy elektryczne i regulacyjne, czynniki bezpieczeństwa niezbędne przy wykonywaniu prac w gorącym otoczeniu, kontrolowanie prac w gorącym otoczeniu i właściwe procedury prac w gorącym otoczeniu.

Czynności awaryjne

14 Znaczenie opracowania statkowych planów awaryjnych; awaryjne wstrzymywanie operacji ładunkowych; czynności w przypadku awarii systemów istotnych dla obsługi ładunku; zwalczanie pożarów na zbiornikowcu do przewożenia produktów naftowych, czynności wykonywane w następstwie zderzenia, wejścia na mieliznę lub wycieku, procedury udzielania pierwszej pomocy i użycia urządzeń do reanimacji, użycie aparatów oddechowych w celu wejścia do przestrzeni zamkniętych i ratowania.

Program szkolenia na zbiornikowcu do przewozu chemikaliów

15 Specjalistyczny program szkolenia, omawiany w ust. 2.2 przepisy V/1 odpowiedni do obowiązków na zbiornikowcu do przewozu chemikaliów powinien dostarczyć teoretycznej i praktycznej wiedzy w tematach wyszczególnionych w ust. 16 do 21 podanych poniżej.

Przepisy i kody postępowania w praktyce

16 Zaznajamianie ze stosownymi konwencjami międzynarodowymi i stosownymi kodami IMO i kodami krajowymi oraz ze stosownymi poradnikami bezpieczeństwa zbiornikowca i stosownymi przepisami portowymi mającymi powszechne zastosowanie.

Konstrukcja i wyposażenie zbiornikowców do przewozu chemikaliów

17 Krótki opis specjalnych rurociągów, rozmieszczenia pomp i zbiorników, kontroli przelewu, rodzaje pomp ładunkowych i ich zastosowanie do różnych rodzajów ładunku, systemy czyszczenia zbiorników i odgazowywania, odpowietrzanie zbiorników ładunkowych, systemy powrotu pary, wentylacja pomieszczeń mieszkalnych, korki powietrzne, systemy pomiarowe i alarmowe, systemy regulacji temperatury w zbiorniku, czynniki bezpieczeństwa systemów elektrycznych.

Charakterystyka ładunku

18 Wystarczająca znajomość charakterystyk płynnych ładunków chemicznych, pozwalająca na właściwe użycie stosownych poradników dotyczących bezpieczeństwa ładunku.

Operacje ładunkowe na statku

19 Obliczenia ładunkowe, plany załadunku i rozładunku, systemy powrotu pary, listy kontrolne; używanie urządzeń kontrolnych, operacje odgazowywania i czyszczenia zbiorników łącznie z właściwym użyciem środków pochłaniających oraz detergentami; zastosowanie i utrzymywanie atmosfery obojętnej, kontrola wejść do stacji pomp i przestrzeni zamkniętych, użycie urządzeń do wykrywania gazu i urządzeń bezpieczeństwa; usuwanie pozostałości i popłuczyn.

Remonty i konserwacja

20 Środki ostrożności przedsięwzięte przed remontem i konserwacją pomp, rurociągów, systemów elektrycznych i regulacyjnych.

Czynności awaryjne

21 Znaczenie opracowywania statkowych planów awaryjnych; awaryjne wstrzymywanie operacji ładunkowych; czynności w przypadku awarii systemów istotnych dla obsługi ładunku; zwalczanie pożarów na zbiornikowcu do przewozu chemikaliów, czynności wykonywane w następstwie zderzenia, wejścia na mieliznę lub wycieku; procedury udzielania pierwszej pomocy i użycia urządzeń do reanimacji, użycie aparatów oddechowych w celu wejścia do przestrzeni zamkniętych i ratowania.

Program szkolenia na zbiornikowcu do przewozu gazu płynnego

22 Specjalistyczny program szkolenia, omawiany w ust.2.2 prawidła V/1, odpowiedni do obowiązków na zbiornikowcu do przewozu gazu płynnego powinien dostarczyć teoretycznej i praktycznej wiedzy w tematach wyszczególnionych w ust. od 23 do 34, podanych poniżej.

Przepisy i kody postępowania w praktyce

23 Zaznajamianie ze stosownymi międzynarodowymi konwencjami i stosownymi kodami IMO, kodami krajowymi i przemysłowymi.

24 Zaznajamianie z konstrukcją i wyposażeniem zbiornikowców do przewozu gazu płynnego, rodzajami zbiornikowców do przewozu gazu płynnego; systemami ochrony ładunku gazu skroplonego; urządzeniami do operacji ładunkowych (pompy, systemy rurociągów); systemami zmiany stanu ładunku (podgrzewanie, ochładzanie); systemami regulacji atmosfery w zbiorniku (gaz obojętny, azot); oprzyrządowaniem systemów ochrony ładunku gazu skroplonego i urządzeń do prac przeładunkowych; systemem zwalczania pożaru, urządzenia bezpieczeństwa i ratownicze, zwalczanie pożarów.

25 Zaawansowane, praktyczne techniki i taktyki zwalczania pożarów stosowane na zbiornikowcach do przewozu gazu płynnego łącznie z użyciem systemu zraszającego wodą.

Właściwości chemiczne i fizyczne

26 Wprowadzenie do podstaw chemii i fizyki w odniesieniu do bezpiecznego przewożenia statkiem płynnych gazów jako masówki, obejmujące:

- .1 właściwości i charakterystyka skroplonych gazów i ich par łącznie z definicją gazu, proste prawa gazowe; równanie gazu; gęstość gazów, dyfuzja i mieszanie gazów, sprężanie gazów, skraplanie gazów, chłodzenie gazów, temperatura krytyczna. Praktyczne znaczenie temperatury zapłonu, dolna i górna granica wybuchu; temperatura zapłonu; kompatybilność gazów, reakcyjność, polimeryzacja i inhibitory.
- .2 właściwości poszczególnych płynów łącznie z gęstością płynów i par, zmiany powodowane zmianą temperatury; ciśnienie pary a temperatura; entalpia, parowanie; wrzenie płynów; oraz

- .3 charakter i właściwości roztworów łącznie z rozpuszczalnością gazów w cieczach; zdolność mieszania się cieczy i skutki zmian temperatury; gęstość roztworów i zależność od temperatury i stężenia; wpływ substancji rozpuszczonej na punkty topnienia i wrzenia; wodziany, ich tworzenie się i rozpraszanie; higroskopijność; osuszanie powietrza i innych gazów; punkt rosy i wpływ niskich temperatur.

Zagrożenie dla zdrowia

27 Zaznajomienie z niebezpieczeństwami zdrowotnymi związanymi z przewożeniem gazu płynnego, obejmujące:

- .1 toksyczność, łącznie z okolicznościami, w których płynne gazy i ich pary mogą być toksyczne; właściwości toksyczne inhibitorów oraz produktów spalania zarówno materiałów konstrukcyjnych, jak i przewożonych płynnych gazów; ostre i chroniczne skutki toksyczności, ogólnoustrojowe trucizny i środki drażniące, próg wartości granicznej;
- .2 niebezpieczeństwo przypadku kontaktu poprzez skórę, wdychania i połknięcia; oraz
- .3 pierwsza pomoc medyczna i rozporządzanie odtrutkami.

Ochrona ładunku gazu skroplonego

28 Zasady ochrony ładunku gazu skroplonego, przepisy, inspekcje, konstrukcja zbiorników, materiały, powłoki, izolacja i kompatybilność.

Zanieczyszczenie

29 Niebezpieczeństwo dla życia ludzkiego i środowiska morskiego, wpływ ciężaru właściwego i rozpuszczalność; niebezpieczeństwo ze strony dryfującej chmury pary oraz wyrzucenia płynów zamrażających.

Systemy do operacji ładunkowych

30 Opis głównych rodzajów pomp i systemów pompowania i systemów powrotu pary, systemy rurociągów i zaworów, wyjaśnienia zagadnień ciśnienia, próżni, ssania, przepływ, wysokość podnoszenia; filtry i dokładne urządzenia rozprężające, ekrany płomieni, powszechnie wykorzystywane gazy obojętne, systemy magazynowania, wytwarzania i dystrybucji, systemy regulacji temperatury i ciśnienia, systemy odpowietrzania ładunku; systemy recyrkulacji cieczy i powtórnego skraplania; przyrządy pomiarowe, systemy oprzyrządowania i alarmowe, systemy wykrywania gazu i kontrolne, systemy kontroli CO₂; systemy gazu odparowanego i systemy pomocnicze.

Procedury eksploatacyjne na statku

31 Przygotowanie i procedury ładowania i wyładowania; listy kontrolne; utrzymywanie stanu ładunku w trakcie podróży w porcie, segregacja ładunku i procedury przepompowywania ładunku, zmiana ładunku, procedury czyszczenia zbiorników, pobieranie próbek ładunku; balastowanie i usuwanie balastu; procedury podgrzewania i odgazowania oraz procedury schładzania odgazowanego systemu od temperatury otoczenia łącznie z zachowaniem właściwych środków bezpieczeństwa.

Bezpieczeństwo - wyposażenie i procedury postępowania

32 Funkcja, kalibracja i użycie przenośnych urządzeń pomiarowych; wyposażenie do zwalczania pożarów i odpowiednie procedury; aparaty oddechowe; sprzęt do reanimacji; zestawy ewakuacyjne, wyposażenie ratownicze; odzież i sprzęt ochronny, wejście do przestrzeni zamkniętych; środki ostrożności, które należy przedsięwziąć przed i podczas remontu oraz utrzymywania systemów ładunkowych i regulacyjnych; nadzór nad załogą podczas czynności potencjalnie niebezpiecznych; rodzaje i zasady działania uznanych i bezpiecznych urządzeń elektrycznych oraz źródła zapłonu.

Procedury awaryjne

33 Znaczenie opracowania statkowych planów awaryjnych; awaryjne wstrzymywanie operacji ładunkowych, systemy awaryjnego zamknięcia zaworu ładunkowego, czynności podjęte w przypadku awarii systemów lub obsługi istotnej dla ładunku; czynności wykonane w następstwie zderzenia lub wejścia na mieliznę, wycieku lub otoczenia statku toksycznymi lub łatwo palnymi parami.

Ogólne zasady operacji ładunkowych

34 Gaz obojętny w zbiornikach ładunkowych i pustych przestrzeniach; schładzanie i ładowanie zbiornika; czynności podczas podróży z ładunkiem i z balastem; wyładunek i usuwanie resztek ze zbiornika oraz procedury awaryjne, łącznie z uprzednio zaplanowanymi czynnościami w przypadku przecieków, pożarów, zderzenia, wejścia na mieliznę, awaryjnego wyładunku i ofiar w ludziach.

Sekcja A-V/2

Obowiązujące minimum wymagań dla szkolenia i określania kwalifikacji kapitanów, oficerów, marynarzy i innych członków załogi na statkach pasażerskich typu Ro-Ro

Szkolenie w zakresie kierowania tłumem

1 Szkolenie w zakresie kierowania tłumem, wymagane przez ust. 4 przepisu 4 załącznika V/2 dla członków załogi wyznaczonych w rozkładzie alarmowym do pomagania pasażerom w sytuacjach zagrożenia powinno obejmować, lecz niekoniecznie ograniczać się do:

- .1 znajomości środków ratunkowych i planów dowodzenia, w tym:
 - .1.1 znajomości rozkładów alarmowych i instrukcji alarmowych;
 - .1.2 znajomości wyjść awaryjnych;
 - .1.3 ograniczenia w korzystaniu z wind;
- .2 zdolności do niesienia pomocy pasażerom udającym się do miejsc zbiórek i miejsc wsiadania do środków ratunkowych, w tym:
 - .2.1 zdolności do wydawania zrozumiałych i uspokajających poleceń;
 - .2.2 pełnienia nadzoru nad pasażerami w korytarzach, klatkach schodowych i przejściach;
 - .2.3 utrzymywania dróg ewakuacji wolnych od przeszkód;
 - .2.4 stosowania dostępnych metod ewakuacji osób niepełnosprawnych i osób wymagających specjalnej pomocy i
 - .2.5 przeszukiwania pomieszczeń mieszkalnych;
- .3 postępowania w sytuacji alarmowej, w tym:
 - .3.1 znaczenie utrzymywania porządku;
 - .3.2 wykorzystanie umiejętności w celu zapobieżenia lub zmniejszenia paniki ;
 - .3.3 wykorzystanie list pasażerów do odliczenia osób podczas ewakuacji, tam gdzie to jest stosowne;
 - .3.4 upewnienie się, że pasażerowie są odpowiednio ubrani oraz że prawidłowo założyli kamizelki ratunkowe.

Szkolenie podstawowe

2 Szkolenie podstawowe, wymagane przez ust.5 przepisu 4 załącznika V/2, ma co najmniej zapewnić nabycie zdolności, które są stosowne do spełnienia uprawnień oraz do podjęcia obowiązków i odpowiedzialności takich jak:

Ograniczenia projektowe i eksploatacyjne

- .1 Zdolność prawidłowego zrozumienia i dostrzeżenia wszelkich ograniczeń eksploatacyjnych nałożonych na statek oraz zrozumienia i zastosowania ograniczeń osiągow w tym ograniczenia prędkości podczas niepogody, co ma na celu zapewnienie bezpieczeństwa życia, statku i ładunku.

Czynności otwierania, zamykania i zabezpieczania otworów kadłuba

- .2 Zdolność prawidłowego zastosowania czynności ustalonych dla statku dotyczących otwierania, zamykania i zabezpieczania furt dziobowych, rufowych i burtowych oraz ramp i poprawnej eksploatacji ich odpowiednich systemów.

Ustawodawstwo, kody i umowy mające wpływ na statki pasażerskie typu Ro-Ro

- .3 Zdolność zrozumienia i zastosowania międzynarodowych i krajowych wymagań dotyczących statków pasażerskich typu Ro-Ro, istotnych dla danego statku oraz wypełniania obowiązków.

Wymagania i ograniczenia dotyczące stateczności i naprężeń

- .4 Zdolność uwzględniania ograniczeń naprężenia dla wrażliwych części statku takich, jak furty dziobowe oraz innych urządzeń zamykających, które zapewniają wodoszczelność kadłuba oraz specjalnych uwarunkowań stateczności, które mają wpływać na bezpieczeństwo statków pasażerskich typu Ro-Ro.

Procedury dotyczące sprawności specjalnego wyposażenia na statkach pasażerskich typu Ro-Ro

- .5 Zdolność prawidłowego zastosowania na statku technik utrzymania w należytej sprawności wyposażenia charakterystycznego dla statków pasażerskich typu Ro-Ro takich, jak: furty dziobowe, rufowe i burtowe, rampy, ścieki pokładowe i systemy z nimi związane.

Podręczniki i obliczenia dotyczące załadunku i zabezpieczania ładunku

- .6 Zdolność do właściwego użycia podręczników ładowania i zabezpieczania z uwzględnieniem wszystkich typów pojazdów oraz wagonów kolejowych tam, gdzie ma to zastosowanie, oraz do obliczania i stosowania ograniczeń naprężeń na pokładach pojazdowych.

Strefy niebezpiecznego ładunku

- .7 Zdolność do zapewnienia właściwej obserwacji specjalnych środków zaradczych i ograniczeń dotyczących oznaczonych stref niebezpiecznego ładunku.

Postępowanie na wypadek alarmu

- .8 Zdolność zapewnienia odpowiedniego zastosowania specjalnego postępowania w celu:

- .8.1 zapobiegania lub zmniejszania możliwości napływu wody na pokłady pojazdowe;
- .8.2 usuwania wody z pokładów pojazdowych;
- .8.3 zmniejszania dopływu wody na pokładach pojazdowych.

Szkolenie w zakresie bezpieczeństwa dla członków załogi bezpośrednio obsługujących pasażerów w pomieszczeniach pasażerskich

3 Dodatkowe szkolenie w zakresie bezpieczeństwa wymagane przez ust. 6 przepisu V/2 powinno co najmniej zapewnić nabycie umiejętności takich jak:

Porozumiewanie się

- .1 Zdolność do porozumiewania się z pasażerami podczas zagrożenia, biorąc pod uwagę:
 - .1.1 język lub języki odpowiednie do przeważających narodowości pasażerów przewożonych podczas danej podróży;
 - .1.2 prawdopodobieństwo, że zdolność użycia elementarnych zwrotów języka angielskiego w podstawowych instrukcjach może stanowić sposób komunikowania się z pasażerem potrzebującym pomocy bez względu na to, czy pasażer i członek załogi porozumiewają się tym samym językiem;
 - .1.3 możliwość potrzeby porozumiewania się podczas zagrożenia przy pomocy innych środków, takich jak pokazywanie, sygnały ręczne lub zwracania uwagi na umiejscowienie instrukcji, miejsc zbiórek, środków ratunkowych lub dróg ewakuacyjnych, gdy ustne porozumiewanie jest niewykonalne;
 - .1.4 zapewnienie pasażerom pełnych instrukcji bezpieczeństwa, napisanych w ich języku lub w językach ojczystych;
 - .1.5 języki, w których można ogłosić zagrożenie lub ćwiczenia mające na celu przekazanie wskazówek pasażerom oraz ułatwienie członkom załogi niesienia pomocy pasażerom.

Środki ratunkowe

- .2 Zdolność do zademonstrowania pasażerom sposobów użycia indywidualnych środków ratunkowych.

Szkolenie w zakresie bezpieczeństwa pasażerów, ładunku i wytrzymałości kadłuba

4 Szkolenie w zakresie bezpieczeństwa pasażerów, ładunku i wytrzymałości kadłuba, wymagane przez ust. 7 przepisu V/2, dla kapitanów, starszych oficerów i członków załogi, którym przydzielono odpowiedzialność za zaokrętowanie i wyokrętowanie pasażerów, załadunek, wyładunek, zabezpieczenie ładunku lub zamknięcie otworów kadłuba, powinno co najmniej zapewnić nabycie zdolności stosownych do ich obowiązków i odpowiedzialności takich jak:

Czynności załadunku i zaokrętowania

- .1 Zdolność do prawidłowego zastosowania procedur ustalonych dla statku mając na względzie:
 - .1.1 załadunek i rozładunek pojazdów wagonów kolejowych i innych jednostek transportowych, z uwzględnieniem wymaganych połączeń,
 - .1.2 opuszczanie i podnoszenie ramp;
 - .1.3 nastawianie i ustawianie chowanych pokładów dla pojazdów;
 - .1.4 zaokrętowanie i wyokrętowanie pasażerów, zwracając specjalną uwagę na osoby niepełnosprawne i osoby wymagające specjalnej pomocy.

Przewożenie towarów niebezpiecznych

- .2 Zdolność zastosowania specjalnej ochrony, procedur i wymagań dotyczących przewożenia niebezpiecznych towarów na pokładzie statków pasażerskich typu Ro-Ro.

Zabezpieczanie ładunku

- .3 Zdolność do:
 - .3.1 prawidłowego zastosowania postanowień Kodeksu Bezpiecznego Sztauowania Ładunków i Zabezpieczeń pojazdów, wagonów kolejowych i innych jednostek transportowanego ładunku; i
 - .3.2 prawidłowego użycia wyposażenia mocującego ładunek i przewidzianych materiałów, biorąc pod uwagę ich ograniczenia.

Obliczania stateczności, przegłębienia i naprężeń

- .4 Zdolność do:
 - .4.1 prawidłowego użycia informacji o stateczności i przegłębieniu;
 - .4.2 obliczeń stateczności i przegłębienia dla różnych stanów załadowania przy użyciu kalkulatorów stateczności lub przewidzianych programów komputerowych;
 - .4.3 obliczeń współczynnika obciążenia pokładów; i
 - .4.4 obliczeń wpływu transportu balastu i paliwa na stateczność i przegłębienie.

Otwieranie, zamykanie i zabezpieczanie otworów kadłuba

- .5 Zdolność do:
 - .5.1 prawidłowego zastosowania czynności ustalonych dla statku, dotyczących otwierania, zamykania i zabezpieczania furt dziobowych, rufowych, burtowych i ramp oraz prawidłowej obsługi systemów z nim związanych; i
 - .5.2 przeprowadzania kontroli prawidłowej szczelności.

Atmosfera na pokładach Ro-Ro

- .6 Zdolność do:
 - .6.1 użycia wyposażenia, jeśli jest ono przenośne, do kontrolowania atmosfery w przestrzeniach ładunkowych Ro-Ro; i
 - .6.2 prawidłowego zastosowania czynności ustalonych dla statku dotyczących wentylacji przestrzeni ładunkowych Ro-Ro, podczas załadunku i wyładunku pojazdów, w trakcie podróży i w stanach zagrożenia.

Szkolenie dotyczące postępowania w sytuacjach zagrożenia i dotyczące zachowań ludzkich

5 Szkolenie dotyczące opanowywania sytuacji kryzysowej i zachowań ludzkich, wymagane przez ust.8 przepisy V/2, dla kapitanów, starszych oficerów, starszych oficerów mechaników, drugich oficerów mechaników i jakichkolwiek osób odpowiedzialnych za bezpieczeństwo pasażerów w sytuacjach zagrożenia, powinno zadowalać Administrację i opierać się na wymaganiach rozwijanych przez Organizację.

Rozdział VI

Wymagania dotyczące zagrożenia, bezpieczeństwa pracy, opieki medycznej i czynności ratowania

Sekcja A-VI/1

Obowiązujące minimum wymagań dotyczących instruktażu i szkolenia podstawowego dla wszystkich członków załóg w zakresie bezpieczeństwa

Szkolenie zapoznawcze

1 Przed podjęciem obowiązków służbowych na statku wszystkie osoby zatrudnione lub zaangażowane na statku morskim, inne niż pasażerowie, powinny odbyć uznane szkolenie zapoznawcze w zakresie indywidualnych technik ratunkowych lub otrzymać wystarczające informacje i instrukcje, uwzględniając wytyczne w części B, tak aby mogły:

- .1 porozumiewać się z innymi osobami odnośnie do elementarnych spraw bezpieczeństwa, rozumieć informacyjne symbole bezpieczeństwa, znaki i sygnały alarmowe.
- .2 wiedzieć co robić, gdy:
 - .2.1 człowiek wypadnie za burtę;

- .2.2 został wykryty ogień lub dym; lub
- .2.3 usłyszy się sygnał alarmu pożarowego lub alarmu opuszczenia statku;
- .3 rozpoznać miejsca zbiórek i zajmować miejsca w łodziach i tratwach oraz rozpoznawać drogi ewakuacyjne;
- .4 zlokalizować i ubrać pasy ratunkowe;
- .5 wszczynać alarm oraz posiadać podstawową wiedzę w zakresie używania przenośnych gaśnic przeciwpożarowych;
- .6 podejmować natychmiastową akcję po stwierdzeniu wypadku lub innej sytuacji zagrożenia zdrowia, przed wezwaniem dalszej pomocy medycznej na statek;
- .7 zamykać i otwierać drzwi przeciwpożarowe, wodoszczelne i strugoszczelne, w które wyposażone są statki, inne niż furty kadłubowe.

Szkolenie stopnia podstawowego

2 Członkowie załogi, zatrudnieni lub zaangażowani na jakimkolwiek stanowisku na statku, wyznaczeni do pełnienia obowiązków związanych z bezpieczeństwem lub zapobieganiem zanieczyszczeniom przed przydzieleniem im jakichkolwiek obowiązków powinni:

- .1 otrzymać odpowiednie, uznane szkolenie stopnia podstawowego lub instruktaż w zakresie:
 - .1.1 indywidualnych technik ratunkowych, według zestawienia w tabeli A-VI/1-1;
 - .1.2 zapobiegania i zwalczania pożaru, według zestawienia w tabeli A-VI/1-2;
 - .1.3 elementarnych zasad udzielania pierwszej pomocy medycznej, według zestawienia w tabeli A-VI/1-3; oraz
 - .1.4 bezpieczeństwa własnego i odpowiedzialności wspólnej, według zestawienia w tabeli A-VI/1-4;
- .2 być zobowiązani do przestrzegania dowodu uzyskania w ciągu poprzednich pięciu lat wymaganych standardów kompetencji umożliwiających podjęcie zadań, obowiązków i odpowiedzialności, wymienionych w kolumnie 1 tabel A-VI/1-1, A-VI/1-2, A-VI/1-3, oraz A-VI/1-4, poprzez:
 - .2.1 zademonstrowanie kompetencji zgodnie z metodami i kryteriami oceny kompetencji, ujętymi w kolumnie 3 i 4 wyżej wspomnianych tabel i
 - .2.2 egzaminowanie lub ciągłe ocenianie jako część uznanego programu szkolenia objętego tematami wyszczególnionymi w kolumnie 2 wyżej wspomnianych tabel.

3 Administracja będzie mogła zwolnić niektórych członków załogi ze szkolenia w pełnym zakresie wymagań, lecz tylko wtedy, gdy uzna je za niepraktyczne ze względu na wielkość statku czy rodzaj podróży, mając jednak na uwadze bezpieczeństwo osób znajdujących się na statku i ochronę środowiska morskiego. Zwolnienie to nie dotyczy statków pasażerskich o tonażu brutto większym niż 500 ton, odbywających podróże międzynarodowe i zbiornikowców.

Tabela A-VII/1-1

Wykaz minimalnych norm kompetencyjnych w zakresie osobistych technik ratunkowych

KOLUMNA 1 KOMPETENCJE	KOLUMNA 2 WIEDZA, ZROZUMIENIE I BIEGŁOŚĆ	KOLUMNA 3 METODY DEMONSTROWANIA KOMPETENCJI	KOLUMNA 4 KRYTERIA OCENY KOMPETENCJI
Ratowanie się na morzu w wypadku opuszczenia statku	<p>Typy sytuacji awaryjnych, które mogą się zdarzyć, takich jak kolizja, pożar, zatonięcie statku</p> <p>Typy urządzeń ratunkowych normalnie posiadanych na statku</p> <p>Wyposażenie łodzi i tratwy ratunkowej</p> <p>Umiejscowienie osobistych urządzeń ratunkowych</p> <p>Zasady dotyczące ratowania, obejmujące :</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 wartość szkolenia i ćwiczeń .2 osobiste ubrania ochronne i sprzęt .3 konieczność bycia gotowym na wszelkie zagrożenia .4 czynności, jakie należy wykonać na wypadek wezwania na stanowiska do łodzi i tratw ratunkowych .5 czynności, jakie należy wykonać na wypadek potrzeby opuszczenia statku .6 czynności, jakie należy wykonać znajdując się w wodzie .7 czynności, jakie należy wykonać znajdując się na łodzi lub tratwie ratunkowej .8 główne niebezpieczeństwa dla rozbitków 	<p>Ocena zaświadczeń uzyskanych z poświadzonego instruktażu lub podczas uczestniczenia w zatwierdzonym kursie lub z poświadzonej praktyki w służbie i z egzaminu, włączając praktyczną demonstrację kompetencji w zakresie:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 zakładania kamizelki ratunkowej .2 zakładania i użycia skafandra .3 bezpiecznego skoku z wysokości do wody .4 postawienia przewróconej tratwy ratunkowej będąc w kamizelce ratunkowej .5 pływania będąc w kamizelce ratunkowej .6 utrzymywania się na powierzchni wody bez kamizelki ratunkowej .7 wejścia na łódź lub tratwę ratunkową ze statku i z wody, będąc w kamizelce ratunkowej 	<p>Czynności podejmowane po zidentyfikowaniu sygnałów zbiorów są odpowiednie do zidentyfikowanego zagrożenia i są zgodne z ustanowionymi procedurami</p> <p>Ramy czasowe i kolejność indywidualnych czynności są odpowiednie dla przeważających okoliczności i warunków i minimalizują potencjalne niebezpieczeństwa i zagrożenia dla ratowania</p> <p>Metoda wchodzenia na pokład łodzi i tratw ratunkowych jest odpowiednia i nie stwarza zagrożenia dla innych rozbitków</p> <p>Początkowe czynności po opuszczeniu statku oraz procedury i czynności w wodzie minimalizują zagrożenie dla rozbitków</p>

Tabela A-VII/1 - 1 strona 2

KOMPETENCJE	WIEDZA, ZROZUMIENIE I BIEGŁOŚĆ	METODY DEMONSTROWANIA KOMPETENCJI	KRYTERIA OCENY KOMPETENCJI
Ratowanie się na morzu w wypadku opuszczenia statku (kontynuacja)		.8 podejmowania początkowych czynności po wejściu na pokład łodzi lub tratwy ratunkowej dla zwiększenia szansy uratowania .9 postawienia kotwicy pływającej (dryfkotwy) .10 obsługi wyposażenia łodzi lub tratwy ratunkowej .11 obsługi aparatury do określenia pozycji, włączając w to sprzęt radiowy	

Tabela A-VI/1-2

Wykaz minimalnych norm kompetencyjnych w zakresie zapobiegania pożarom i obrony przeciwpożarowej

KOLUMNA 1 KOMPETENCJE	KOLUMNA 2 WIEDZA, ZROZUMIENIE I BIEGŁOŚĆ	KOLUMNA 3 METODY DEMONSTROWANIA KOMPETENCJI	KOLUMNA 4 KRYTERIA OCENY KOMPETENCJI
Minimalizowanie ryzyka pożaru i utrzymywanie stanu gotowości do zareagowania na sytuacje awaryjne związane z pożarem	<p>Statkowa organizacja obrony przeciwpożarowej</p> <p>Rozmieszczenie urządzeń obrony przeciwpożarowej i awaryjne drogi ewakuacyjne</p> <p>Elementy pożaru i wybuchu (trójkąt pożarowy)</p> <p>Typy i źródła zapłonu</p> <p>Materiały palne, ryzyko pożaru i rozprzestrzenianie się pożaru</p> <p>Potrzeba ciągłej czujności</p> <p>Czynności, jakie należy podjąć na statku</p> <p>Wykrywanie ognia i dymu oraz automatyczne systemy alarmowe</p> <p>Klasyfikacja pożarów i stosowane czynniki gaśnicze</p>	Ocena zaświadczeń uzyskanych z poświadczanego instruktażu lub podczas uczestniczenia w zatwierdzonym kursie	<p>Wstępne czynności podejmowane po uświadomieniu sobie zagrożenia są zgodne z przyjętą praktyką i procedurami</p> <p>Czynności podejmowane po zidentyfikowaniu sygnałów alarmowych są odpowiednie do zidentyfikowanego zagrożenia i są zgodne z ustanowionymi procedurami</p>

Tabela A - VI/1-2 strona 2

KOMPETENCJE	WIEDZA, ZROZUMIENIE I BIEGŁOŚĆ	METODY DEMONSTROWANIA KOMPETENCJI	KRYTERIA OCENY KOMPETENCJI
<p>Obrona przeciwpożarowa i gaszenie pożarów</p>	<p>Sprzęt od obrony przeciwpożarowej i jego rozmieszczenie na statku</p> <p>Instruktaż w zakresie następujących zagadnień:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 instalacje stałe .2 wyposażenie strażaka (zestaw narzędzi) .3 sprzęt osobisty .4 urządzenia i wyposażenie przeciwpożarowe .5 metody obrony przeciwpożarowej .6 czynniki gaśnicze .7 procedury obrony przeciwpożarowej .8 wykorzystanie aparatów oddechowych w obronie przeciwpożarowej i wynikających z niej akcjach ratowniczych 	<p>Ocena zaświadczeń uzyskanych z poświadczanego instruktażu lub podczas uczestniczenia w zatwierdzonym kursie, włączając praktyczną demonstrację w przestrzeniach, które zapewniają rzeczywiste, realistyczne warunki szkolenia (np. symulowane warunki statkowe) i tam gdzie można, w ciemności, zdolności do:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 użycia różnych typów przenośnych gaśnic .2 użycia niezależnych aparatów oddechowych .3 gaszenia małych pożarów, np. pożarów elektrycznych, ropy naftowej, propanu .4 gaszenia rozległych pożarów wodą z użyciem dysz strumieniowych i rozpylających .5 gaszenia pożarów pianą, proszkiem lub dowolnym innym, wygodnym czynnikiem chemicznym .6 wejścia i zejścia z liną ratowniczą ale bez aparatu oddechowego przez przedział, do którego została wprowadzona piana o wysokim stopniu rozprężania 	<p>Ubranie i sprzęt są odpowiednio do charakteru operacji wykonywanych w obronie przeciwpożarowej</p> <p>Ramy czasowe i kolejność indywidualnych czynności są odpowiednio dla przeważających okoliczności i warunków</p> <p>Zgaszenie pożaru osiągnięto przy wykorzystaniu odpowiednich procedur, technik i czynników gaśniczych</p> <p>Procedury i techniki użycia aparatów oddechowych są zgodne z przyjętymi praktykami i procedurami</p>

Tabela A - VI/1-2 strona 3

KOMPETENCJE	WIEDZA, ZROZUMIENIE I BIEGŁOŚĆ	METODY DEMONSTROWANIA KOMPETENCJI	KRYTERIA OCENY KOMPETENCJI
Obrona przeciwpożarowa i gaszenie pożarów (kontynuacja)		<p>.7 walki z pożarem w wypełnionej dymem, zamkniętej przestrzeni, będąc ubranym w niezależny aparat oddechowy</p> <p>.8 gaszenia pożaru mgłą wodną lub dowolnym innym, wygodnym czynnikiem gaśniczym w pomieszczeniu mieszkalnym lub w symulowanej maszynie z ogniem i silnym dymem</p> <p>.9 gaszenia pożaru ropy naftowej aplikatorem mgły i dyszami rozpylającymi, suchym proszkiem chemicznym lub aplikatorami piany</p> <p>.10 przeprowadzenia akcji ratowniczej w przestrzeni wypełnionej dymem, będąc ubranym w aparat oddechowy</p>	

Tabela A-VI/1-3

Wykaz minimalnych norm kompetencyjnych w zakresie elementarnej pierwszej pomocy

KOLUMNA 1 KOMPETENCJE	KOLUMNA 2 WIEDZA, ZROZUMIENIE I BIEGŁOŚĆ	KOLUMNA 3 METODY DEMONSTROWANIA KOMPETENCJI	KOLUMNA 4 KRYTERIA OCENY KOMPETENCJI
Podjęcie natychmiastowych działań po napotkaniu wypadku lub innego zagrożenia medycznego	<p>Ocena potrzeb ofiar oraz zagrożeń własnego bezpieczeństwa</p> <p>Zrozumienie budowy ciała i jego funkcji</p> <p>Zrozumienie natychmiastowych przedsięwzięć podejmowanych w przypadkach zagrożenia włączając zdolność do:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 ułożenia ofiary wypadku .2 zastosowania technik reanimacyjnych .3 powstrzymania krwawienia .4 zastosowania odpowiednich przedsięwzięć z zakresu podstawowego postępowania w szoku .5 zastosowania odpowiednich przedsięwzięć w wypadku oparzeń, włączając wypadki spowodowane prądem elektrycznym .6 ratowania i transportu ofiary wypadku .7 improvizowania i wykorzystania materiałów znajdujących się w zestawie awaryjnym 	Ocena zaświadczeń uzyskanych z poświadzonego instruktażu lub podczas uczestniczenia w zatwierdzonym kursie	<p>Sposób i ramy czasowe wszczynania alarmu są odpowiednie do okoliczności wypadku lub zagrożenia medycznego</p> <p>Identyfikacja prawdopodobnej przyczyny charakteru i rozległości ran jest natychmiastowa i kompetentna a priorytet i kolejność czynności są proporcjonalne do wszelkich potencjalnych zagrożeń życia</p> <p>Ryzyko poniesienia dalszych szkód przez udzielającego pomocy i ofiary wypadku jest zawsze minimalizowane</p>

Tabela A-VII/1-4

Wykaz minimalnych norm kompetencyjnych w zakresie bezpieczeństwa osobistego i odpowiedzialności zbiorowej

KOLUMNA 1 KOMPETENCJE	KOLUMNA 2 WIEDZA, ZROZUMIENIE I BIEGŁOŚĆ	KOLUMNA 3 METODY DEMONSTROWANIA KOMPETENCJI	KOLUMNA 4 KRYTERIA OCENY KOMPETENCJI
Zgodność z procedurami alarmowymi	<p>Typy zagrożeń, które mogą zaistnieć, takie jak kolizja, pożar, zatonięcie</p> <p>Znajomość statkowych planów awaryjnych dla przeciwdziałania zagrożeniom</p> <p>Sygnaty alarmowe i szczególnie obowiązkowe przydzielone członkom załogi w rozkładzie alarmowym; stanowiska alarmowe, poprawne wykorzystanie osobistego wyposażenia ratunkowego</p> <p>Czynności podejmowane z chwilą wykrycia potencjalnych zagrożeń, włączając pożar, kolizję, zatonięcie oraz wdarcie się wody do wnętrza statku</p> <p>Czynności podejmowane po usłyszeniu sygnałów alarmowych</p> <p>Znaczenie szkolenia i ćwiczeń</p> <p>Znajomość dróg ewakuacyjnych oraz wewnętrznej łączności i systemów alarmowych</p>	Ocena zaświadczeń uzyskanych z poświadzonego instruktazu lub podczas uczestniczenia w zatwierdzonym kursie	<p>Początkowe czynności po uświadomieniu sobie zagrożenia są zgodne z ustanowionymi procedurami przeciwdziałania zagrożeniom</p> <p>Informacje udzielane przy ogłaszaniu alarmu są natychmiastowe, dokładne, kompletne i wyraźne</p>
Podjęcie środków ostrożności w celu zapobieżenia skażeniu środowiska morskigo	<p>Skutki wynikające z działalności lub przypadkowego skażenia środowiska morskigo</p> <p>Podstawowe procedury ochrony środowiska</p>	Ocena zaświadczeń uzyskanych z poświadzonego instruktazu lub w wyniku uczestniczenia w zatwierdzonym kursie	Organizacyjne procedury opracowane w celu zabezpieczenia środowiska morskigo są zawsze przestrzegane

Tabela A - VI/1-4 strona 2

KOMPETENCJE	WIEDZA, ZROZUMIENIE I BIEGŁOŚĆ	METODY DEMONSTROWANIA KOMPETENCJI	KRYTERIA OCENY KOMPETENCJI
Przestrzeganie bezpieczeństwa pracy	<p>Znaczenie przestrzegania bezpieczeństwa pracy</p> <p>Urządzenia zabezpieczające i ochronne dostępne w celu ochrony przed potencjalnymi zagrożeniami na statku</p> <p>Środki ostrożności, jakie należy podjąć przed wejściem do przestrzeni zamkniętych</p> <p>Zapoznanie z międzynarodowymi przedsięwzięciami dotyczącymi zapobiegania wypadkom i zdrowia zawodowego</p>	Ocena zaświadczeń uzyskanych z poświadzonego instruktażu lub podczas uczestniczenia w zatwierdzonym kursie	Bezpieczeństwo pracy jest zawsze przestrzegane a sprzęt ochronny jest zawsze poprawnie używany
Zrozumienie komend i bycie zrozumiałym w odniesieniu do obowiązków statkowych	<p>Zdolność zrozumienia poleceń i porozumiewania się z innymi w odniesieniu do obowiązków statkowych</p>	Ocena zaświadczeń uzyskanych z poświadzonego instruktażu lub podczas uczestniczenia w zatwierdzonym kursie	Porozumiewanie się jest zawsze wyraźne i skuteczne
Przyczynianie się do skutecznego stosunków międzyludzkich na statku	<p>Ważność utrzymywania dobrych stosunków międzyludzkich i stosunków pracy na statku</p> <p>Wspólna odpowiedzialność; warunki zatrudnienia, indywidualne prawa i obowiązki, niebezpieczeństwo nadużywania narkotyków i alkoholu</p>	Ocena zaświadczeń uzyskanych z poświadzonego instruktażu lub podczas uczestniczenia w zatwierdzonym kursie	Oczekiwane normy pracy i zachowania są zawsze przestrzegane

Sekcja A- VI/2

Obowiązujące minimum wymagań dotyczących wydawania świadectw dowodzenia łodziami i tratwami ratunkowymi, łodziami ratowniczymi i szybkimi łodziami ratowniczymi

Dowodzenie łodziami i tratwami ratunkowymi oraz łodziami ratowniczymi innymi niż szybkie łodzie ratownicze

Normy kompetencyjne:

1 Od każdego kandydata ubiegającego się o uzyskanie świadectwa dowodzenia łodziami i tratwami ratunkowymi oraz łodziami ratunkowymi innymi niż szybkie łodzie ratownicze należy wymagać zademonstrowania kompetencji umożliwiających podjęcie zadań, obowiązków i odpowiedzialności wymienionych w kolumnie 1 tabeli A-VI/2-1.

2 Poziom wiedzy dotyczącej zagadnień wymienionych w kolumnie 2 tabeli A-VI/2-1 powinien być wystarczający do tego, aby kandydat był zdolny do opuszczenia na wodę i dowodzenia łodziami i tratwami ratunkowymi oraz łodziami ratowniczymi w sytuacjach zagrożenia.

3 Szkolenie i praktyka powinny ujmować wytyczne zawarte w części B tego Kodu, aby zapewnić osiągnięcie niezbędnego poziomu wiedzy teoretycznej, zrozumienia i biegłości.

4 Każdy kandydat ubiegający się o świadectwo powinien być zobowiązany do przedstawienia dowodu potwierdzającego uzyskanie w ciągu poprzednich pięciu lat wymaganych standardów kompetencji poprzez:

- .1 zademonstrowanie kompetencji umożliwiających podjęcie zadań, obowiązków i odpowiedzialności wymienionych w kolumnie 1 tabeli A-VI/2-1, zgodnie z metodami demonstrowania kompetencji i kryteriami oceny kompetencji ujętymi w kolumnie 3 i 4 wyżej wspomnianej tabeli; i
- .2 egzaminowanie lub ciągłe ocenianie jako część uznanego programu szkolenia objętego tematami wyszczególnionymi w kolumnie 2 tabeli A-VI/2-1.

Dowodzenie szybkimi łodziami ratowniczymi

Normy kompetencyjne:

5 Od każdego kandydata ubiegającego się o świadectwo dowodzenia szybkimi łodziami ratowniczymi należy wymagać zademonstrowania kompetencji umożliwiających podjęcie zadań, obowiązków i odpowiedzialności wymienionych w kolumnie 1 tabeli A-VI/2-2.

6 Poziom wiedzy zagadnień wymienionych w kolumnie 2 tabeli A-VI/2-2 powinien być wystarczający do tego, aby kandydat był zdolny do opuszczenia na wodę i dowodzenia szybką łodzią ratowniczą w sytuacjach zagrożenia.

7 Szkolenie i praktyka powinny ujmować wytyczne zawarte w części B tego Kodu, aby zapewnić niezbędny poziom wiedzy teoretycznej, zrozumienie i biegłość.

8 Każdy kandydat ubiegający się o świadectwo powinien być zobowiązany do przedstawienia dowodu potwierdzającego uzyskanie w ciągu poprzednich 5 lat wymaganych standardów kompetencji poprzez:

- .1 zademonstrowanie kompetencji umożliwiających podjęcie zadań, obowiązków i odpowiedzialności - wymienionych w kolumnie 1 tabeli A-VI/2-2 zgodnie z metodami demonstrowania kompetencji i kryteriami oceny kompetencji ujętymi w kolumnie 3 i 4 wyżej wspomnianej tabeli; i
- .2 egzaminowanie lub ciągłe ocenianie, jako część uznanego programu szkolenia objętego tematami wyszczególnionymi w kolumnie 2 tabeli A-VI/2-2.

Tabela A-VII/2-1

Wykaz minimalnych wymagań kompetencyjnych w zakresie wykorzystania tratw i łodzi ratunkowych innych niż szybkie łodzie ratunkowe

KOLUMNA 1 KOMPETENCJE	KOLUMNA 2 WIEDZA, ZROZUMIENIE I BIEGŁOŚĆ	KOLUMNA 3 METODY DEMONSTROWANIA KOMPETENCJI	KOLUMNA 4 KRYTERIA OCENY KOMPETENCJI
Kierowanie tratwą lub łodzią ratunkową podczas opuszczania na wodę i po opuszczeniu	Konstrukcja i osiągi tratw i łodzi ratunkowych oraz poszczególne części składowe ich wyposażenia Charakterystyki i urzędzenia tratw i łodzi ratunkowych Różne typy urządzeń do opuszczania na wodę tratw i łodzi ratunkowych Metody opuszczania tratw i łodzi ratunkowych na wzburzone morze Metody odzyskiwania tratw i łodzi ratunkowych Czynności jakie należy podjąć po opuszczeniu statku Metody opuszczania na wodę i odzyskiwania łodzi ratunkowych na wzburzonym morzu	Ocena zaświadczeń uzyskanych z praktycznej demonstracji zdolności do: .1. postawienia przewróconej tratwy ratunkowej będąc ubranym w kamizelkę ratunkową .2. interpretowania oznaczeń tratw i łodzi ratunkowych odnośnie ilości osób, jaką mogą one pomieścić .3. wydawania poprawnych komend do opuszczenia i podniesienia na pokład tratw i łodzi ratunkowych, odpłynięcia od burty statku oraz przenoszenia i wyładunku osób z tratwy lub łodzi ratunkowej .4. przygotowania i bezpiecznego opuszczenia na wodę tratw lub łodzi ratunkowych i szybkiego odpłynięcia od burty statku .5. bezpiecznego odzyskania tratw lub łodzi ratunkowych Wykorzystanie pneumatycznych tratw ratunkowych oraz otwartych lub zamkniętych łodzi ratunkowych z silnikiem umieszczonym w osi symetrii	Przygotowanie, podniesienie na pokład i opuszczenie tratw i łodzi ratunkowych jest w ramach ograniczeń sprzętowych i umożliwia tratwom i łodziom ratunkowym bezpiecznie opuścić statek Początkowe czynności po opuszczeniu statku minimalizują zagrożenie dla przeżycia Odzyskanie tratw i łodzi ratunkowych jest w ramach ograniczeń sprzętowych
Obsługa silnika tratwy lub łodzi ratunkowej	Metody uruchamiania i obsługi silnika tratwy lub łodzi ratunkowej i jego akcesoria wraz z wykorzystaniem dostarczonej przy nim gaśnicy	Ocena zaświadczeń uzyskanych z praktycznej demonstracji zdolności do uruchomienia i obsługi położonego w osi symetrii silnika, jaki jest na wyposażeniu otwartej lub zamkniętej łodzi ratunkowej	Napęd jest zapewniony i utrzymywany według potrzeb manewrowania

Tabela A-VI/2-1 strona 2

KOMPETENCJE	WIEDZA, ZROZUMIENIE I BIEGŁOŚĆ	METODY DEMONSTROWANIA KOMPETENCJI	KRYTERIA OCENY KOMPETENCJI
<p>Kierowanie rozbitkami oraz tratwą lub łodzią ratunkową podczas, a także po opuszczeniu statku</p>	<p>Manewrowanie tratwą lub łodzią ratunkową w burzliwej pogodzie</p> <p>Wykorzystanie falenia, dryfkotwy i wszystkich innych urządzeń</p> <p>Podział żywności i wody na tratwie lub łodzi ratunkowej</p> <p>Czynności podejmowane w celu zmaksymalizowania możliwości wykrycia i zlokalizowania tratwy lub łodzi ratunkowej</p> <p>Metoda ratownictwa helikopterowego</p> <p>Skutki hipotermii i jej zapobieganie, wykorzystanie powłok ochronnych i ubiorów, włącznie ze skafandrami miękkimi i środkami ochrony termicznej</p> <p>Wykorzystanie łodzi awaryjnych i motorowych łodzi ratunkowych do zbierania w zestawy tratw ratunkowych oraz ratowania rozbitków i osób z morza</p> <p>Wyrzucanie na brzeg tratw i łodzi ratunkowych</p>	<p>Ocena zaświadczeń uzyskanych z praktycznej demonstracji zdolności do:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 wioslowania i sterowania łodzią oraz do sterowania według kompasu .2 wykorzystania poszczególnych składników wyposażenia tratwy lub łodzi ratunkowej .3 wykorzystania wyposażenia do lokalizacji tratwy lub łodzi ratunkowej 	<p>Kierowanie akcją ratunkową jest odpowiednie do przeważających okoliczności i warunków</p>
<p>Wykorzystanie urządzeń do lokalizacji, włączając aparaturę łączności i sygnalizacji oraz środki pirotechniczne</p>	<p>Radiowe urządzenia ratunkowe znajdujące się na tratwach i łodziach ratunkowych, włączając satelitarne EPIRB i SART</p> <p>Pirotechniczne sygnały wzywania pomocy</p>	<p>Ocena zaświadczeń uzyskanych z praktycznej demonstracji zdolności do:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 wykorzystania przenośnych urządzeń radiowych dla tratw lub łodzi ratunkowych .2 wykorzystania urządzeń sygnalizacyjnych włącznie ze środkami pirotechnicznymi 	<p>Wykorzystanie i wybór aparatury łączności sygnalizacyjnej są odpowiednie do przeważających okoliczności i warunków</p>

Tabela A-VI/2-1 strona 3

KOMPETENCJE	WIEDZA, ZROZUMIENIE I BIEGŁOŚĆ	METODY DEMONSTROWANIA KOMPETENCJI	KRYTERIA OCENY KOMPETENCJI
Zastosowanie pierwszej pomocy w stosunku do rozbitków	<p>Wykorzystanie zestawu pierwszej pomocy i technik reanimacyjnych</p> <p>Postępowanie z rannymi włącznie z tamowaniem krwotoku i wyprawadzaniem z szoku</p>	<p>Ocena zaświadczeń uzyskanych z praktycznej demonstracji zdolności do obchodzenia się z rannymi zarówno podczas, jak i po opuszczeniu statku, z wykorzystaniem zestawu pierwszej pomocy i techniki reanimacyjnej</p>	<p>Identyfikacja prawdopodobnej przyczyny charakteru i rozległości obrażeń lub warunków jest natychmiastowa i dokładna</p> <p>Priorytet i kolejność leczenia minimalizują wszelkie zagrożenia dla życia</p>

Tabela A-VI/2-2

Wykaz minimalnych norm kompetencyjnych w zakresie wykorzystania szybkich łodzi ratunkowych

KOLUMNA 1 KOMPETENCJE	KOLUMNA 2 WIEDZA, ZROZUMIENIE I BIEGŁOŚĆ	KOLUMNA 3 METODY DEMONSTROWANIA KOMPETENCJI	KOLUMNA 4 KRYTERIA OCENY KOMPETENCJI
Kierowanie szybką łodzią ratunkową podczas opuszczania na wodę i po opuszczeniu	Konstrukcja i osiągi szybkich łodzi ratunkowych oraz poszczególne części składowe ich wyposażenia	Ocena zaświadczeń uzyskanych z praktycznej demonstracji zdolności do:	Przygotowanie, podniesienie na pokład, opuszczenie i obsługa szybkich łodzi ratunkowych jest w ramach ograniczeń sprzętowych
Szczegółowe charakterystyki i urządzenia szybkich łodzi ratunkowych	Bezpieczne środki ostrożności podczas opuszczania na wodę i odzyskiwania szybkiej łodzi ratunkowej	.1 kierowania bezpiecznym opuszczeniem na wodę i odzyskiwaniem szybkiej łodzi ratunkowej .2 postawienia przewróconej szybkiej łodzi ratunkowej .3 obsługiwania szybkiej łodzi ratunkowej w panujących warunkach pogodowych i morskich	
Procedury stawiania przewróconych szybkich łodzi ratunkowych	Jak obsługiwać szybką łódź ratunkową w panującej niepomyślnej pogodzie i warunkach na morzu	.4 pływania w specjalnym ekwipunku .5 wykorzystania sprzętu łączności i sygnalizacji między szybką łodzią ratunkową, helikopterem i macierzystym statkiem .6 wykorzystania posiadanego sprzętu awaryjnego	
Sprzęt nawigacyjny i ratunkowy dostępny na szybkiej łodzi ratunkowej	Schematy poszukiwania i czynniki środowiskowe wpływające na ich wykonywanie		
Ocena gotowości szybkich łodzi ratunkowych i odpowiednie wyposażenie do natychmiastowego użycia			

Tabela A-VI/2-2 strona 2

KOMPETENCJE	WIEDZA, ZROZUMIENIE I BIEGŁOŚĆ	METODY DEMONSTROWANIA KOMPETENCJI	KRYTERIA OCENY KOMPETENCJI
	Znajomość konserwacji, napraw awaryjnych, zwichajnego pompowania i spuszczenia powietrza z komór pływalnościowych pneumatycznej szybkiej łodzi ratunkowej	.7 podejmowania ofiar z wody i przekazywania ich na helikopter ratowniczy i/lub macierzysty statek lub do bezpiecznego miejsca .8 przestrzegania schematu poszukiwania z uwzględnieniem czynników środowiskowych	
Obsługa silnika szybkiej łodzi ratunkowej	Metody uruchamiania i obsługi silnika szybkiej łodzi ratunkowej i jej akcesoriów	Ocena zaświadczeń uzyskanych z praktycznej demonstracji zdolności do uruchomienia i obsługi silnika szybkiej łodzi ratunkowej	Silnik jest uruchamiany i obsługiwany zgodnie z wymaganiami dla poprawnego manewrowania

Sekcja A-VI/3**Obowiązujące minimum wymagań dotyczących szkolenia przeciwpożarowego stopnia wyższego****Normy kompetencyjne:**

1 Członkowie załogi, wyznaczeni do kierowania czynnościami zwalczania pożaru, powinni pomyślnie ukończyć szkolenie ppoż. stopnia wyższego, ze szczególnym naciskiem na organizację, taktykę i dowodzenie, a od każdego z nich należy wymagać zademonstrowania kompetencji umożliwiających podjęcie zadań, obowiązków i odpowiedzialności wymienionych w kolumnie 1 tabeli A-VI/3.

2 Poziom wiedzy i zrozumienia tematów wymienionych w kolumnie 2 tabeli A-VI/3 powinien być wystarczający dla skutecznego kierowania czynnościami gaszenia pożaru na statkach.

3 Szkolenie i praktyka powinny uwzględniać wytyczne zawarte w części B tego Kodu, tak aby zapewnić niezbędny poziom wiedzy teoretycznej, zrozumienia i biegłości.

4 Każdy kandydat ubiegający się o wydanie świadectwa powinien być zobowiązany do przedstawienia dowodu potwierdzającego uzyskanie w ciągu poprzednich 5 lat wymaganych standardów kompetencji, zgodnie z metodami zademonstrowania kompetencji i kryteriami oceny kompetencji ujętymi w kolumnie 3 i 4 tabeli A-VI/3.

Tabela A-VI/3

Wykaz minimalnych norm kompetencyjnych w zakresie szkolenia przeciwpożarowego stopnia wyższego

KOLUMNA 1 KOMPETENCJE	KOLUMNA 2 WIEDZA, ZROZUMIENIE I BIEGŁOŚĆ	KOLUMNA 3 METODY DEMONSTROWANIA KOMPETENCJI	KOLUMNA 4 KRYTERIA OCENY KOMPETENCJI
Kierowanie operacjami obrony przeciwpożarowej na pokładzie statku	<p>Procedury obrony przeciwpożarowej na morzu i w porcie, ze szczególnym podkreśleniem organizacji, taktyki i kierowania</p> <p>Wykorzystanie wody do gaszenia pożaru, wpływ na stateczność statku, środki ostrożności i procedury korygujące</p> <p>Łączność i koordynacja podczas akcji obrony przeciwpożarowej</p> <p>Sterowanie wentylacją, włącznie z wyciągami dymu</p> <p>Kontrola paliwa i systemów elektrycznych</p> <p>Ryzyka dotyczące procesu obrony przeciwpożarowej (sucha destylacja, reakcje chemiczne, pożary dymnicy kottowej itp)</p> <p>Obrona przeciwpożarowa obejmująca towary niebezpieczne</p> <p>Pożarowe środki ostrożności i ryzyka związane z magazynowaniem i obsługą materiałów (farby itp.)</p> <p>Zarządzanie i kierowanie rannymi</p> <p>Procedury koordynacji z brzegowymi jednostkami obrony przeciwpożarowej</p>	<p>Praktyczne ćwiczenia i instruktaż prowadzone w zatwierdzonych i rzeczywście realistycznych warunkach szkolenia (np. symulowane warunki statkowe) oraz, tam gdzie ma to zastosowanie, w ciemności</p>	<p>Czynności podejmowane w celu opanowania pożarów oparte są na pełnej i dokładnej ocenie tego przypadku z wykorzystaniem wszystkich dostępnych źródeł informacji</p> <p>Porządek priorytetowy, ramy czasowe i kolejność czynności są odpowiednie do ogólnych wymagań danego przypadku i dla minimalizacji uszkodzeń i potencjalnych uszkodzeń statku, zranień personelu i zmniejszenia operacyjnej skuteczności statku</p> <p>Przekazywanie informacji jest natychmiastowe, dokładne, kompletne i wyraźne</p> <p>Osobiste bezpieczeństwo podczas czynności związanych z opanowywaniem pożaru jest zawsze zapewnione</p>

Tabela A-VII/3 strona 2

KOMPETENCJE	WIEDZA, ZROZUMIENIE I BIEGŁOŚĆ	METODY DEMONSTROWANIA KOMPETENCJI	KRYTERIA OCENY KOMPETENCJI
Zorganizowanie i przeszkolenie drużyn pożarowych	Przygotowanie planów awaryjnych Skład i przydział personelu do drużyn pożarowych Strategia i taktyka opanowywania pożarów w różnych częściach statku	Praktyczne ćwiczenia i instruktaż prowadzone w zatwierdzonych i rzeczywiste realistycznych warunkach szkolenia (np. symulowane warunki statkowe)	Skład i organizacja drużyn pożarowych zapewniają natychmiastowe i skuteczne wdrożenie planów awaryjnych i procedur
Inspekcja i obsługa urządzeń do wykrywania pożaru oraz systemów i sprzętu gaśniczego	Systemy wykrywania pożaru; stałe systemy gaszenia pożaru, przenośny i ruchomy sprzęt do gaszenia pożaru, włącznie z urządzeniami, pompami i sprzętem ratunkowym, ratowniczym, ochrony osobistej i łączności	Praktyczne ćwiczenia z wykorzystaniem zatwierdzonego sprzętu i systemów w realistycznym środowisku szkolenia	Operacyjna skuteczność wszystkich systemów i urządzeń do wykrywania i gaszenia pożarów jest zawsze utrzymywana zgodnie ze specyfikacjami działania i wymaganiami prawnymi.
Badanie i sporządzenie sprawozdań w sprawie wypadków obejmujących pożary	Wymagania inspekcji rutynowych i klasyfikacyjnych Ocena przyczyn wypadków obejmujących pożary	Praktyczne ćwiczenia w realistycznym środowisku szkolenia	Przyczyny pożarów są identyfikowane, a skuteczność środków zaradczych jest oceniana

Sekcja A-VI/4

Obowiązujące minimum wymagań dotyczących szkolenia w zakresie pierwszej pomocy medycznej i sprawowania opieki medycznej nad chorym na statku

Normy kompetencyjne dla członków załogi wyznaczonych do udzielania pierwszej pomocy medycznej na statku:

1 Każdy członek załogi wyznaczony do udzielania pierwszej pomocy medycznej na statku jest zobowiązany do zademonstrowania kompetencji umożliwiających podjęcie zadań, obowiązków i odpowiedzialności wymienionych w kolumnie 1 tabeli A-VI/4-1.

2 Poziom wiedzy zawarty w zagadnieniach wymienionych w kolumnie 2 tabeli A-VI/4-1 powinien być na tyle wystarczający, aby pozwalał wyznaczonemu członkowi załogi wszcząć natychmiastową skuteczną akcję w razie wypadku lub choroby, która może mieć miejsce na statku.

3 Każdy kandydat, który ubiega się o wydanie świadectwa kwalifikacyjnego zgodnie z wymaganiami prawidła VI/4 i ust.1, powinien być zobowiązany do przedstawienia dowodu potwierdzającego, że wymagany standard kompetencji został osiągnięty zgodnie z metodami zademonstrowania kompetencji i kryteriami oceny norm kompetencji ujętymi w kolumnie 3 i 4 tabeli A-VI/4-1.

Normy kompetencyjne dla członków załogi wyznaczonych do kierowania opieką medyczną nad chorym na statku:

4 Od każdego członka załogi, wyznaczonego do kierowania opieką medyczną nad chorym na statku, należy wymagać zademonstrowania kompetencji umożliwiających podjęcie zadań, obowiązków i odpowiedzialności wymienionych w kolumnie 1 tabeli A-VI/4-2.

5 Poziom wiedzy zawarty w zagadnieniach wymienionych w kolumnie 2 tabeli A-VI/4-2 powinien być na tyle wystarczający, aby pozwalał wyznaczonemu członkowi załogi na podjęcie natychmiastowych skutecznych czynności w razie wypadku lub choroby, która może mieć miejsce na statku.

6 Każdy kandydat, który ubiega się o uzyskanie świadectwa zgodnie z wymaganiami prawidła VI/4, ust. 2, powinien być zobowiązany do przedstawienia dowodu potwierdzającego, że wymagany standard kompetencji został osiągnięty zgodnie z metodami zademonstrowania kompetencji i kryteriami oceny kompetencji ujętymi w kolumnie 3 i 4 tabeli A-VI/4-2.

Tabela A-VI/4-1

Wykaz minimalnych norm biegłości w udzielaniu pierwszej pomocy medycznej

KOLUMNA 1 KOMPETENCJE	KOLUMNA 2 WIEDZA, ZROZUMIENIE I BIEGŁOŚĆ	KOLUMNA 3 METODY DEMONSTROWANIA KOMPETENCJI	KOLUMNA 4 KRYTERIA OCENY KOMPETENCJI
Zastosowanie natychmiastowej pierwszej pomocy w razie wypadku lub choroby na statku	<p>Zestaw medyczny pierwszej pomocy</p> <p>Budowa ciała i jego funkcje</p> <p>Zagrożenia toksykologiczne na statku, włącznie z wykorzystaniem Wytycznych o Pierwszej Pomocy Medycznej do Wykorzystania przy Wypadkach Obejmujących Materiały Niebezpieczne (MFAG) lub ich krajowych odpowiedników</p> <p>Badanie ofiary lub pacjenta</p> <p>Uszkodzenia kręgosłupa</p> <p>Oparzenia, opalenia i skutki złamań, przemieszczeń oraz uszkodzeń mięśni</p> <p>Opieka medyczna nad uratowanymi osobami</p> <p>Radiowe poradnictwo medyczne</p> <p>Farmakologia</p> <p>Sterylizacja</p> <p>Zatrzymanie pracy serca, utonięcie i uduszenie z braku tlenu</p>	Ocena zaświadczeń uzyskanych z praktycznego instruktażu	<p>Identyfikacja prawdopodobnej przyczyny, charakteru i rozległości obrażeń są natychmiastowe, kompletne i zgodne z aktualną praktyką udzielania pierwszej pomocy</p> <p>Ryzyko zaszkodzenia sobie lub innym jest zawsze minimalizowane</p> <p>Leczenie obrażeń i kondycja pacjentów są odpowiednie, zgodne z przyjętą praktyką udzielania pierwszej pomocy i międzynarodowymi wytycznymi</p>

Tabela A-VI/4-2

Wykaz minimalnych wymagań biegłości dla osób kierujących opieką medyczną nad chorym na statku

KOLUMNA 1 KOMPETENCJE	KOLUMNA 2 WIEDZA, ZROZUMIENIE I BIEGŁOŚĆ	KOLUMNA 3 METODY DEMONSTROWANIA KOMPETENCJI	KOLUMNA 4 KRYTERIA OCENY KOMPETENCJI
Zapewnienie opieki medycznej chorym i rannym w czasie ich pobytu na statku	<p>Opieka nad ofiarami wypadków, obejmująca:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 uszkodzenia głowy i kręgosłupa .2 uszkodzenia uszu, nosa, gardła i oczu .3 krwotoki wewnętrzne i zewnętrzne .4 opalenia, oparzenia i odmrożenia .5 pęknięcia, przemieszczenia i uszkodzenia mięśni .6 rany, gojenie się ran i infekcje .7 usmierzenia bólu .8 techniki szycia i klamrowania .9 postępowanie w ostrych stanach brzusznych .10 leczenie chirurgiczne lżejszych przypadków .11 opatrunki i bandażowanie <p>Aspekty pielęgniarstwa:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 zasady ogólne .2 opieka pielęgniarska 	<p>Ocena zaświadczeń uzyskanych z praktycznego instruktażu i demonstracji</p> <p>Tam, gdzie ma to zastosowanie, zatwierdzone doświadczenie praktyczne w szpitalu lub podobnej placówce</p>	<p>Identyfikacja objawów oparta jest na koncepcji badań klinicznych i historii choroby</p> <p>Zapobieganie infekcji i rozszerzaniu się chorób jest kompletne i skuteczne</p> <p>Postawa osobista jest spokojna, pewna i uspokajająca</p> <p>Leczenie obrażeń lub stanu jest odpowiednie i zgodne z przyjętą praktyką medyczną i stosowanymi krajowymi i międzynarodowymi wytycznymi medycznymi</p> <p>Dozowanie i stosowanie narkotyków i medykamentów jest zgodne z zaleceniami producentów i przyjętą praktyką medyczną</p> <p>Znaczenie zmian w stanie pacjenta jest natychmiast rozpoznawane</p>

Tabela A-VI/4-2 strona 2

KOMPETENCJE	WIEDZA, ZROZUMIENIE I BIEGŁOŚĆ	METODY DEMONSTROWANIA KOMPETENCJI	KRYTERIA OCENY KOMPETENCJI
Zapewnienie opieki medycznej chorym i rannym w czasie ich pobytu na statku (kontynuacja)	<p>Choroby, włącznie z:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 warunkami medycznymi i zagrożeniami .2 chorobami przenoszonymi drogą płciową .3 chorobami tropikalnymi i zakaźnymi <p>Nadużywanie alkoholu i narkotyków Opieka stomatologiczna Ginekologia, ciąża i narodziny dziecka Opieka medyczna nad uratowanymi osobami Śmierć na morzu Higiena</p> <p>Zapobieganie chorobom, obejmujące:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 dezynfekcję, dezynsekcję i deratyzację .2 szczepienia <p>Prowadzenie zapisów i utrzymywanie kopii stosowanych przepisów</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 Prowadzenie zapisów medycznych .2 Międzynarodowe i krajowe morskie przepisy medyczne 		

Tabela A-VII/4-2 strona 3

KOMPETENCJE	WIEDZA, ZROZUMIENIE I BIEGŁOŚĆ	METODY DEMONSTROWANIA KOMPETENCJI	KRYTERIA OCENY KOMPETENCJI
<p>Udział w koordynowanych planach udzielania pomocy medycznej statkom</p>	<p>Pomoc zewnętrzna obejmująca:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. radiowe poradnictwo medyczne 2. transport chorych i rannych włącznie z ewakuacją przy użyciu helikoptera 3. opieka medyczna nad chorymi członkami załóg, wymagająca współpracy z portowymi władzami medycznymi lub placówkami medycznymi w porcie 		<p>Procedury badań klinicznych są kompletne i zgodne z otrzymanymi instrukcjami</p> <p>Metoda i przygotowanie do ewakuacji są zgodne z uznanymi procedurami i są zaplanowane tak, aby maksymalizować korzyść pacjenta</p> <p>Procedury uzyskania radiowej porady medycznej są zgodne z ustanowioną praktyką i zaleceniami</p>

Rozdział VII

Wymagania dotyczące wydawania dyplomów alternatywnych

Sekcja A-VII/1

Wydawanie dyplomów alternatywnych

1 Każdy kandydat ubiegający się o wydanie dyplomu na poziomie operacyjnym jest zobowiązany, zgodnie z ustaleniami rozdziału VII Załącznika do Konwencji, do uzupełnienia wykształcenia i praktyki w celu osiągnięcia standardu kompetencji dotyczących wszystkich funkcji określonych w tabelach A-II/1 lub A-III/1.

Tak więc funkcje określone w tabelach A-II/1 lub A-III/1 odpowiednio mogą zostać uzyskane, o ile kandydat uzupełni dodatkowo niezbędne wykształcenia teoretyczne i praktyczne zgodne ze standardami kompetencji określonymi w tabelach dotyczących poszczególnych funkcji.

2 Każdy kandydat ubiegający się o wydanie dyplomu na poziomie zarządzania, jako osoba kierująca statkiem o tonażu brutto 500 ton lub więcej, albo jako osoba, na której dowodzenie takim statkiem może spocząć w przypadku niezdolności osoby dowodzącej, zobowiązany jest dodatkowo, oprócz norm kompetencji określonych w tabeli A-II/1, do uzupełnienia niezbędnego wykształcenia i praktyki oraz spełnienia norm kompetencyjnych dla wszystkich funkcji określonych w tabeli A-II/2.

Funkcje określone w tabelach rozdziału III niniejszej części mogą zostać uzyskane przez kandydata, o ile ten uzupełni dodatkową, niezbędną wiedzę teoretyczną i praktyczną i spełni normy kompetencji określone w tabelach dotyczących poszczególnych funkcji.

3 Każdy kandydat ubiegający się o wydanie dyplomu na poziomie zarządzania jako osoba odpowiedzialna za napęd mechaniczny statku z napędem głównym o mocy 750 kW lub większej lub osoba, na której taka odpowiedzialność może spocząć w przypadku niezdolności osoby odpowiedzialnej za napęd mechaniczny statku, zobowiązany jest dodatkowo, oprócz spełnienia norm kompetencji określonych w tabeli A-III/1 do uzupełnienia niezbędnego wykształcenia i praktyki i spełnienia norm kompetencji dla wszystkich funkcji określonych w tabeli A-III/2.

Dalsze funkcje wyszczególnione w tabelach rozdziału II niniejszej części mogą zostać uzyskane przez kandydata, o ile ten ukończy odpowiednią dodatkową stosowną edukację i szkolenia oraz spełnia normy kompetencji określone w tabelach dla funkcji, o których mowa.

4 Każdy kandydat ubiegający się o wydanie dyplomu na poziomie pomocniczym w zakresie nawigacji lub w zakresie maszynowym powinien spełniać normy kompetencji określone w tabelach A-II/4 lub A-III/4 niniejszej części, odpowiednio.

Sekcja A-VII/2

Wydawanie dyplomów członkom załóg

1 Zgodnie z wymaganiami prawidła VII/1, ust. 1.3, każdy kandydat ubiegający się o wydanie dyplomu zgodnie z ustaleniami rozdziału VII na poziomie operacyjnym w zakresie funkcji wyszczególnionych w tabelach A-II/1 lub A-III/1 powinien:

- .1 posiadać potwierdzoną pracę na morzu, nie krótszą niż jeden rok, która powinna obejmować okres przynajmniej sześciu miesięcy pełnienia obowiązków w maszynowni pod nadzorem wykwalifikowanego oficera mechanika lub jeśli chodzi o funkcje związane z nawigacją, okres przynajmniej sześciu miesięcy wykonywania obowiązków w zakresie pełnienia wachty na mostku pod nadzorem wykwalifikowanego oficera wachtowego, oraz
- .2 posiadać ukończone podczas pełnienia tej służby szkolenie pokładowe według programów zatwierdzonych jako spełniające stosowne wymagania sekcji A-II/1 i A-III/1 i udokumentowane w zatwierdzonej książce praktyk morskich.

2 Każdy kandydat ubiegający się o wydanie dyplomu zgodnie z przepisami rozdziału VII na poziomie zarządzania w zakresie kombinacji funkcji wyszczególnionych w tabelach A-II/2 i A-III/2 powinien posiadać potwierdzoną pracę na morzu w odniesieniu do funkcji, które winny być zawarte w adnotacji do dyplomu, jak następuje:

- .1 dla osób innych niż osoby dowodzące lub odpowiedzialne za napęd mechaniczny statku - 12 miesięcy wykonywania obowiązków na poziomie operacyjnym zgodnie z prawidłami, odpowiednio III/2 lub III/3 oraz tam, gdzie jest wymagana funkcja nawigacyjna na poziomie zarządzania, co najmniej 12 miesięcy wykonywania obowiązków w zakresie pełnienia wachty na mostku na poziomie operacyjnym,
- .2 dla osób dowodzących lub odpowiedzialnych za napęd mechaniczny statku - nie mniej niż 48 miesięcy, włącznie z przepisami ust. 2.1. niniejszej sekcji, wykonywania, jako wykwalifikowany oficer, obowiązków odnoszących się do funkcji, które winny być wykazane w adnotacji do dyplomu, z których 24 miesiące powinny dotyczyć funkcji określonych w tabeli A-II/1, a 24 miesiące powinny dotyczyć funkcji określonych w tabelach A-III/1 i A-III/2.

Sekcja A-VII/3

Zasady regulujące wydawanie dyplomów alternatywnych

(Brak przepisów)

Rozdział VIII

Normy dotyczące pełnienia wachty

Sekcja A-VIII/1

Zdolność do służby

- 1 Każda osoba, której powierzono obowiązki oficera kierującego wachtą lub marynarza wchodzącego w skład wachty, powinna mieć zapewnione minimum 10 godzin odpoczynku w 24-godzinym okresie czasu.
- 2 Godziny wypoczynku mogą być podzielone na nie więcej niż dwa okresy, z których jeden powinien trwać przynajmniej 6 godzin.
- 3 Wymagania dotyczące okresów odpoczynku wyszczególnione w ust.1 i 2 nie muszą być utrzymane w przypadku zaistnienia sytuacji zagrożenia, ćwiczeń lub w innych, nadrzędnych warunkach działania.
- 4 Jednakże, mimo przepisów ust.1 i 2 , minimalny okres 10 godzin może być zmniejszony do nie mniej niż 6 godzin pod warunkiem, że takie zredukowanie nie przekroczy 2 dni i nie mniej niż 70 godzin wypoczynku jest zapewnione w każdym okresie 7 dni.
- 5 Administracje powinny wymagać, by rozkłady wacht były wywieszane w miejscach łatwo dostępnych.

Sekcja A-VIII/2

Organizacja wachty i zasady, których należy przestrzegać

CZĘŚĆ 1 - Dyplomy

- 1 Oficer kierujący wachtą pokładową lub nawigacyjną powinien mieć należyte kwalifikacje, zgodnie z ustaleniami rozdziału II lub VII, odpowiednio do obowiązków związanych z wachtą nawigacyjną lub wachtą na pokładzie.
- 2 Oficer kierujący wachtą maszynową powinien mieć należyte kwalifikacje określone w rozdziale III lub VII, odpowiednio do obowiązków związanych z wachtą maszynową.

CZĘŚĆ 2 - Planowanie podróży

Wymagania ogólne

- 3 Zamierzona podróż powinna być zaplanowana z wyprzedzeniem i z uwzględnieniem wszystkich niezbędnych informacji, a każdy wykreślony kurs powinien być sprawdzony przed jej rozpoczęciem.
- 4 Starszy oficer mechanik powinien po konsultacji z kapitanem określić z wyprzedzeniem potrzeby związane z zamierzoną podróżą, biorąc pod uwagę wymagania dotyczące paliwa, wody, smarów, środków chemicznych, części zamiennych jednorazowego użytku i innych narzędzi, zapasów oraz wszystkie inne.

Planowanie przed każdą podróżą

5 Przed każdą podróżą kapitan statku powinien się upewnić, czy trasa z portu wyjściowego do pierwszego portu docelowego jest zaplanowana zgodnie z odpowiednimi mapami i publikacjami morskimi niezbędnymi podczas planowania podróży, zawiera dokładne, całkowite i aktualne informacje dotyczące tych ograniczeń nawigacyjnych i ryzyka, które są stałe i możliwe do przewidzenia oraz niezbędne do bezpiecznej nawigacji statku

Weryfikacja i zobrazowanie planowanej trasy

6 Gdy planowanie trasy z uwzględnieniem wszystkich odnoszących się do niej informacji jest zakończone, planowana trasa powinna być naniesiona na odpowiednie mapy i powinna być cały czas dostępna dla oficera pełniącego wachtę, aby ten mógł zaznaczać zmiany kursu.

Odchylenia od planowanej trasy

7 Jeśli podczas podróży zostanie podjęta decyzja o zmianie kolejnego portu na planowanej trasie lub jeśli statek musi znacznie zboczyć z planowanej trasy z innych powodów, to przed wykonaniem znacznego odchylenia od oryginalnie planowanej trasy powinno się zaplanować poprawioną trasę.

CZĘŚĆ 3 - Pełnienie wachty w morzu

Ogólne zasady dotyczące wachty

8 Strony powinny skierować uwagę przedsiębiorstw, kapitanów, starszych mechaników i personelu wachtowego na przedstawione poniżej zasady, które powinny być przestrzegane w celu utrzymania zawsze bezpiecznych wacht.

9 Kapitan statku jest zobowiązany do upewnienia się, że wprowadzone ustalenia dotyczące wachty są odpowiednie do utrzymania bezpiecznej wachty nawigacyjnej.

Pod ogólną kontrolą kapitana oficerowie wachtowi są odpowiedzialni za bezpieczną nawigację statku podczas pełnienia swojej służby, zwłaszcza unikania kolizji i wejścia na mieliznę.

10 Starszy oficer mechanik jest zobowiązany w konsultacji z kapitanem do upewnienia się, że ustalenia dotyczące wachty są odpowiednie do utrzymania bezpiecznej wachty maszynowej.

Ochrona środowiska morskiego

11 Kapitan, oficerowie i marynarze powinni pamiętać o poważnych skutkach operacyjnych lub powypadkowych w postaci zanieczyszczeń środowiska morskiego i powinni podejmować wszelkie możliwe środki ostrożności, by zapobiec tym zanieczyszczeniom, zwłaszcza w ramach obowiązujących międzynarodowych i portowych przepisów.

Część 3-1 - Zasady, których należy przestrzegać podczas pełnienia wachty nawigacyjnej

12 Oficer kierujący wachtą nawigacyjną reprezentuje kapitana statku i jest odpowiedzialny za bezpieczną nawigację statku oraz przestrzeganie Międzynarodowych Przepisów o Zapobieganiu Zderzeniom na Morzu z 1972 roku

Obserwacja wzrokowa (oko)

13 Dokładna obserwacja wzrokowa musi być utrzymywana przez cały czas zgodnie z prawidłem 5 Międzynarodowych Przepisów o Zapobieganiu Zderzeniom na Morzu z 1972 roku i powinna służyć następującym celom:

- .1 utrzymania ciągłego stanu czujności za pomocą wzroku i słuchu oraz innych dostępnych środków w odniesieniu do wszelkich znaczących zmian w środowisku operacyjnym;
- .2 pełnej oceny sytuacji i ryzyka kolizji, wejścia na mieliznę i innych niebezpieczeństw nawigacyjnych;
- .3 wykrywania statków i samolotów znajdujących się w niebezpieczeństwie, rozbitek, wraków, szczątków i innych niebezpieczeństw zagrażających bezpiecznej nawigacji.

14 Obserwator musi być w stanie poświęcić całą uwagę właściwej obserwacji i żadne inne obowiązki, które mogłyby zakłócać wykonywanie tego zadania nie powinny mu być zlecane ani przez niego podejmowane.

15 Obowiązki obserwatora i sternika są oddzielne i sternik nie powinien przeprowadzać obserwacji wzrokowej podczas sterowania, z wyjątkiem małych statków, na które z pozycji sternika roztacza się niezakłócony, panoramiczny widok, który nie jest zakłócony ani warunkami nocnymi, ani innymi przeszkodami. Oficer kierujący wachtą może być jedynym obserwatorem w dzień, pod warunkiem, że w każdym takim wypadku:

- .1 sytuacja została starannie oceniona i ustalono bez żadnych wątpliwości, że jest to bezpieczne;
- .2 wzięto pod uwagę wszystkie ważne fakty, uwzględniając, ale nie ograniczając się do:

- stanu pogody,
- widzialności,
- intensywności ruchu statków,
- bliskości niebezpieczeństw nawigacyjnych; oraz
- poświęcenia niezbędnej uwagi podczas nawigacji w lub w pobliżu systemu rozgraniczenia ruchu; i

- .3 jest zapewniona możliwość wezwania i uzyskania natychmiastowej pomocy na mostku, jeśli jakkolwiek zmiana sytuacji tego wymaga.

16 Aby ustalić, czy skład wachty nawigacyjnej jest odpowiedni w celu zapewnienia ciągłej dokładnej obserwacji wzrokowej, kapitan powinien uwzględnić wszystkie ważne czynniki opisane w tym dziale Kodu, jak również te przedstawione poniżej:

- .1 widoczność, stan pogody i morza;
- .2 zagęszczenie ruchu i inne działania występujące w rejonie, w którym statek płynie;

- .3 poświęcenie niezbędnej uwagi podczas nawigacji w/ lub w pobliżu systemów rozgraniczenia ruchu lub innych przedsięwzięć regulacji ruchu;
- .4 dodatkowe obciążenia spowodowane typem funkcji statku, wymaganiami natychmiastowego działania oraz przewidywanymi manewrami;
- .5 gotowość do podjęcia obowiązków na wezwanie, przez wszystkich członków załogi, którzy zostali przydzieleni jako członkowie wachty;
- .6 znajomość i zaufanie do zawodowych kompetencji oficerów statkowych i załogi;
- .7 doświadczenie każdego oficera wachtowego, znajomość przez tego oficera urządzeń statkowych, procedur i możliwości manewrowych;
- .8 czynności odbywające się na statku w każdym momencie włącznie z czynnościami radiokomunikacyjnymi i możliwości asystowania na mostku w każdej chwili, kiedy jest to wymagane;
- .9 stan działania instrumentów i przyrządów kontrolnych na mostku, włącznie z systemami alarmowymi;
- .10 kontrola steru i śruby oraz statkowa charakterystyka manewrowa;
- .11 wielkość statku i zakres widoczności z punktu kierowania kursem statku;
- .12 konfiguracja mostka w zakresie, w jakim konfiguracja ta mogłaby przeszkodzić członkowi wachty w wykryciu wzrokiem lub słuchem wszelkich zewnętrznych wydarzeń; oraz
- .13 wszystkie inne stosowne normy, procedury lub wytyczne odnoszące się do układu pełnienia wachty i zdolności do pełnienia obowiązków przyjętych przez Organizację.

Czynności w trakcie wachty

17 Podczas ustalania składu wachty na mostku, która może obejmować odpowiednio wykwalifikowanych marynarzy, powinny być uwzględnione następujące czynniki:

- .1 w żadnym momencie mostek nie może być pozostawiony bez dozoru;
- .2 warunki pogodowe, widoczność oraz , czy jest to dzień czy noc;
- .3 bliskość nawigacyjnych niebezpieczeństw, które spowodują podjęcie przez oficera wachtowego dodatkowych obowiązków nawigacyjnych;
- .4 wykorzystanie i obsługa pomocy nawigacyjnych takich jak radar lub elektroniczne urządzenia wskazujące pozycję oraz wszelkie inne urządzenia wpływające na bezpieczeństwo nawigacji statku;
- .5 czy statek jest wyposażony w automatyczne sterowanie;
- .6 czy należy wykonywać obowiązki radiowe;
- .7 kontrola wszystkich urządzeń zainstalowanych na mostku, kontrola pracy bezobsługowej siłowni, alarmów i wskaźników, procedury i ograniczenia ich użycia; oraz
- .8 jakiegokolwiek nadzwyczajne wymagania wachty nawigacyjnej, które mogą wynikać w rezultacie szczególnych okoliczności operacyjnych.

Przekazywanie wachty

18 Oficer pełniący służbę na wachcie nie może przekazać obowiązków zmieniającemu go oficerowi, jeśli jest powód, by przypuszczać, że ten ostatni nie może efektywnie wypełniać obowiązków, o czym musi być powiadomiony kapitan.

19 Oficer przejmujący wachtę powinien się upewnić, że członkowie załogi przejmujący wachtę są w pełni zdolni do wykonywania swoich obowiązków, szczególnie jeśli chodzi o ich dostosowanie do nocnego widzenia. Oficerowie przejmujący wachtę nie powinni przejmować wachty, dopóki ich wzrok nie będzie w pełni dostosowany do warunków oświetlenia.

20 Najistotniejsze w przekazywaniu wachty jest to, aby oficerowie przejmujący wachtę zapoznali się z przewidywaną lub rzeczywistą pozycją statku, jego planowaną trasą, kursem i prędkością, urządzeniami sterującymi i kontrolnymi siłowni i powinni zwrócić uwagę na wszelkie niebezpieczeństwa nawigacyjne, które mogą wystąpić podczas ich wachty.

21 Oficerowie przejmujący wachtę powinni osobiście upewnić się odnośnie do:

- .1 stałych rozkazów i innych specjalnych instrukcji kapitana dotyczących nawigacji statku;
- .2 pozycji, kursu, prędkości i zanurzenia statku;
- .3 aktualnych i przewidywanych pływów, prądów, pogody, widoczności i wpływu tych czynników na kurs i prędkość;
- .4 procedur wykorzystania głównych silników do manewrowania, kiedy główne silniki są sterowane z mostka, oraz
- .5 sytuacji nawigacyjnej, zawierającej ale nie ograniczającej się do:
 - .5.1 stanu operacyjnego wszystkich urządzeń nawigacyjnych i bezpieczeństwa, które są lub mogą być używane podczas wachty;
 - .5.2 błędów kompasów żyroskopowych i magnetycznych;
 - .5.3 obecności i ruchu statków widocznych lub o których wiadomo, że znajdują się w pobliżu;
 - .5.4 warunków i niebezpieczeństwa, które mogą wystąpić podczas wachty;
 - .5.5 możliwych wpływów przechyłu, przegłębienia, gęstości wody i osiadania na rezerwę wody pod stępką.

22 Jeżeli oficer na wachcie nawigacyjnej ma zostać zmieniony podczas manewrów lub w trakcie innych działań podjętych w celu uniknięcia ryzyka, zmiana tego oficera powinna być odłożona aż do zakończenia akcji.

Pełnienie wachty nawigacyjnej

23 Oficer kierujący wachtą powinien:

- .1 pełnić wachtę na mostku;
- .2 w żadnych okolicznościach nie opuszczać mostku do czasu właściwej zmiany wachty;

- .3 w dalszym ciągu być odpowiedzialny za bezpieczną nawigację statku, niezależnie od obecności kapitana na mostku, chyba że zostanie wyraźnie poinformowany, że kapitan przejmuje odpowiedzialność i jest to wzajemnie zrozumiane, oraz
 - .4 powiadomić kapitana, jeśli ma wątpliwości co do czynności, jakie należy podjąć w celu zapewnienia bezpieczeństwa.
- 24 Podczas wachty utrzymywany kurs, pozycja i prędkość powinny być sprawdzane w wystarczająco krótkich odstępach czasu, z wykorzystaniem wszelkich dostępnych, niezbędnych pomocy nawigacyjnych, aby zapewnić to, że statek płynie zgodnie z wyznaczonym kursem.
- 25 Oficer kierujący wachtą powinien się orientować w rozmieszczeniu i działaniu urządzeń nawigacyjnych i środków bezpieczeństwa znajdujących się na pokładzie i zdawać sobie sprawę z operacyjnych ograniczeń tych urządzeń.
- 26 Oficer kierujący wachtą nie może mieć zleczonych obowiązków ani ich podejmować, jeśli zakłócałyby one bezpieczną nawigację statku.
- 27 Oficerowie pełniący wachtę powinni jak najefektywniej korzystać z urządzeń, które mają do swojej dyspozycji.
- 28 Podczas używania radaru oficer pełniący wachtę powinien przestrzegać w każdym czasie zaleceń związanych z używaniem radaru, określonych w Międzynarodowych Przepisach o Zapobieganiu Zderzeniom na Morzu.
- 29 Gdy zachodzi taka potrzeba, oficer kierujący wachtą bez wahania powinien użyć przyrządów układu sterowniczego, silnika i urządzeń sygnałowych. Jednakże odpowiednia informacja o planowanych zmianach w prędkości powinna być podana wcześniej, o ile jest to możliwe, lub też powinny być efektywniej wykorzystane urządzenia zdalnie sterujące pracą siłowni, zgodnie z odpowiednimi procedurami.
- 30 Oficerowie pełniący wachtę powinni znać charakterystyki manewrowe statku, w tym drogę zatrzymywania oraz pamiętać, że inne statki mogą się charakteryzować innymi możliwościami manewrowania.
- 31 Powinien być prowadzony odpowiedni zapis ruchów i czynności dotyczących nawigacji statku.
- 32 Szczególnie ważne jest, aby oficer kierujący wachtą upewnił się, że jest utrzymywana odpowiednia obserwacja. Jeśli na statku znajduje się kabina nawigacyjna, oficer kierujący wachtą może, jeśli jest to niezbędne, wstąpić do niej, ale dopiero po upewnieniu się, że jest to bezpieczne i że jest prowadzona dokładna obserwacja.
- 33 Sprawdzanie urządzeń nawigacyjnych znajdujących się na statku powinno być przeprowadzane na morzu tak często, jak tylko pozwalają na to możliwe do przewidzenia okoliczności, zwłaszcza jeśli są spodziewane warunki niebezpieczne dla nawigacji.
- Gdy jest to konieczne, sprawdzenia te powinny być odnotowywane. Sprawdzenie takie powinno być również przeprowadzane przed wejściem do portu i po opuszczeniu go.
- 34 Oficer kierujący wachtą powinien przeprowadzać regularne kontrole, aby się upewnić czy:
- .1 osoba sterująca statkiem lub pilot automatyczny, utrzymuje właściwy kurs;
 - .2 przynajmniej raz podczas trwania wachty jest określony błąd kompasu głównego i kiedy to możliwe, po każdej ważniejszej zmianie kursu, kompasu główny i żyroskopowy są porównywane, a powtarzacze są zsynchronizowane z kompasem głównym;

- .3 pilot automatyczny jest sprawdzany ręcznie przynajmniej raz podczas trwania wachty;
- .4 światła nawigacyjne, sygnałowe i inne urządzenia nawigacyjne działają właściwie;
- .5 urządzenia radiowe działają właściwie i zgodnie z ust. 86 tej sekcji i
- .6 urządzenia zdalnego sterowania siłownią, alarmy i przyrządy rejestrujące działają właściwie.

35 Oficer kierujący wachtą powinien pamiętać, aby cały czas przestrzegać wymagań Międzynarodowej Konwencji o Bezpieczeństwie Życia na Morzu (SOLAS) z 1974 r.

Oficer pełniący wachtę powinien wziąć pod uwagę:

- .1 potrzebę wyznaczenia osoby do sterowania statkiem i poddanie tego sterowania ręcznej kontroli w odpowiednim czasie, tak by można było przeciwdziałać jakiegokolwiek, potencjalnie niebezpiecznej sytuacji w bezpieczny sposób i
- .2 że na statku sterowanym automatycznie może dojść do niebezpiecznej sytuacji, w której oficer pełniący wachtę bez pomocników musi przerwać obserwację i podjąć natychmiastowe działanie.

36 Oficerowie pełniący wachtę powinni być dokładnie zaznajomieni z użytkowaniem wszystkich pomocy nawigacyjnych, ich możliwościami, ograniczeniami oraz powinni pamiętać, że echosonda jest bardzo cenną pomocą nawigacyjną.

37 Oficer pełniący wachtę powinien używać radaru, kiedykolwiek występuje lub jest przewidywana ograniczona widoczność i zawsze na akwenach o wzmożonym ruchu statków, mając na uwadze ograniczenia tych urządzeń.

38 Oficer pełniący wachtę powinien się upewnić, że stosowane zakresy pracy radaru są odpowiednio często zmieniane tak, aby jak najwcześniej wykryć echa odbite od obiektów. Powinien przy tym pamiętać, że słabe echo może nie zostać wykryte.

39 Zawsze wtedy, gdy używany jest radar, oficer kierujący wachtą powinien wybrać odpowiedni zakres pracy, obserwować uważnie obraz i zadbać, aby nakres radarowy lub systematyczna analiza rozpoczęła się odpowiednio wcześniej.

40 Oficer kierujący wachtą powinien bezzwłocznie zawiadomić kapitana:

- .1 jeżeli występuje lub jest spodziewana ograniczona widoczność;
- .2 jeśli warunki ruchu i przemieszczanie innych statków powodują niepokój;
- .3 jeśli zachodzą trudności w utrzymywaniu kursu;
- .4 w przypadku niepowodzenia w umiejscowieniu łądu, znaku nawigacyjnego lub uzyskaniu dźwięków w spodziewanym czasie;
- .5 jeśli niespodziewanie umiejscowiono łąd lub znak nawigacyjny lub gdy występuje zmiana sondowanej głębokości;
- .6 w przypadku awarii silników, zdalnej kontroli urządzeń napędowych, urządzeń sterowniczych lub innych podstawowych urządzeń nawigacyjnych, alarmu lub urządzenia rejestrującego;
- .7 jeśli urządzenie radiowe funkcjonuje wadliwie;
- .8 podczas ciężkich warunków pogodowych lub w przypadku jakichkolwiek wątpliwości dotyczących możliwości powstania uszkodzeń na skutek pogody;
- .9 jeśli statek napotyka niebezpieczeństwo takie jak lód lub wrak statku;

.10 w każdej innej sytuacji zagrożenia lub w przypadku jakichkolwiek wątpliwości.

41 Oprócz wymagań dotyczących powiadomienia kapitana w okolicznościach wymienionych powyżej, oficer kierujący wachtą powinien dodatkowo podjąć bez wahania natychmiastowe działania związane z bezpieczeństwem statku, jeśli okoliczności tego wymagają.

42 Oficer pełniący wachtę powinien udzielić personelowi pełniącemu wachtę odpowiednich instrukcji i informacji, które zapewnią bezpieczną wachtę, w tym odpowiednią obserwację.

Pełnienie wachty w różnych warunkach i na różnych akwenach

Ładna pogoda

43 Oficer kierujący wachtą powinien przeprowadzać częste i dokładne namiary kompasowe na zbliżające się statki, jako środek wczesnego wykrycia ryzyka kolizji, i pamiętać, że takie ryzyko może czasem istnieć nawet wówczas, gdy znaczna zmiana zamiaru jest ewidentna, szczególnie przy zbliżaniu się bardzo dużego statku lub zespołu holowniczego lub zbliżaniu się statku będącego w małej odległości.

Oficer kierujący wachtą powinien także podjąć wczesne i określone działanie zgodne z Międzynarodowymi Przepisami o Zapobieganiu Zderzeniom na Morzu z 1972 r.

44 Podczas ładnej pogody, kiedy jest to możliwe, oficer kierujący wachtą powinien wykonywać ćwiczenia radarowe.

Ograniczona widoczność

45 W przypadku ograniczonej widoczności lub gdy jest ona spodziewana, pierwszym zadaniem oficera wachtowego jest przestrzeganie stosownych przepisów Międzynarodowych Przepisów o Zapobieganiu Zderzeniom na Morzu z 1972 r., ze szczególnym uwzględnieniem słuchania sygnałów mgłowych, poruszania się z bezpieczną prędkością i utrzymywania silników w gotowości do natychmiastowego manewrowania.

Ponadto oficer kierujący wachtą powinien:

- .1 informować kapitana;
- .2 wystawić właściwego obserwatora na oku;
- .3 zapalić światła nawigacyjne; oraz
- .4 uruchomić i wykorzystać radar.

W godzinach ciemności

46 Kapitan i oficer kierujący wachtą, organizując służbę obserwacyjną na oku, powinni w należyтым stopniu uwzględniać urządzenia na mostku i pomoce nawigacyjne dostępne do wykorzystania, ich ograniczenia, procedury i wprowadzone zabezpieczenia.

Wody przybrzeżne i o dużym natężeniu ruchu

47 Powinny być używane mapy o największej skali, jakie znajdują się na statku, odpowiednie dla danego rejonu i poprawione według najnowszych dostępnych informacji. Określanie pozycji powinno następować często i powinno być wykonywane więcej niż jedną metodą, zawsze jeśli pozwalają na to okoliczności.

48 Oficer kierujący wachtą powinien obowiązkowo identyfikować wszystkie stosowne znaki nawigacyjne.

Nawigacja z pilotem na pokładzie

49 Mimo wykonywania obowiązków przez pilotów ich obecność na pokładzie nie zwalnia kapitana czy oficera kierującego wachtą z ich obowiązków zapewnienia bezpieczeństwa statkowi. Kapitan i pilot powinni wymieniać informacje dotyczące procedur nawigacyjnych, warunków miejscowych i charakterystyki statku. Kapitan i/lub oficer kierujący wachtą powinni ściśle współpracować z pilotem i kontynuować dokładne sprawdzanie pozycji statku i jego ruchu.

50 W przypadku jakichkolwiek wątpliwości co do działań lub zamiarów pilota oficer kierujący wachtą powinien starać się je wyjaśnić z pilotem, a jeśli wątpliwości pozostaną nadal, powinien natychmiast powiadomić kapitana, podjąć wszelkie niezbędne czynności, zanim przybędzie kapitan.

Statek na kotwicy

51 Jeśli kapitan uzna to za niezbędne, wachta powinna być kontynuowana na kotwicy. Podczas postoju na kotwicy oficer kierujący wachtą powinien:

- .1 określić i wykreślić pozycję statku na odpowiedniej mapie praktycznie tak szybko, jak jest to możliwe;
- .2 jeżeli pozwolą okoliczności, sprawdzać wystarczająco często, czy statek pozostanie bezpiecznie na kotwicy - przez wykonywanie namiarów na stałe znaki nawigacyjne lub łatwe do identyfikacji obiekty brzegowe;
- .3 zapewnić utrzymanie właściwej obserwacji;
- .4 zapewnić okresowe wykonywanie obchodów inspekcyjnych statku;
- .5 obserwować warunki meteorologiczne i pływowe oraz stan morza;
- .6 powiadomić kapitana i przedsięwziąć wszystkie niezbędne środki, jeśli statek wlecze kotwicę;
- .7 zapewnić, aby stan gotowości silników głównych i innych mechanizmów był zgodny z instrukcjami kapitana;
- .8 jeśli pogarsza się widoczność, powiadomić kapitana;
- .9 zapewnić, aby statek miał zapalone odpowiednie światła, podniesione odpowiednie znaki i aby były nadawane odpowiednie sygnały dźwiękowe zgodnie ze wszystkimi stosowanymi przepisami; oraz
- .10 przedsięwziąć środki mające na celu ochronę przed zanieczyszczeniem środowiska przez statek i przestrzegać stosowanych przepisów o zanieczyszczeniu.

Część 3-2 Zasady, które powinny być przestrzegane podczas pełnienia wachty maszynowej

52 Termin „wachta maszynowa” użyty w częściach 3-2, 4-2 i 4-4 niniejszej sekcji oznacza albo osobę albo grupę personelu stanowiącego wachtę lub też okres odpowiedzialności dla oficera mechanika, podczas którego fizyczna obecność tego oficera w pomieszczeniach siłowni może nie być wymagana.

53 Oficer mechanik kierujący wachtą w maszynie jest przedstawicielem starszego mechanika i przede wszystkim jest zawsze odpowiedzialny za bezpieczne i skuteczne działanie oraz utrzymanie urządzeń wpływających na bezpieczeństwo statku i jest odpowiedzialny za przegląd, obsługę i testowanie wszystkich mechanizmów i urządzeń wchodzących w zakres odpowiedzialności wachty.

Skład wachty

54 Skład wachty powinien być zawsze odpowiedni do zapewnienia bezpiecznego działania wszystkich mechanizmów wpływających na działania statku, zarówno w trybie automatycznym, jak i ręcznym i być odpowiedni do aktualnych okoliczności i warunków.

55 Przy podejmowaniu decyzji o składzie wachty, która może się składać z odpowiednio wykwalifikowanych marynarzy, należy wziąć pod uwagę między innymi następujące kryteria:

- .1 typ statku oraz typ i stan mechanizmów;
- .2 odpowiedni i ciągły nadzór nad mechanizmami wpływającymi na bezpieczne działanie statku;
- .3 wszelkie szczególne stany działania podyktowane przez warunki takie jak pogoda, lód, skażona woda, płytka woda, stan zagrożenia, opanowanie uszkodzeń lub zmniejszenie zanieczyszczenia;
- .4 kwalifikacje i doświadczenie wachty;
- .5 bezpieczeństwo życia, statku, ładunku i portu oraz ochronę środowiska;
- .6 przestrzeganie przepisów międzynarodowych, krajowych i miejscowych, oraz
- .7 utrzymywanie normalnego działania statku.

Przekazywanie wachty

56 Oficer mechanik kierujący wachtą nie powinien przekazywać wachty oficerowi przejmującemu ją, jeśli istnieje powód dający podstawę ku temu, aby uważać, że ten ostatni nie jest w sposób oczywisty zdolny do skutecznego wykonywania obowiązków związanych z pełnieniem wachty, w tym wypadku powinien zostać powiadomiony starszy mechanik.

57 Oficer mechanik przejmujący wachtę powinien się upewnić, że członkowie przejmujący wachtę są wyraźnie w pełni zdolni do skutecznego wykonywania swoich obowiązków.

58 Oficer mechanik przejmujący wachtę przed jej przejęciem powinien się zorientować przynajmniej w następującym zakresie:

- .1 stałych rozkazów i specjalnych instrukcji starszego mechanika dotyczących działania systemów statkowych i mechanizmów;
- .2 rodzaju wszystkich czynności wykonywanych aktualnie przy mechanizmach i systemach zajętego tym personelu i potencjalnym ryzyku;
- .3 poziomu, a gdzie ma to zastosowanie, stanu wody lub pozostałości w zęzach, zbiornikach balastowych, zbiornikach na pozostałości ładunków płynnych, zbiornikach rezerwowych, zbiornikach wody pitnej, zbiornikach ścieków sanitarnych oraz wszelkich specjalnych wymagań co do wykorzystania lub dysponowania ich zawartością;
- .4 stanu i poziomu paliwa w zbiornikach rezerwowych, zbiorniku osadowym, zbiorniku rozchodowym i innych urządzeniach do przechowywania paliwa;
- .5 wszelkich specjalnych wymagań dotyczących rozlokowania systemu sanitarnego;
- .6 stanu i trybu działania różnych głównych i pomocniczych systemów, włącznie z systemem dystrybucji mocy elektrycznej;
- .7 gdzie ma to zastosowanie, stanu sprzętu, konsoli do kontrolowania i sterowania, a także, które z urządzeń jest obsługiwane ręcznie;
- .8 gdzie ma to zastosowanie, stanu i trybu działania automatycznych urządzeń sterujących pracą kotłów, takich, jak systemy sterujące zabezpieczeniem płomieni, systemy kontrolne ograniczające, systemy kontrolne spalania, systemy kontrolne dystrybucji paliwa i innego sprzętu, który jest powiązany z działaniem kotłów parowych,
- .9 wszelkich potencjalnie niesprzyjających warunków, wynikających ze złej pogody, lodu, zanieczyszczonej lub płytkiej wody;
- .10 wszelkich specjalnych trybów działania związanych z zawodnością sprzętu lub niesprzyjającymi warunkami statkowymi;
- .11 meldunków marynarzy z maszynowni odnoszących się do przydzielonych im obowiązków;
- .12 dostępności urządzeń przeciwpożarowych;
- .13 stanu wypełnienia dziennika maszynowego.

Pełnienie wachty maszynowej

59 Oficer mechanik kierujący wachtą powinien zadbać o to, aby były utrzymywane ustalone układy wachty oraz aby pod jego kierownictwem marynarze z maszynowni stanowiący część wachty pomagali przy bezpiecznej i skutecznej obsłudze mechanizmów napędowych i sprzętu pomocniczego.

60 Oficer mechanik kierujący wachtą jest odpowiedzialny za pomieszczenie siłowni pomimo obecności starszego mechanika w pomieszczeniu siłowni, aż do chwili specjalnego poinformowania, że starszy mechanik przejął odpowiedzialność i zostało to wzajemnie zrozumiane.

61 Wszyscy członkowie wachty powinni być zaznajomieni z przydzielonymi im obowiązkami wachtowymi, a ponadto każdy członek, w odniesieniu do statku, na którym pełni służbę, powinien posiadać wiedzę w zakresie:

- .1 wykorzystania odpowiednich wewnętrznych systemów porozumiewania;
- .2 dróg ewakuacji z pomieszczeń siłowni;

- .3 systemów alarmowych maszynowni i być w stanie rozróżnić alarmy ze szczególnym uwzględnieniem alarmu dotyczącego środków gaszenia pożaru;
- .4 ilości lokalizacji i typów sprzętu przeciwpożarowego oraz urządzeń przeciwawaryjnych w pomieszczeniach siłowni, wraz z ich wykorzystaniem i różnymi środkami ostrożności z zakresu bezpieczeństwa, których należy przestrzegać.

62 Jakikolwiek mechanizm, który nie funkcjonuje właściwie, działa wadliwie lub wymaga specjalnej obsługi, należy zanotować, notując zarazem wszystkie czynności już podjęte. Należy sporządzić plany dalszych czynności według potrzeb.

63 Jeśli pomieszczenia siłowni są obsadzone załogą, oficer mechanik kierujący wachtą powinien być przygotowany do obsługi urządzeń napędowych, reagując w przypadku zaistnienia konieczności zmiany kierunku lub prędkości.

64 Jeśli pomieszczenia siłowni są okresowo nie obsadzone załogą, wyznaczony dyżurny oficer mechanik, kierujący wachtą, powinien być natychmiast osiągalny na wezwanie w celu doglądania pomieszczeń siłowni.

65 Wszystkie polecenia z mostku powinny być natychmiast wykonywane. Zmiany w kierunku lub prędkości głównych zespołów napędowych powinny być zapisywane, z wyjątkiem tych przypadków, gdy Administracja uzna, że rozmiar lub dane charakterystyczne poszczególnych statków czynią takie zapisy niepraktycznymi. Oficer mechanik kierujący wachtą powinien zadbać o to, aby urządzenia sterowania głównym zespołem napędowym, kiedy znajdzie się on w trybie ręcznego obsługiwanie, były ciągle dozorowane w warunkach pogotowia lub manewrowania.

66 Należy zwrócić właściwą uwagę na bieżącą konserwację i obsługę wszystkich mechanizmów, włącznie z systemami mechanicznymi, elektrycznymi, elektronicznymi, hydraulicznymi i pneumatycznymi, ich aparaturą kontrolną i związanym z nimi wyposażeniem bezpieczeństwa i wszystkimi systemami urządzeń znajdującymi się w kabinach oraz zapis rozchodów magazynowych, części i urządzeń zapasowych.

67 Starszy mechanik powinien zadbać o to, aby oficer kierujący wachtą był poinformowany o wszystkich pracach zapobiegawczych z zakresu przeciwawaryjnego lub działaniach remontowych, które mają być wykonane podczas wachty. Oficer mechanik kierujący wachtą powinien być odpowiedzialny za izolację, obejście i regulowanie wszystkich mechanizmów, na których należy pracować, znajdujących się w zakresie odpowiedzialności wachty, oraz powinien prowadzić zapis wszystkich wykonywanych prac.

68 Kiedy maszynownia jest postawiona w stan gotowości, oficer mechanik kierujący wachtą powinien upewnić się, że wszystkie mechanizmy i urządzenia, które mogą być wykorzystywane podczas manewrowania są w stanie natychmiastowej gotowości i czy jest przewidziana odpowiednia rezerwa zasilania dla urządzenia sterowego i dla innych potrzeb.

69 Oficer mechanik kierujący wachtą nie powinien mieć przydzielanych ani nie powinien podejmować żadnych obowiązków, które mogłyby zakłócać jego obowiązki nadzorowania systemu głównego napędu i urządzeń pomocniczych. Powinien on nadzorować główny zespół napędowy i systemy pomocnicze aż do momentu zmiany i powinien okresowo dokonywać przeglądu mechanizmów znajdujących się pod jego nadzorem. Powinien również upewnić się, czy dokonywane są stosowne obchody mechanizmów i pomieszczeń urządzenia sterowego w celu obserwacji i meldowania usterek i awarii, wykonania lub pokierowania rutynowymi, wymaganymi konserwacjami lub innymi niezbędnymi czynnościami.

70 Oficer mechanik kierujący wachtą powinien poinformować każdego innego członka wachty o potencjalnym ryzyku, które może ujemnie wpłynąć na pracę mechanizmów lub zagrazić bezpieczeństwu życia lub statku.

71 Oficer mechanik kierujący wachtą powinien upewnić się, że wachta w pomieszczeniach siłowni jest nadzorowana i powinien zorganizować personel zastępczy na wypadek niezdolności kogoś z personelu wachty. Wachta nie powinna pozostawiać pomieszczeń siłowni bez dozoru, w sposób, który uniemożliwiłaby ręczną obsługę siłowni lub nastaw urządzeń.

72 Oficer mechanik kierujący wachtą powinien podejmować czynności niezbędne do opanowania skutków uszkodzeń wynikających z awarii sprzętu, pożaru, zalania, pęknięcia, kolizji, wejścia na mieliznę lub innych przyczyn.

73 Przed zdaniem obowiązków oficer kierujący wachtą powinien upewnić się, że wszystkie wydarzenia odnoszące się do mechanizmów i urządzeń pomocniczych, które zaistniały podczas wachty, są w odpowiedni sposób zapisane.

74 Oficer mechanik kierujący wachtą powinien współpracować z każdym oficerem mechanikiem kierującym pracami konserwacyjnymi podczas wszystkich konserwacji zapobiegawczych, ochrony przeciwwawaryjnej lub napraw. Te czynności powinny obejmować, ale nie muszą się do tego ograniczać:

- .1 izolowanie i ominięcie mechanizmów, na których się pracuje;
- .2 wyregulowanie pozostałych zespołów tak, aby funkcjonowały odpowiednio i bezpiecznie podczas okresu konserwacji;
- .3 zapisanie w dzienniku maszynowym lub innym dokumencie urządzeń, na których pracowano, i personelu przy tym zatrudnionego oraz jakie środki bezpieczeństwa zostały przyjęte i przez kogo, na rzecz oficera mechanika przejmującego wachtę i dla celów archiwizacji; oraz
- .4 testowanie i włączanie do pracy, jeśli istnieje potrzeba, remontowanych mechanizmów i sprzętu.

75 Oficer mechanik kierujący wachtą powinien upewnić się, że każdy marynarz w maszynowni, który wykonuje obowiązki konserwacyjne jest gotów do udzielenia pomocy przy ręcznej obsłudze mechanizmów na wypadek awarii urządzeń automatycznych.

76 Oficer mechanik kierujący wachtą powinien pamiętać, że zmiany prędkości wynikające ze złego działania urządzeń lub utrata możliwości sterowania mogą zagrazić bezpieczeństwu statku i życia na morzu. Należy natychmiast powiadomić mostek w przypadku pożaru, o każdej zamierzonej czynności w pomieszczeniach siłowni, która może spowodować zredukowanie prędkości statku, ogólną utratę możliwości sterowania, zatrzymanie systemu napędowego statku lub jakiegokolwiek zmiany w wytwarzaniu energii elektrycznej oraz podobne zagrożenia bezpieczeństwa. To powiadomienie, jeżeli możliwe, należy wykonać przed przeprowadzeniem zmian w celu zapewnienia mostkowi jak najwięcej czasu na podjęcie odpowiednich czynności dla uniknięcia potencjalnego wypadku na morzu.

77 Oficer mechanik kierujący wachtą powinien powiadomić starszego mechanika bezzwłocznie:

- .1 jeżeli pojawi się uszkodzenie silnika lub złe jego działanie, takiego rodzaju, że może to zagrażać bezpiecznemu działaniu statku;
- .2 jeżeli pojawi się niewłaściwe działanie, które w przekonaniu oficera wachtowego może spowodować uszkodzenie lub awarię mechanizmów napędowych, pomocniczych lub systemów kontroli i sterowania; oraz

- .3 w każdej sytuacji zagrożenia lub w razie wątpliwości, jaką decyzję lub kroki zaradcze należy podjąć.

78 Mimo wymogu powiadomienia starszego mechanika w powyższych okolicznościach oficer mechanik kierujący wachtą nie powinien się wahać z podjęciem natychmiastowych czynności zapewniających bezpieczeństwo statku, jego urządzeń i załogi, jeżeli okoliczności tego wymagają.

79 Oficer mechanik kierujący wachtą powinien udzielić personelowi wachtowemu odpowiednich instrukcji i informacji w celu zapewnienia bezpiecznego pełnienia wachty. Rutynowe konserwacje urządzeń wykonywane w czasie bezpiecznej wachty jako uboczne zadania powinny być ujęte jako integralna część rutyny wachtowej. Szczegółowe konserwacje połączone z naprawą, obejmujące remonty sprzętu elektrycznego, mechanicznego, hydraulicznego, pneumatycznego lub elektronicznego na całym statku powinny być wykonywane za wiedzą oficera mechanika kierującego wachtą i starszego mechanika. Takie naprawy powinny być zapisywane.

Pełnienie wachty maszynowej w różnych warunkach i na różnych akwenach

Ograniczona widoczność

80 Oficer mechanik kierujący wachtą powinien się upewnić, że dostępne jest stałe ciśnienie powietrza lub pary dla sygnałów dźwiękowych oraz że polecenia wydawane z mostka, odnoszące się do prędkości i kierunku ruchu statku, są wykonywane natychmiast, a ponadto, że urządzenia pomocnicze wykorzystywane do manewrowania są gotowe do użytku.

Wody przybrzeżne i o dużym natężeniu ruchu

81 Oficer mechanik kierujący wachtą powinien się upewnić, że wszystkie urządzenia używane podczas manewrów statku można natychmiast przestawić na ręczne sterowanie po powiadomieniu, że statek znajduje się na wodach o dużym natężeniu ruchu. Oficer mechanik kierujący wachtą powinien także upewnić się, że jest dostępne rezerwowe zasilanie urządzeń sterowych i innych urządzeń potrzebnych w czasie manewrowania. Sterowanie awaryjne i inny sprzęt pomocniczy powinny być gotowe do natychmiastowego użytku.

Statek na kotwicy

82 Na nie osłoniętym kotwiczowisku starszy oficer mechanik powinien skonsultować z kapitanem, czy utrzymywać taką samą wachtę jak podczas ruchu.

83 Kiedy statek stoi na kotwicy na otwartej redzie lub w warunkach zbliżonych do warunków na pełnym morzu, oficer mechanik kierujący wachtą powinien się upewnić, że:

- .1 utrzymywana jest sprawna wachta;
- .2 regularnie sprawdzane są wszystkie działające i będące w pogotowiu urządzenia;

- .3 urządzenia główne i pomocnicze utrzymywane są w stanie gotowości zgodnie z komendami z mostku;
- .4 podjęto kroki chroniące środowisko przed zanieczyszczeniem przez statek i są przestrzegane odpowiednie przepisy o ochronie przed zanieczyszczeniami; oraz
- .5 wszystkie systemy przeciwawaryjne i przeciwpożarowe są w gotowości.

Część 3-3 Zasady, których należy przestrzegać podczas pełnienia wachty radiowej

Przepisy ogólne

84 Administracje powinny skierować uwagę przedsiębiorstw żeglugowych, kapitanów i personelu pełniącego wachtę radiową na przestrzeganie następujących przepisów w celu zapewnienia, że podczas pobytu statku na morzu jest pełniona bezpieczna wachta radiowa. Przy przestrzeganiu niniejszego Kodu należy uwzględnić także Regulamin Radiokomunikacji.

Skład wachty

85 Decydując o składzie wachty radiowej, kapitan każdego statku morskiego powinien:

- .1 upewnić się, że wachta radiowa jest pełniona zgodnie ze stosownymi wymogami Regulaminu Radiokomunikacyjnego i Konwencji SOLAS;
- .2 upewnić się, czy główne obowiązki związane z pełnieniem wachty nie są narażone na szwank przez uczestniczenie w komunikacji radiowej nie odnoszącej się do bezpiecznego ruchu statku i bezpiecznej nawigacji; oraz
- .3 uwzględnić sprzęt radiowy, w jaki wyposażony jest statek, i stan techniczny sprzętu.

Pełnienie wachty radiowej

86 Radiooperator wykonujący obowiązki związane z pełnieniem wachty powinien:

- .1 upewnić się, że jest pełniona wachta na częstotliwościach wyszczególnionych w Regulaminie Radiokomunikacyjnym i Konwencji SOLAS; oraz
- .2 podczas wachty regularnie sprawdzać działanie sprzętu radiowego i jego źródła zasilania oraz meldować kapitanowi o wszystkich zaobserwowanych usterkach tego sprzętu.

87 Należy ciągle pamiętać o wymaganiach Regulaminu Radiokomunikacyjnego i Konwencji SOLAS dotyczących prowadzenia dziennika radiotelegraficznego lub radiowego.

88 Prowadzenie zapisów radiowych, spełniające wymagania Regulaminu Radiokomunikacyjnego i Konwencji SOLAS, jest obowiązkiem radiooperatora, wyznaczonego jako główny odpowiedzialny za łączność radiową w akcjach ratowniczych. Zapisywane powinny być następujące fakty oraz czas, w którym się wydarzyły:

- .1 streszczenia przeprowadzonych seansów łączności radiowej wzywania pomocy i łączności bezpieczeństwa;
- .2 ważne wypadki odnoszące się do służby radiowej;
- .3 pozycja statku, tam gdzie jest to wymagane, co najmniej raz na dzień; oraz
- .4 zestawienie stanu instalacji radiowej i źródeł jego zasilania.

89 Zapisy radiowe powinny być dokonywane w miejscu prowadzenia łączności ratowniczej i powinny być udostępniane:

- .1 kapitanowi dla dokonania inspekcji; oraz
- .2 upoważnionym urzędnikom Administracji i innym urzędnikom wykonującym kontrolę zgodnie z artykułem X Konwencji.

CZĘŚĆ 4 - Pełnienie wachty w porcie

Zasady odnoszące się do pełnienia wszystkich wacht

Ogólne

90 Na każdym statku bezpiecznie zacumowanym lub bezpiecznie stojącym na kotwicy w normalnych okolicznościach w porcie kapitan powinien zorganizować pełnienie odpowiedniej sprawnej wachty w celu zapewnienia bezpieczeństwa. Mogą być konieczne szczególne wymagania w odniesieniu do specjalnych typów statkowych systemów napędowych lub urządzeń pomocniczych oraz dla statków przewożących niebezpieczne, toksyczne lub łatwo palne materiały lub inne, specjalne typy ładunku.

Skład wachty

91 Wachta pokładowa, w czasie kiedy statek stoi w porcie, powinna zawsze być tak zorganizowana, aby:

- .1 zapewnić bezpieczeństwo życia, statku, portu i środowiska oraz bezpieczne działanie wszystkich urządzeń związanych z operacjami ładunkowymi;
- .2 były przestrzegane międzynarodowe, krajowe i lokalne przepisy; oraz
- .3 był utrzymywany porządek i normalne funkcjonowanie statku.

92 Kapitan powinien decydować o składzie i czasie trwania wachty pokładowej w zależności od warunków cumowania, typu statku i charakteru obowiązków.

93 Jeśli kapitan uzna to za konieczne, wykwalifikowany oficer będzie kierował wachtą pokładową.

94 Niezbędny sprzęt powinien być uporządkowany w taki sposób, aby zapewnić sprawne pełnienie wachty.

95 Starszy oficer mechanik, po konsultacji z kapitanem, powinien zapewnić utrzymanie bezpiecznej wachty maszynowej w porcie. Przy decydowaniu o składzie wachty maszynowej, która może obejmować odpowiedzialne manewry z siłowni, należy brać pod uwagę, co następuje:

- .1 na wszystkich statkach o mocy napędu 3000 kW i więcej wachtą powinien zawsze kierować oficer mechanik;
- .2 na statkach o mocy napędu mniejszej niż 3000 kW, w zależności od decyzji kapitana skonsultowanej ze starszym mechanikiem, wachtą nie musi kierować oficer mechanik;
- .3 oficerom mechanikom, w czasie kierowania przez nich wachtą maszynową, nie powinno się przydzielać ani nie powinni oni podejmować żadnych dodatkowych zadań lub obowiązków, które mogłyby zakłócić nadzorowanie przez nich urządzeń statku.

Przekazywanie wachty

96 Oficer pokładowy lub oficer mechanik kierujący wachtą nie powinien przekazywać wachty oficerowi przejmującemu wachtę, jeżeli ma jakiegokolwiek powody by uważać, że ten ostatni nie jest w oczywisty sposób zdolny do sprawnego pełnienia wachty; w tym przypadku należy powiadomić odpowiednio, kapitana lub starszego mechanika. Oficerowie wachtowi przejmujący wachtę powinni upewnić się, że wszyscy członkowie ich wachty są w widoczny sposób w pełni zdolni do sprawnego wykonywania swoich obowiązków.

97 Jeżeli w momencie przekazywania wachty jest wykonywana ważna czynność, powinna być ona zakończona przez oficera zdającego wachtę, jeżeli kapitan lub starszy mechanik nie zarządzi inaczej.

Część 4-1 Przekazywanie wachty pokładowej

98 Przed przyjęciem wachty przejmujący oficer pokładowy powinien być poinformowany przez oficera kierującego wachtą o:

- .1 głębokości wody w miejscu postoju, zanurzeniu statku, poziomie i czasie wysokiej i niskiej wody, zamocowaniu cum, układzie kotwic i długości łańcucha kotwicznego oraz o innych urządzeniach cumowniczych ważnych dla bezpieczeństwa statku; stanie maszyn głównych i ich gotowości do awaryjnego wykorzystania;
- .2 wszystkich pracach wykonywanych na statku; charakterze, ilości i rozkładzie ładunku przyjętego lub pozostałego i wszystkich resztkach pozostałych na pokładzie po rozładowaniu statku;
- .3 poziomie wody w zęzach i zbiornikach balastowych;
- .4 nadawanych sygnałach lub zapalonych światłach;
- .5 ilości członków załogi potrzebnych na statku i obecności innych osób;
- .6 stanie urządzeń do obrony przeciwpożarowej;
- .7 wszystkich specjalnych przepisach portowych;
- .8 stałych i specjalnych zarządzeniach kapitana;
- .9 liniach łączności między statkiem a personelem brzegowym, włączając władze portowe, na wypadek powstania zagrożenia lub potrzebnej pomocy;

- .10 wszystkich innych okolicznościach mających znaczenie dla bezpieczeństwa statku, jego załogi, ładunku lub ochrony środowiska przed zanieczyszczeniem oraz
 - .11 procedurach powiadamiania odpowiednich władz o wszelkich zanieczyszczeniach środowiska wynikłych z działalności statku.
- 99 Przejmujący oficerowie pokładowi, przed przyjęciem kierowania wachtą, powinni sprawdzić, czy:
- .1 zamocowanie cum i łańcucha kotwicznego są odpowiednie;
 - .2 są właściwie nadawane odpowiednie sygnały i zapalone światła;
 - .3 są przestrzegane przepisy bezpieczeństwa i ochrony przeciwpożarowej;
 - .4 mają świadomość co do charakteru wszystkich ładowanych lub wyładowanych ładunków ryzykownych lub niebezpiecznych oraz odpowiednich czynności, które należy podjąć na wypadek rozlewu lub pożaru;
 - .5 żadne zewnętrzne warunki lub okoliczności nie narażają na niebezpieczeństwo statku, a także czy statek nie naraża innych.

Część 4-2 Przekazywanie wachty maszynowej

- 100 Przed przyjęciem wachty przejmujący oficer mechanik powinien być poinformowany przez oficera mechanika kierującego wachtą o:
- .1 stałych zarządzeniach dnia, wszelkich specjalnych zarządzeniach dotyczących działania statku, funkcji konserwacyjnych, remontów mechanizmów statkowych lub sprzętu kontrolnego,
 - .2 charakterze wszystkich prac wykonywanych na mechanizmach i systemach statku, personelu biorącym w nich udział, a także o potencjalnych zagrożeniach;
 - .3 poziomie i stanie, gdzie jest to właściwe, wody lub pozostałości w zęzach, zbiornikach balastowych, zbiornikach na pozostałości ładunków płynnych, zbiornikach ścieków sanitarnych, zbiornikach zapasowych oraz specjalnych wymaganiach dotyczących wykorzystania lub usuwania ich zawartości;
 - .4 wszelkich specjalnych wymaganiach dotyczących dyspozycji systemem sanitarnym;
 - .5 stanie i gotowości przenośnego sprzętu ochrony przeciwpożarowej oraz stałych instalacji przeciwpożarowych i systemów wykrywania ognia;
 - .6 upoważnionym personelu remontowym na statku zajęтым czynnościami technicznymi, miejscu jego prac i funkcjach naprawczych oraz innych upoważnionych osobach na statku i o potrzebnej załodze;
 - .7 wszelkich przepisach portowych odnoszących się do wycieków ze statku, wymaganiach obrony przeciwpożarowej i gotowości statku, szczególnie podczas spodziewanej złej pogody;

- .8 liniach łączności między statkiem a personelem brzegowym, włączając władze portowe, na wypadek powstania zagrożenia lub potrzebnej pomocy;
- .9 wszystkich innych okolicznościach mających znaczenie dla bezpieczeństwa statku, jego załogi, ładunku lub ochrony środowiska przed zanieczyszczeniem ; oraz
- .10 procedurach powiadamiania odpowiednich władz o wszelkich zanieczyszczeniach środowiska wynikłych z czynności technicznych.

101 Oficerowie mechanicy obejmujący wachtę, przed przyjęciem kierowania wachtą, powinni sprawdzić, czy są w pełni poinformowani przez zdającego oficera mechanika o powyższych zagrożeniach; oraz:

- .1 zaznajomieni z istniejącymi i potencjalnymi źródłami zasilania, ogrzewania i oświetlenia oraz ich dystrybucją;
- .2 znają dostępność i stan paliwa na statku, smarów i wszystkich rodzajów zaopatrzenia w wodę;
- .3 są gotowi do przygotowania statku i jego mechanizmów, o ile jest to możliwe, do stanu pogotowia lub warunków zagrożenia, jeśli zajdzie taka potrzeba.

Część 4-3 - Wykonywanie wachty pokładowej

102 Oficer kierujący wachtą pokładową powinien:

- .1 dokonywać obchodów w celu przeprowadzenia inspekcji statku, w odpowiednich odstępach czasu;
- .2 zwracać szczególną uwagę na:
 - .2.1 stan i zabezpieczenie schodni, łańcucha kotwicznego i cum, szczególnie przy zmianie kierunku pływu i w miejscach postoju z dużymi różnicami poziomu wody, jeżeli trzeba, podejmując kroki zapewniające im normalne warunki pracy;
 - .2.2 zanurzenie, zapas wody pod stępką i ogólny stan statku, aby uniknąć niebezpiecznego przechyłu bocznego lub przegłębienia podczas operacji ładunkowych lub balastowania,
 - .2.3 pogodę i stan morza,
 - .2.4 przestrzeganie wszystkich przepisów dotyczących bezpieczeństwa i obrony przeciwpożarowej,
 - .2.5 poziom wody w zęzach i zbiornikach,
 - .2.6 wszystkie osoby na statku i ich miejsce pobytu, szczególnie w odległych lub zamkniętych przestrzeniach; oraz
 - .2.7 zapalenie świateł i nadawanie sygnałów;
- .3 podczas złej pogody lub po otrzymaniu ostrzeżenia sztormowego, podjąć niezbędne kroki w celu ochrony statku, osób na pokładzie i ładunku;

- .4 podjąć wszelkie środki ostrożności, aby zapobiec zanieczyszczeniu środowiska przez statek;
- .5 w sytuacjach awaryjnych zagrażających bezpieczeństwu statku wszcząć alarm, poinformować kapitana, podjąć wszelkie możliwe kroki zapobiegające jakimkolwiek uszkodzeniom brzegowym lub sąsiadujących statków;
- .6 znać warunki stateczności statku aby, na wypadek pożaru, poinformować brzegowe władze pożarnicze o przybliżonych ilościach wody, którą można wpompować na statek bez narażenia go na niebezpieczeństwo;
- .7 zaoferować pomoc statkom lub osobom znajdującym się w niebezpieczeństwie;
- .8 podjąć niezbędne środki zaradcze, aby zapobiec wypadkom lub uszkodzeniom, w przypadku, kiedy mają być obracane śruby; oraz zapisywać w odpowiednim dzienniku wszystkie ważne wydarzenia mające wpływ na statek.

Część 4-4 Wykonywanie wachty maszynowej

- 103 Oficer kierujący wachtą maszynową powinien zwracać szczególną uwagę na:
- .1 przestrzeganie wszystkich zarządzeń, specjalnych procedur działania i przepisów dotyczących niebezpiecznych warunków i zapobieganiu im we wszystkich dziedzinach będących w zakresie jego obowiązków;
 - .2 instrumenty i systemy sterowania, kontrolowanie wszystkich źródeł zasilania, działające systemy i ich części;
 - .3 techniki, metody i procedury niezbędne dla zapobiegania naruszeniom przepisów o zanieczyszczeniach, wydanych przez władze lokalne; oraz stan zęz.
- 104 Oficer kierujący wachtą maszynową powinien:
- .1 w sytuacjach awaryjnych wszcząć alarm, kiedy w jego przekonaniu sytuacja tego wymaga, oraz podjąć wszystkie możliwe kroki zapobiegające uszkodzeniom statku, osób na pokładzie i ładunku;
 - .2 mieć świadomość potrzeb oficera pokładowego w odniesieniu do urządzeń niezbędnych przy prowadzeniu prac przeładunkowych i dodatkowych wymagań dotyczących systemu balastowego i innych systemów kontroli stateczności statku;
 - .3 dokonywać częstych obchodów inspekcyjnych, aby określić możliwe usterki i awarie sprzętu i podjąć natychmiastowe czynności zaradcze zapewniające bezpieczeństwo statku, operacji ładunkowych, portu i środowiska;
 - .4 zapewnić, aby były podjęte niezbędne środki zaradcze, w zakresie jego odpowiedzialności, zapobiegające wypadkom lub uszkodzeniom różnych systemów elektrycznych, elektronicznych, hydraulicznych, pneumatycznych i mechanicznych statku;

- .5 zapewnić, aby wszystkie ważne wydarzenia wpływające na działanie, regulacje lub remonty mechanizmów statkowych zostały zadowalająco zapisane.

Część 4-5 *Wachta w porcie na statkach przewożących materiały niebezpieczne*

Ogólne

105 Kapitan każdego statku przewożącego ładunek niebezpieczny, czy to wybuchowy, łatwo palny, trujący, zagrażający zdrowiu, czy zanieczyszczający środowisko, powinien upewnić się, że jest utrzymywany bezpieczny skład i właściwa organizacja pełnionej wachty. Na statkach przewożących niebezpieczny ładunek masowy będzie to osiągnięte przez utrzymywanie w gotowości na statku odpowiednio wykwalifikowanego oficera oraz, gdzie zajdzie taka potrzeba, marynarzy nawet wtedy, gdy statek jest bezpiecznie zacumowany lub bezpiecznie stoi na kotwicy w porcie.

106 Na statkach przewożących ładunki niebezpieczne inne niż masowe kapitan powinien w pełni uwzględnić charakter, ilość, rodzaj opakowania i sztautowanie niebezpiecznego ładunku oraz wszystkie specjalne warunki na statku, na morzu i lądzie.

Część B

Zalecane wytyczne dotyczące przepisów Konwencji STCW i jej Załącznika

Wprowadzenie

1 Ta część Kodu STCW zawiera zalecane wytyczne, mające na celu ułatwienie Stronom Konwencji STCW i tym, którzy będą je wprowadzać w życie, stosowania ich w praktyce i egzekwowania ich wykonania. Kolejnym celem jest nadanie tym przepisom kompletnej i jednolitej formy.

2 Sugerowane środki zaradcze nie są obligatoryjne, a podane przykłady służą do zilustrowania, jak należałoby się podporządkować pewnym wymaganiom Konwencji.

Ogólnie biorąc, zalecenia te przedstawiają stanowisko wobec poruszonych problemów podczas dyskusji na forum IMO, jak również wynik konsultacji z Międzynarodową Unią Pracy, Międzynarodową Unią Telekomunikacyjną i Światową Organizacją Zdrowia.

3 Przestrzeganie wytycznych przedstawionych w tej części dopomoże Organizacji IMO osiągnąć jej cel polegający na utrzymaniu możliwie najwyższego poziomu kompetencji załóg wszystkich narodowości i statków wszystkich bander.

4 Wskazówki zawarte w tej części dotyczą określonych artykułów Konwencji oraz uzupełniają wytyczne do przepisów zawartych w załączniku. Numeracja sekcji występujących w tej części - aneksu odpowiada artykułom i przepisom Konwencji.

Tak jak to wskazano w części A, tekst każdej sekcji może być podzielony na numerowane części i ustępy, ale taka numeracja dotyczy tylko tej części tekstu.

Wytyczne dotyczące przepisów artykułów

Sekcja B-I

Wytyczne dotyczące ogólnych obowiązków w świetle Konwencji

(Brak przepisów)

Sekcja B-II

Wytyczne dotyczące definicji i wyjaśnień

1 Definicje zawarte w artykule II Konwencji oraz definicje i wyjaśnienia zawarte w Prawidle I/1 jej Załącznika dotyczą terminologii użytej w części A i B tego Kodu. Uzupełniające definicje, które stosuje się tylko do przepisów niniejszego Kodu, są zawarte w Sekcji A - I/1.

2 Definicja „ dyplom/świadectwo” pojawiająca się w Artykule II (c) może dotyczyć trzech sytuacji :

- .1 Administracja może wydać dyplom/świadectwo
- .2 Administracja może zlecić wydanie dyplomu/świadectwa z jej upoważnienia lub
- .3 Administracja może uznać dyplom/świadectwo wydane przez inną Stronę, jak to przewiduje Prawidło I/10

Sekcja B-III

Wytyczne dotyczące stosowania Konwencji

1 Podczas gdy definicja „ statek rybacki” zawarta w Artykule II, ust. (h) wyklucza statki używane do połowu ryb, wielorybów, fok, morsów lub innych żywych zasobów morza z obowiązku stosowania przepisów Konwencji, statki nie trudniące się połowem nie mogą skorzystać z takiego przywileju.

2 Konwencja wyklucza wszystkie drewniane statki o prymitywnej konstrukcji łącznie z dżonkami.

Sekcja B-IV

Wytyczne dotyczące przekazu informacji

W ust. 1 (b) Artykułu IV, słowa „gdzie jest to odpowiednie” obejmują:

- .1 uznanie dyplomu/świadectwa wydanego przez inną Stronę; lub
- .2 wydanie własnego dyplomu / świadectwa przez Administrację, o ile to ma zastosowanie, na podstawie uznania dyplomu/świadectwa wydanego przez inną Stronę.

Sekcja B-V

Wytyczne dotyczące innych umów i ich interpretacji

Słowo „ustalenia”, występujące w ust. (1) Artykułu V, ma również dotyczyć przepisów wcześniej podpisanych w umowach państwowych dotyczących wzajemnego uznawania dyplomów/świadectw.

Sekcja B-VI

Wytyczne dotyczące dyplomów / świadectw

Zobacz: wytyczne podane w Sekcji B-II i B/2.

Przedsiębiorstwa żeglugowe eksploatujące statki pod banderą danej Administracji powinny zostać poinformowane o wprowadzanych przepisach, zarysie procedur i polityce ich egzekwowania

Sekcja B-VII

Wytyczne dotyczące przepisów przejściowych

Dyplomy uprawniające do zajmowania stanowiska, które są obecnie uznawane przez Strony poświadczające odpowiednie kwalifikacje do objęcia innego stanowiska, jak np. dyplom starszego oficera uprawniający do zajęcia stanowiska kapitana, powinny być nadal uznane jako ważne w myśl Artykułu VII. W podobny sposób powinny być uznawane dyplomy wydane w świetle przepisów ust. 2 Artykułu VII.

Sekcja B-VIII

Wytyczne dotyczące wydawania zwolnień

Przedsiębiorstwa żeglugowe powinny zostać poinformowane przez swoją Administrację o wprowadzanych przepisach i polityce ich egzekwowania. Specjalne wytyczne powinny zostać wydane dla osób uprawnionych przez Administrację do wydawania zwolnień. Informacje o wydanych zezwoleniach powinny być streszczone we wstępnym sprawozdaniu, przekazywanym do Sekretarza Generalnego, zgodnie z wymaganiami Sekcji A- I/7.

Sekcja B-IX

Wytyczne dotyczące równoważności dyplomów

1 Dyplomy Marynarki Wojennej mogą nadal być akceptowane i wyciągi pływania mogą nadal być wydawane oficerom Marynarki Wojennej jako równoważne na podstawie Artykułu IX, pod warunkiem, że spełniają wymagania Konwencji.

Sekcja B-X

Wytyczne dotyczące kontroli

(Brak przepisów - zobacz: Sekcja B-I/4)

Sekcja B-XI

Wytyczne dotyczące promowania współpracy technicznej

1 Rządy, przy współpracy z IMO, powinny udzielić, ewentualnie zaaranżować udzielenie pomocy krajom mającym problemy z wdrażaniem wymagań Konwencji, o ile wystąpią o taką pomoc.

2 Podkreśla się ważność odpowiedniego wykształcenia kapitanów i innego personelu zatrudnionego na tankowcach, chemikaliowcach, gazowcach i pasażerskich statkach typu Ro-Ro. W niektórych wypadkach mogą występować trudności w zdobyciu wymaganego doświadczenia i przeprowadzaniu odpowiednich szkoleń specjalistycznych, a zwłaszcza w krajach rozwijających się.

Baza danych dla wymagań egzaminacyjnych

3 Proponuje się, aby Strony, których szkoły morskie lub centra szkoleniowe kształcą absolwentów z różnych krajów, zechciały utworzyć bazę danych z pytaniami i odpowiedziami egzaminacyjnymi na zasadzie dwustronnej wymiany materiałów egzaminacyjnych z krajem lub krajami, które już takimi danymi dysponują.

Dostępność morskich symulatorów szkoleniowych

4 Sekretariat IMO prowadzi spis morskich symulatorów szkoleniowych, jako źródło informacji dla Stron i innych, udzielając w ten sposób informacji o dostępności różnych typów symulatorów do szkolenia załóg, uwzględniając w szczególności załogi z krajów, które nie posiadają takich środków szkolenia.

5 Sugeruje się Stronom, by informowały Sekretariat IMO o posiadanych morskich symulatorach szkoleniowych i uaktualnianiu informacji w wypadku jakichkolwiek zmian lub uzyskania nowego sprzętu.

Informacja o współpracy technicznej

6 W Sekretariacie Generalnym IMO, mieszczącym się pod adresem:

4 Albert Embankment, London. SE1 7SR, UK, można uzyskać informację o technicznych służbach doradczych, dostępie do międzynarodowych instytucji szkoleniowych związanych z IMO oraz technicznych stowarzyszeniach i współpracy technicznej.

(brak wytycznych odnoszących się do artykułów od XII do XVII)

Wytyczne dotyczące przepisów Załącznika do Konwencji STCW**ROZDZIAŁ I****Wytyczne dotyczące przepisów ogólnych****Sekcja B-I/1****Wytyczne dotyczące definicji i wyjaśnień**

1 Definicje zawarte w Artykule II Konwencji oraz definicje i ich interpretacje zawarte w Prawidle I/1 tego Załącznika dotyczą również terminów używanych w części A i B tego Kodu. Uzupełniające definicje, które mają zastosowanie tylko do przepisów niniejszego Kodu są zawarte w sekcji A-I/1.

2 Zgodnie z przepisami o bezpiecznej obsadzie statku, jak to podano w rozdziale VII, oficerowie mogą zajmować stanowiska o wielozadaniowych funkcjach, pełnić obowiązki na dwóch stanowiskach lub pracować w innej roli zatwierdzonej przez Administrację.

3 Zgodnie z przepisami o bezpiecznej obsadzie statku, jak to podano w rozdziale VII, członkowie załogi mogą zajmować stanowiska o wielozadaniowych funkcjach, pełnić obowiązki na dwóch stanowiskach lub pracować w innej roli zatwierdzonej przez Administrację.

Sekcja B-I/2**Wytyczne dotyczące dyplomów oraz potwierdzeń**

1 W wypadku gdy potwierdzenie stanowi integralną część dyplomu, jak to podano w Sekcji A - I/2, ust.1, odpowiednia informacja powinna być umieszczona na dyplomie, zgodnie z niżej podanym wzorem, z pominięciem miejsca o numerze .2. W przeciwnym razie przygotowując potwierdzenie wydania dyplomu, miejsca numerowane od .1 do .17 powinny być wypełnione tak, jak to uwidoczniono na niżej zamieszczonym przykładzie:

- .1 Podaj nazwę Państwa wydającego ten dyplom.
- .2 Podaj kolejny numer dyplomu przyznanego przez Administrację.
- .3 Podaj nazwisko i imiona członka załogi, któremu jest wystawiany dyplom. Dane osobowe powinny być identyczne z danymi występującymi w:
 - paszporcie członka załogi
 - dowodzie osobistym członka załogi, lub
 - innych oficjalnych dokumentach wydawanych przez Administrację.
- .4 Miejsca na podanie numeru lub numerów prawideł Konwencji STCW, zgodnie z którymi członek załogi uzyskał kwalifikacje:

na przykład:

- .4.1 II/1, jeśli członek załogi uzyskał kwalifikacje oficera, mogącego pełnić wachtę nawigacyjną,

- .4.2 III/1, jeśli członek załogi uzyskał kwalifikacje oficera mechanika, mogącego pełnić wachtę w siłowni wachtowej (obsadzonej załogą) lub mogącego pełnić obowiązki w siłowni okresowo bezzałogowej,
- .4.3 IV/2, jeśli członek załogi uzyskał kwalifikacje radiooperatora,
- .4.4 VII/1, jeżeli dyplom upoważnia do pełnienia funkcji, a kwalifikacje członka załogi odpowiadają funkcjom wymienionym w części A tego Kodu, na przykład: funkcja oficera mechanika na poziomie kierowniczym; oraz
- .4.5 III/1 i V/1, jeśli członek załogi uzyskał kwalifikacje oficera mechanika mogącego pełnić służbę w siłowni wachtowej lub mogącego pełnić wyznaczone obowiązki w czasowo bezwachtowej siłowni na tankowcach (zobacz: ograniczenia w podpunktach .8 oraz .10 poniżej).
- .5 Podać datę upływu ważności potwierdzenia dyplomu.
Data na potwierdzeniu nie powinna być późniejsza od daty upływu ważności dyplomu, do którego zostało wystawione.
Termin ważności potwierdzenia nie może być dłuższy niż pięć lat od daty wydania.
- .6 W tej kolumnie powinny być wymienione funkcje, do pełnienia których posiadacz dyplomu uzyskał kwalifikacje wyszczególnione w części A przepisów. Funkcje i związane z nimi zakresy odpowiedzialności są wyszczególnione w tabelach zakresu kompetencji przedstawionych w rozdziałach II, III i IV w części A tego Kodu oraz są spisane w skorowidzu we wstępie do części A. Nie zachodzi konieczność wymieniania wszystkich funkcji, jeśli zamieszczono adnotacje przy punkcie .4 dotyczące prawideł w rozdziałach II, III i IV części A przepisów.
- .7 W tej kolumnie powinien być określony zakres odpowiedzialności wynikający z funkcji, do pełnienia których posiadacz dyplomu został upoważniony w punkcie .6. Zakres odpowiedzialności jest wymieniony w tabelach kompetencji przedstawionych w rozdziałach II, III i IV części A Kodu, a także oddzielnie wymienionych w skorowidzu we wstępie do części A.
- .8 Ogólne ograniczenia takie jak obowiązek noszenia szkieł korekcyjnych podczas pełnienia obowiązków powinny być wyraźnie wymienione na samym początku kolumny do wpisu ograniczeń. Ograniczenia dotyczące funkcji i wymienione w kolumnie .6 powinny być wpisane w odpowiedni wiersz, obok funkcji, której dotyczą, np.:
- .8.1 „nie uprawnia do pełnienia obowiązków na tankowcach”, jeśli nie posiada uprawnień wymienionych w rozdziale V.
- .8.2 „nie uprawnia do pełnienia obowiązków na tankowcach, z wyjątkiem tankowców do przewozu ropy” - o ile posiada uprawnienia do pracy na tankowcach do przewozu ropy, zgodnie z rozdziałem V.
- .8.3 „nie uprawnia do pełnienia obowiązków na statkach, na których kotły parowe są integralną częścią siłowni” - o ile uzyskane

- doświadczenie nie uprawnia posiadacza do pełnienia obowiązków na statkach parowych zgodnie z przepisami Konwencji STCW, oraz
- .8.4 „ważny tylko w żegludze przybrzeżnej” - o ile uzyskane doświadczenie nie uprawnia posiadacza do pełnienia obowiązków w żegludze międzynarodowej, zgodnie z przepisami Konwencji STCW.
- Uwaga:** Ograniczenia tonażowe i mocy siłowni nie muszą być umieszczane w kolumnach ograniczeń, jeśli zostały wyszczególnione w nazwie dyplomu/świadectwa i w części wkładki w kolumnie .9 dotyczącej stanowiska.
- .9 Stanowisko lub stanowiska umieszczone w kolumnie .9 powinny być równoznaczne z wymienionymi w tytule odpowiedniego prawidła STCW lub prawideł dotyczących dyplomów / świadectw wydawanych zgodnie z rozdziałem II i III i zgodne z przepisami o bezpiecznej obsadzie statku, zatwierdzonej przez Administrację.
- .10 Ogólne ograniczenia takie jak: obowiązek noszenia szkieł korekcyjnych podczas pełnienia obowiązków powinny być wyraźnie wymienione na samym początku kolumny. Ograniczenia umieszczone w kolumnie .10 powinny być zgodne z ograniczeniami wymienionymi w kolumnie .8 dla pełnienia funkcji na określonym stanowisku.
- .11 Numer umieszczony w podpunkcie .11 powinien być identyczny z numerem dyplomu, tak aby zarówno dyplom/świadectwo, jak i jego potwierdzenie posiadało ten sam niepowtarzalny numer, pod którym byłoby umieszczone w spisie dyplomów i potwierdzeń oraz innych załączników.
- .12 Miejsce na umieszczenie daty wydania pierwszego potwierdzenia. Data wydania potwierdzenia może, ale nie musi, być identyczna z datą wydania dyplomu, zależnie od okoliczności.
- .13 Miejsce na nazwisko osoby upoważnionej do wydania potwierdzenia. Nazwisko należy wypisać drukowanymi literami poniżej podpisu upoważnionego urzędnika.
- .14 Miejsce na wpisanie daty urodzenia, która powinna być zgodna z datą urodzenia występującą w archiwum Administracji lub w jakiś inny sposób udokumentowaną.
- .15 Właściciel potwierdzenia dyplomu powinien podpisać je w obecności urzędnika. Istnieje też możliwość doklejenia części formularza zgłoszeniowego z uprzednio złożonym podpisem właściciela potwierdzenia. Wklejony podpis musi zostać zweryfikowany.
- .16 Fotografia powinna być standardową fotografią paszportową, czarno-białą lub kolorową z ujęciem głowy i ramion, dostarczoną w dwóch egzemplarzach tak, aby jedna pozostała w archiwum.
- .17 O ile potwierdzenie posiada miejsca na przedłużenie ważności, (zobacz: Sekcja A-I/2 ust.1) Administracja może odnowić potwierdzenie przez wypełnienie odpowiedniego miejsca, po ponownym zweryfikowaniu przydatności posiadacza dyplomu do wykonywania zawodu, zgodnie z prawidłem I/11.

(pieczęć urzędowa)

(kraj)

POTWIERDZENIE WYDANIA DYPLOMU NA PODSTAWIE MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI O WYMAGANIACH W ZAKRESIE WYSZKOLENIA MARYNARZY, WYDAWANIA ŚWIADECTW ORAZ PEŁNIENIA WACHT, z 1978 r., z POPRAWKAMI z 1995 r.

Rząd.....1..... potwierdza, że Dyplom Nr2.....został wydany....
.....3....., który wykazał się kwalifikacjami zgodnie z przepisami.....4.....powyższej Konwencji uzupełnionej poprawkami i został uznany kompetentnym do pełnienia następujących funkcji w wymienionym zakresie, z zaznaczonymi ograniczeniami w terminie do5..... lub do daty upływu ważności, lub przedłużenia ważności niniejszego potwierdzenia na odwrocie.

.6 funkcja	.7 zakres	.8 ewentualne ograniczenia

Posiadacz niniejszego potwierdzenia może zajmować poniższe stanowisko/-a wymienione w przepisach Administracji o bezpiecznej obsadzie statku.

.9 stanowisko	.10 ewentualne ograniczenia

Potwierdzenie nr..... .11.....wydane dnia12

(pieczęć urzędowa)

podpis upoważnionego urzędnika

..... .13

Imię i nazwisko upoważnionego urzędnika

Oryginał tego potwierdzenia musi być przechowywany na statku i udostępniany na żądanie (zgodnie z przepisami/2 Konwencji).

przedłużenie ważności potwierdzenia do dnia

(pieczęć urzędowa)

.....
podpis upoważnionego urzędnika

przedłużono dnia17

imię i nazwisko upoważnionego urzędnika

data urodzenia posiadacza dyplomu14

podpis posiadacza dyplomu15

zdjęcie posiadacza dyplomu16

przedłużenie ważności potwierdzenia do dnia

(pieczęć urzędowa)

.....

podpis upoważnionego urzędnika

przedłużono dnia17

imię i nazwisko upoważnionego urzędnika

2 Potwierdzenie ważności dyplomu może być złożone z odpowiednim dyplomem albo może być wydane jako osobny dokument (zobacz: STCW prawidło I/2, ust.6). Wszystkie adnotacje powinny być wpisane alfabetem łacińskim i cyframi arabskimi (zobacz: STCW prawidło I/2, ust.8).

Miejsca numerowane od .1 do .17 powinny być wypełniane zgodnie z załączonym poniżej formularzem, w podobny sposób, jak to przedstawiono w ust.1 powyżej, z wyjątkiem poniższych podpunktów:

- .2 Miejsce do wpisania numeru dyplomu przyznanego przez Stronę.
- .3 Miejsce na nazwisko członka załogi, którego dyplom dotyczy.
- .4 Miejsce do wpisania nazwy Strony wydającej dyplom.
- .9 - Miejsce do wpisania stanowiska lub stanowisk ujętych w kolumnie .9 zgodnie z przepisami dotyczącymi bezpiecznego obsadzania statku wydanymi przez Administrację uznającą dyplom.
- .11 Miejsce na wpisanie numeru potwierdzenia, który ułatwi odszukanie go w archiwum potwierżeń.
- .12 Miejsce na wpisanie daty pierwszego wystawienia potwierdzenia.

3 W wypadku wystawiania duplikatu dyplomu lub jego potwierdzenia, których oryginały uległy zaginięciu lub zniszczeniu, Strony powinny wydać duplikat o nowym numerze, aby uniknąć pomyłek w rozróżnianiu oryginału i duplikatu.

(pieczęć urzędowa)
(kraj)

POTWIERDZENIE UZNANIA DYPLOMU WYDANEGO NA PODSTAWIE PRZEPISÓW MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI O WYMAGANIACH W ZAKRESIE WYSZKOŁENIA MARYNARZY, WYDAWANIA ŚWIADECTW ORAZ PEŁNIENIA WACHT, z 1978 r., z POPRAWKAMI z 1995 r.

Rząd.....1..... potwierdza, że dyplom Nr 2.....został wydany.....
.3.....przez Rząd lub na zlecenie 4 i zgodnie z przepisami paragrafu 1/10 powyższej Konwencji uzupełnionej poprawkami uznaje wyżej wymienioną osobę za kompetentną do pełnienia następujących funkcji w wymienionym zakresie, z zaznaczonymi ograniczeniami w terminie do5..... lub do daty upływu ważności, lub przedłużenia ważności tego potwierdzenia na odwrocie.

.6 funkcja	.7 zakres	.8 ewentualne ograniczenia

Prawny właściciel niniejszego potwierdzenia może zajmować poniższe stanowisko lub stanowiska wymienione w przepisach Administracji o bezpiecznej obsadzie statku.

.9 stanowisko	.10 ewentualne ograniczenia

potwierdzenie nr..... .11.....wydane dnia12

(pieczęć urzędowa)13
podpis upoważnionego urzędnika

Imię i nazwisko upoważnionego urzędnika

Oryginał tego potwierdzenia musi być przechowywany na statku i udostępniany na żądanie (zgodnie z paragrafem 1/2 Konwencji).

data urodzenia posiadacza dyplomu..... .14.....

podpis posiadacza dyplomu 15.

zdjęcie posiadacza dyplomu16

przedłużenie ważności potwierdzenia do dnia

(pieczęć urzędowa)

.....
podpis upoważnionego urzędnika

przedłużono dnia 17
imię i nazwisko upoważnionego urzędnika

przedłużenie ważności potwierdzenia do dnia

(pieczęć urzędowa)

.....
podpis upoważnionego urzędnika

przedłużono dnia 17
imię i nazwisko upoważnionego urzędnika

SEKCJA B-I/3

Wytyczne dotyczące podróży przybrzeżnych

1 W przypadku gdy Strona chce zdefiniować pojęcie podróży przybrzeżnych, dla celów ustalenia różnic między dziedzinami wiedzy wymienionymi w kolumnie 2 tablicy kompetencji zawartej w rozdziale II i III części A Kodu dotyczących zasad wydawania dyplomów ważnych do pracy na statkach uprawnionych do używania bandery Strony i dopuszczonych do żeglugi przybrzeżnej, należy wziąć pod uwagę następujące czynniki, pamiętając o ich wpływie na bezpieczeństwo wszystkich statków i środowiska morskiego.

- .1 typ statku i rodzaj uprawianej żeglugi
- .2 tonaż brutto statku i moc maszyn silnika głównego wyrażona w kW
- .3 charakter i długość podróży
- .4 maksymalna odległość od portu schronienia
- .5 adekwatność zasięgu działania i dokładności urządzeń do określania pozycji nawigacyjnej
- .6 warunki pogodowe normalnie występujące w rejonie odbywania podróży przybrzeżnych
- .7 wyposażenie statku i stacji brzegowych w sprzęt łączności dla celów ratowniczych.

2 Strona posiadająca statki odbywające podróże przybrzeżne na akwenach przybrzeżnych innej Strony powinna nawiązać dwustronne porozumienie z daną Stroną.

3 Celem tych porozumień nie jest rozciągnięcie rejonu pływania z żeglugi przybrzeżnej na cały świat tłumacząc się tym, że statek przebywa stale na akwenach wód przybrzeżnych kolejnych sąsiednich Stron.

Sekcja B-I/4

Wytyczne dotyczące procedur kontrolnych

Wstęp

1 Celem procedur kontrolnych, zgodnie z prawidłem I/4, jest upewnienie się przez uprawnionych przez władze portowe danej Strony do tego celu urzędników, że członkowie załogi statku posiadają wystarczające kompetencje zapewniające bezpieczną i nie zagrażającą środowisku żeglugę.

2 Cele tych kontroli w zasadzie nie różnią się od okresowo przeprowadzanych kontroli elementów konstrukcyjnych i wyposażenia statku. Istotą tych kontroli jest uzyskanie oceny całościowego systemu bezpieczeństwa statku i zapobiegania zanieczyszczeniu środowiska.

Ocena

3 Uściślając wytyczne oceny, tak jak to wskazano w Sekcji A-I/4, zredukuje się do minimum subiektywność ocen, co jest elementem nieuniknionym we wszelkiego rodzaju kontrolach.

4 Wyraźne wytyczne podane w prawidle I/4, ust.1.3 w zasadzie wystarczą, by skierować uwagę inspektora na zakresy kompetencji. Idąc za wskazówkami wytycznych, inspektorzy mogą sprawdzić dowody umiejętności nabyte na szkoleniach. W wypadku gdy dokumentacja budzi wątpliwości lub jest niekompletna, inspektor może zarządzić demonstrację danej umiejętności.

5 Inspektor znajdujący się na pokładzie statku, badający przebieg zdarzenia, jak podano w prawidle I/4, lub przeprowadzający rutynową kontrolę, powinien osądzić w oparciu o swoje doświadczenie, czy statek jest eksploatowany w sposób mogący zagrażać życiu, mieniu lub środowisku.

Sekcja B-I/5

Wytyczne dotyczące przepisów w poszczególnych krajach

(Brak przepisów)

Sekcja B-I/6

Wskazówki dotyczące szkolenia i jego oceny

Kwalifikacje instruktorów i egzaminatorów

1 Każda Strona powinna upewnić się, że instruktorzy i egzaminatorzy mają odpowiednie kwalifikacje i doświadczenie do prowadzenia odpowiednich typów i poziomów szkolenia i wystawiania oceny członkom załóg, zgodnie z wymaganiami Konwencji i wytycznymi podanymi w tej sekcji.

Szkolenia podczas pracy i ich ocena

2 Każda osoba prowadząca szkolenie członków załogi podczas pracy na statku lub na łądzie, którego ukończenie pozwalałoby później ubiegać się o świadectwa kwalifikacyjne zgodnie z Konwencją, powinna otrzymać odpowiednie wskazówki i instrukcje dotyczące treści i metod szkolenia.

3 Każda osoba odpowiedzialna za nadzór nad szkoleniem członków załogi podczas pracy na statku lub na łądzie, którego ukończenie pozwalałoby później ubiegać się o świadectwa kwalifikacyjne zgodnie z Konwencją, powinna mieć odpowiednie doświadczenie i wiedzę dotyczącą treści i metod szkolenia.

4 Każda osoba, na statku lub na łądzie, egzaminująca członków załogi po szkoleniach, którzy po zdaniu tych egzaminów mogliby ubiegać się o świadectwa kwalifikacyjne zgodnie z Konwencją, powinna:

- .1 otrzymać odpowiednie wskazówki dotyczące oceny znajomości i umiejętności
- .2 zdobyć praktyczne umiejętności oceniania pod kierunkiem doświadczonego egzaminatora, ku jego zadowoleniu.

5 Każda osoba odpowiadająca za nadzór nad szkoleniem członków załóg, którego ukończenie pozwalałoby później ubiegać się o świadectwo kwalifikacyjne zgodnie z Konwencją, powinna w pełni rozumieć system ocen, metody szkolenia i znać zakres praktycznych umiejętności.

Sekcja B-I/7

Wytyczne dotyczące przepływu informacji

Sprawozdania dotyczące napotkanych trudności

Strony są prośzone o załączanie w sprawozdaniach wymaganych zgodnie z prawidem 1/7 uwag na temat przydatności wskazówek zawartych w części B niniejszego Kodu.

Sekcja B-I/8

Wskazówki dotyczące norm jakości

1 Wprowadzając odpowiednie normy jakości, zgodnie z przepisami prawidła 1/8 Sekcji A-I/8, w systemie administrowania dyplomów, Strony powinny wziąć pod uwagę istniejące krajowe i międzynarodowe systemy i włączać poniższe kluczowe elementy poprzez określenie:

- .1 polityki dotyczącej jakości i środków, według których polityka ta ma być wprowadzana;
- .2 systemu jakości obejmującego strukturę organizacyjną, odpowiedzialność, procedury, procesy, zasoby i środki niezbędne do zarządzania jakością;
- .3 technik operacyjnych i czynności zapewniających sterowanie jakością;
- .4 zasad systematycznego kontrolowania włączając w to system wewnętrznej kontroli jakości i mając na względzie zagwarantowanie osiągnięcia wszystkich zamierzonych celów;

- .5 zasad cyklicznej zewnętrznej kontroli i oceny jakości, jak opisano poniżej.
- 2 Ustalając takie normy jakości w administrowaniu krajowym systemem dyplomów, Administracje powinny dopilnować, czy przyjęte ustalenia dotyczące tych norm:
- .1 są wystarczająco elastyczne, aby umożliwić w systemie wydawania świadectw i dyplomów uwzględnianie zmieniających się potrzeb przemysłu i czy ułatwiają oraz zachęcają do stosowania nowych technologii;
 - .2 pokrywają wszystkie zagadnienia objęte różnymi przepisami Konwencji, a w szczególności prawidłami od I/2 do I/15 i innymi przepisami, które umożliwiają Administracji wydawanie dyplomów czy też zwolnień i ich ewentualne wycofanie, unieważnienie lub zawieszenie;
 - .3 czy obejmują odpowiedzialność Administracji w zakresie zatwierdzania szkoleń na wszystkich poziomach i za ich ocenianie poczynając od kursów typu studenckiego, kursów uaktualniających wiadomości w celu otrzymania dyplomów oficerskich, po krótkie kursy zawodowe; oraz
 - .4 czy obejmują organizowanie wewnętrznej kontroli jakości, zgodnie z ust.1.4, pociągające za sobą rozległe samokształcenie na temat postępowania administracyjnego, na wszystkich poziomach, w celu badania osiągnięć ustalonych celów dla stworzenia podstawy do niezależnej zewnętrznej oceny wymaganej tak jak ustalono w Sekcji A-I/8, ust.3.

Model norm jakości oceny wiedzy, zrozumienia, umiejętności i kompetencji

- 3 Model norm jakości oceny wiedzy, zrozumienia, umiejętności i kompetencji powinien zawierać zalecenia podane w niniejszej Sekcji w ogólnych ramach:
- .1 normy jakości w ramach krajowego systemu kształcenia i szkolenia; lub
 - .2 alternatywny model norm jakości, który mógłby być zaakceptowany przez Organizację.
- 4 Powyższy model norm jakości powinien zawierać:
- .1 politykę dotyczącą jakości, uwzględniającą zobowiązanie się instytucji i ośrodków szkoleniowych do uzyskiwania wyznaczonych celów i do uznawania celów i norm ustalanych przez władze za obowiązujące;
 - .2 te funkcje zarządzania jakością, które określają i wprowadzają w czyn politykę jakości w odniesieniu do aspektów pracy, a które kolidują z jakością tego, co jest dostępne łącznie z przepisami do określania postępu w ramach kursu lub programu;
 - .3 zakres systemu jakości tam, gdzie ma zastosowanie, akademickiej i administracyjnej struktury organizacji, odpowiedzialności, procedur, procesów i zasobów ludzkich oraz wyposażenia;
 - .4 funkcje systemu jakości, które mają zastosowanie we wszystkich

- poziomach nauczania, szkolenia, egzaminowania i oceniania oraz do jej organizacji i wprowadzania w życie w celu uzyskania pewności, że są przydatne do spełnienia zakładanych celów;
- .5 procesy wewnętrznej kontroli jakości i wizytacje, mające na celu sprawdzenie, w jakim stopniu instytucja lub jednostka szkoleniowa osiąga cele programowe i skutecznie weryfikuje procedury kontroli jakości; oraz
- .6 zasady przeprowadzania cyklicznej zewnętrznej kontroli oceny jakości wymagane zgodnie z prawidłem 1/8 ust. 2, jak opisano poniżej. Wyniki przeprowadzonych kontroli dawałyby podstawę i punkt wyjścia do sporządzania opracowań wewnętrznej kontroli jakości.
- 5 Przy ustanawianiu norm jakości kształcenia, programów szkolenia i ich oceny organizacje odpowiedzialne za wprowadzenie w czyn tychże programów powinny uwzględnić, co następuje:
- .1 Tam, gdzie istnieją przepisy dotyczące ustalonej akredytacji krajowej lub edukacyjne normy jakości, przepisy te powinny być wykorzystane dla kursów obejmujących wiedzę i zrozumienie wymagań Konwencji. Normy jakości powinny być zastosowane zarówno do poziomu zarządzania, jak i poziomu operacyjnego i powinny uwzględniać fakt, czy organizowanie, zarządzanie, realizowanie i ocenianie umożliwia osiągnięcie założonych celów.
- .2 Tam, gdzie celem nadrzędnym jest uzyskanie poszczególnych umiejętności lub wykonanie wyznaczonego zadania, normy jakości powinny określać, czy dla osiągnięcia tego celu i dla osiągnięcia ustalonych norm wykorzystywany jest sprzęt rzeczywisty lub symulator, a także czy egzaminatorzy mają odpowiednie kwalifikacje i doświadczenie.
- .3 Wewnętrzne oceny osiągania jakości powinny pociągać za sobą rozległe badania programów na wszystkich poziomach szkolenia w celu kontrolowania, czy założone cele są osiągane poprzez stosowanie norm jakości. Oceniane powinny być także: planowanie, projektowanie, prezentacja i wartość merytoryczna programów jak również przekazywanie i przyswajanie wiedzy oraz sprawność komunikowania się. Uzyskiwany wynik dawałby podstawę niezależnej oceny, w świetle przepisów Sekcji A-1/8, ust. 3.

Niezależna ocena

- 6 Każda niezależna ocena powinna zawierać systematyczną i niezależną kontrolę działań dotyczących sprawdzenia jakości, ale nie powinna obejmować ważności zdefiniowanych celów. Komisja oceniająca powinna:
- .1 przeprowadzić ocenę zgodnie z udokumentowanymi procedurami;
- .2 upewnić się, że wyniki każdej kontroli są udokumentowane i przedstawione do wglądu osobom odpowiedzialnym za oceniane dziedziny; oraz
- .3 sprawdzić, czy sprawnie podjęto kroki w celu usunięcia uchybień.
- 7 Celem kontroli jest dokonanie niezależnej oceny efektywności wprowadzania norm jakości na wszystkich poziomach szkolenia. Jeżeli chodzi o instytucje kształcące i szkoleniowe, ich ocenianiem powinny zajmować się uznani akademicy eksperci, ciała ustalające normy jakości lub przedstawicielstwo rządowe. Komisja

oceniająca powinna posiadać z wyprzedzeniem dostateczną i pełną dokumentację w celu wcześniejszego zapoznania się z oczekiwanymi zadaniami.

W przypadku kontroli większych ośrodków akademickich czy szkoleniowych, następujące zagadnienia powinny zostać zawarte w przesłanej informacji:

- .1 stwierdzenie o kierunku szkolenia danej instytucji;
- .2 szczegóły dotyczące metod kształcenia lub szkolenia;
- .3 schemat organizacyjny i informacyjny komisji i ciał doradczych;
- .4 informacja dotycząca kadr uczących i studentów;
- .5 opis wyposażenia wewnątrz i środków naukowych; oraz
- .6 zarys polityki i procedur dotyczących:
 - .6.1 naboru studentów,
 - .6.2 tworzenia nowych programów kursów i przeglądu już istniejących programów,
 - .6.3 systemu egzaminacyjnego włącznie z odwoływaniami i egzaminami poprawkowymi,
 - .6.4 zatrudniania kadry uczącej, jej szkolenia, rozwoju, nagradzania i awansowania,
 - .6.5 motywującego wpływu ze strony studentów i przemysłu oraz
 - .6.6 zaangażowania się kadry szkolącej w badaniach i rozwoju.

Sprawozdanie

8 Przed złożeniem końcowego sprawozdania komisja oceniająca powinna wysłać tymczasowe sprawozdanie kierownictwu oczekując skomentowania zgłoszonych faktów. Po otrzymaniu komentarza oceniający powinni złożyć końcowe sprawozdanie, które powinno:

- .1 zawierać krótką informację o kontrolowanej instytucji lub programie szkolenia;
- .2 być pełne, uczciwe i dokładne;
- .3 uwypuklić mocne i słabe punkty ;
- .4 opisać procedurę przeprowadzonego oceniania;
- .5 zawierać wszelkie elementy wymienione w ust. 4;
- .6 wskazać zasięg zgodności lub niezgodności z wymogami Konwencji i efektywność norm jakości w osiągnięciu założonych celów; oraz
- .7 wyraźnie zdefiniować uchybienia, zasugerować ewentualne usprawnienia lub podzielić się spostrzeżeniami, które opiniujący uważają za wyjątkowo ważne.

Sekcja B-I/9

Wytyczne dotyczące norm zdrowotnych - Wydawanie i rejestracja dyplomów

Badania lekarskie i wydawanie świadectw zdrowia

1 Normy ustalone zgodnie z prawidłem I/9, ust.1 powinny uwzględniać opinie uznanych praktykujących lekarzy mających doświadczenie w medycynie morskiej.

2 Normy medyczne mogą się różnić w stosunku do osób, które rozpoczynają pracę na morzu lub już pracują. W pierwszym wypadku na przykład normy mogą być ostrzejsze, podczas gdy normy dotyczące osób starszych mogą być złagodzone.

3 Normy powinny, tak dalece jak jest to możliwe, zdefiniować obiektywne kryteria uwzględniające sprawność fizyczną potrzebną przy pracy na morzu oraz dostępność i jakość pomocy medycznej możliwej do udzielenia na statku. Normy te powinny w szczególności określać warunki, przy spełnieniu których członkowie załóg cierpiący na schorzenia zagrażające ich życiu mogą być dopuszczeni do kontynuowania pracy na morzu.

4 Normy medyczne powinny również określać upośledzenia, takie jak na przykład daltonizm, które mogą dyskwalifikować członków załóg przy zajmowaniu niektórych stanowisk na statku.

5 Badania medyczne oraz wydawanie świadectw zdrowia dla członków załóg powinny być prowadzone przez jednego lub kilku praktykujących lekarzy uznanych przez Stronę. Należy sporządzić spis zatwierdzonych lekarzy, który byłby udostępniony innym Stronom lub armatorom.

6 O ile brak jest przepisów dotyczących obowiązujących międzynarodowych norm badania wzroku dla członków załóg, Strony powinny przyjąć minimum wymaganych norm badania wzroku dla bezpiecznej żeglugi, jak to podano w ust. od 7 - 11 i tabeli B-I/9, poniżej. Należy zgłaszać wszelkie wypadki morskie, do których przyczyniły się upośledzenia wzroku.

7 Każda Administracja może dowolnie nie zgodzić się lub zrezygnować z każdej z norm podanych w tabeli B-I/9. Normy należy opierać na medycznych i innych źródłach informacji, które mówią o indywidualnym potraktowaniu badanych osób, zależnie od prawidłowo spełnianych obowiązków i funkcji na statku. Jednakże gdy wspomagane widzenie dali dla obu oczu jest mniejsze od normy, to wspomagane widzenie dali mocniejszym okiem powinno być przynajmniej o 0,2 wyższe od normy pokazanej w tabeli. Bez środków pomocniczych widzenie dali lepszym okiem powinno być przynajmniej równe 0,1.

8 Osoby pełniące obowiązki, a noszące okulary lub szkła kontaktowe powinny mieć zapasową parę w łatwo dostępnym miejscu na statku. Konieczność noszenia szkieł korekcyjnych w celu spełnienia norm medycznych powinna być odnotowana na każdym świadectwie i jego potwierdzeniu.

9 Oczy marynarzy nie powinny wskazywać na stany chorobowe. Każda istniejąca lub postępująca nieuleczalna patologia powinna wskazywać na nieprzydatność zawodową.

10 Wszelkie badania wzroku określające zdolność członka załogi do pełnienia obowiązków powinny być wiarygodne i przeprowadzone przez kompetentną osobę uznaną przez Administrację.

11 Nie zważając na powyższe przepisy, Administracja może ustalić ostrzejsze normy niż podane w poniższej tabeli B-I/9.

Wydawanie i rejestracja dyplomów

Potwierdzenie pracy na statkach

12 Przy potwierdzaniu pracy na statkach, wymaganym przez Konwencje, Strony powinny upewnić się, że ostatnio zajmowane stanowisko umożliwi otrzymanie dyplomu, o który się zwrócono, pamiętając jednocześnie, że oprócz początkowego zaznajomienia się ze służbą na statkach celem takiej służby jest umożliwienie nabycia praktyki i nauczania się, pod odpowiednim nadzorem, umiejętności morskich i bezpiecznych procedur oraz rutyny, stosownych do kwalifikacji, o których mowa.

Potwierdzenie kursów szkoleniowych

13 Przy potwierdzaniu kursów szkoleniowych i programów Strony powinny pamiętać o tym, że różne kursy modelowe IMO, wymienione w przypisach części A tego Kodu, powinny być pomocne w przygotowywaniu kursów lub programów szkoleniowych i jednocześnie gwarantować, że szczegółowe cele nauczania zostaną osiągnięte.

Elektroniczny dostęp do rejestrów

14 O ile rejestr dyplomów, potwierdzeń i innych dokumentów wydawanych przez lub na zlecenie Strony jest prowadzony w systemie elektronicznym, Administracje lub armatorzy powinni mieć do nich zapewniony kontrolowany elektroniczny dostęp w tym celu aby mogły potwierdzić:

- .1 imię i nazwisko marynarza, któremu wydano dyplom i potwierdzenie lub potwierdzono inne kwalifikacje, numery dokumentów, datę wydania i datę upływu ważności;
- .2 stanowisko, które posiadacz powyższych dokumentów może zajmować i wszelkie wymienione ograniczenia; oraz
- .3 funkcje, jakie posiadacz może wykonywać, dopuszczalny zakres pełnienia obowiązków i wszelkie wymienione ograniczenia.

Tabela B-1/9

MINIMALNE NORMY WZROKU NA SŁUŻBIE

Przepis Konwencji STCW	Kategoria marynarza	Dalekie widzenie *		Bliskie widzenie	Widzenie barwne	Pola widzenia	Slepota zmierzchowa	Diplopia (widzenie podwójne)
		jedno oko	drugie oko					
I/11 II/1 II/2 II/3 II/4	Kapitanowie, oficerowie i marynarze, od których wymaga się podjęcia obowiązków obserwatora	0,5 **	0,5	Oboje oczu razem	Wzrok wymagany dla nawigacji statkowej (np. korzystanie z map i publikacji nautycznych, używanie instrumentów i sprzętu na mostku oraz identyfikacja pomocy nawigacyjnych)	Normalne pola widzenia	Wzrok wymagany do wykonywania wszystkich funkcji w ciemności bez kompromisu	Brak znaczących warunków
	Wspomagane: Nie	0,1	0,1	Wspomagane lub nie				
I/11 III/1 III/2 III/3 III/4	Wszyscy oficerowie mechanicy i marynarze stanowiący część wachty maszynowej	0,4	0,4	Wzrok wymagany do odczytywania instrumentów z małej odległości, obsługi sprzętu oraz identyfikacji systemów/składników jeśli trzeba	Wzrok wymagany do odczytywania instrumentów z małej odległości, obsługi sprzętu oraz identyfikacji systemów/składników jeśli trzeba	Wystarczające pole widzenia	Wzrok wymagany do wykonywania wszystkich funkcji w ciemności bez kompromisu	Brak znaczących warunków
	Wspomagane: Nie	0,1	0,1	Wspomagane				
I/11 IV/2	Oficerowie radio i oficerowie elektrycy/elektro-nicy	0,4	0,4	Wzrok wymagany do odczytywania instrumentów z małej odległości, obsługi sprzętu oraz identyfikacji systemów/składników jeśli trzeba	Wzrok wymagany do odczytywania instrumentów z małej odległości, obsługi sprzętu oraz identyfikacji systemów/składników jeśli trzeba	Wystarczające pole widzenia	Wzrok wymagany do wykonywania wszystkich funkcji w ciemności bez kompromisu	Brak znaczących warunków
	Wspomagane: Nie	0,1	0,1	Wspomagane				

* Uwaga: Wartości podane w notacji dziesiętnej (snellen)

** Uwaga: Zalecana jest wartość przynajmniej 0,7 w jednym oku, aby zredukować ryzyko nie wykrytej choroby oka

Sekcja B-I/10**Wytyczne dotyczące uznawania dyplomów**

(Brak przepisów)

Sekcja B-I/11**Wytyczne dotyczące uaktualniania dyplomów**

Kursy wymagane w prawidło I/11 powinny obejmować istotne zmiany w technologii morskiej i zalecenia dotyczące bezpieczeństwa życia na morzu i ochrony środowiska morskiego.

Sekcja B-I/12**Wytyczne dotyczące wykorzystania symulatorów**

1 Kiedy do szkolenia czy też oceny kompetencji są wykorzystywane symulatory, należy wziąć pod uwagę następujące wskazówki w przeprowadzaniu takiego szkolenia lub oceny.

Szkolenie i ocena w zakresie obserwacji radarowej i sporządzania nakresów

2 Szkolenie i ocena w zakresie obserwacji radarowej i sporządzania nakresu powinny:

- .1 obejmować wykorzystanie sprzętu symulacji radarowej; i
- .2 odpowiadać normom nie gorszym niż normy podane poniżej w ust. od 3 do 17.

3 Demonstracje i ćwiczenia obserwacji radarowej powinny być podejmowane, tam gdzie jest to możliwe, na czynnym morskim sprzęcie radarowym łącznie z wykorzystaniem symulatorów. Ćwiczenia w sporządzaniu nakresów radarowych powinny być raczej prowadzone w czasie rzeczywistym, aby zwiększyć świadomość kursantów co do niebezpieczeństw niewłaściwego użycia danych radarowych i aby poprawić technikę sporządzania nakresu do poziomu pozwalającego na przeprowadzenie bezpiecznego manewru uniknięcia zderzenia w rzeczywistych warunkach morskich.

Ogólne**Czynniki wpływające na działanie i dokładność**

4 Należy osiągnąć elementarne zrozumienie zasad działania radaru, łącznie z pełną praktyczną znajomością:

- .1 pomiarów odległości i namiarów, charakterystyk zestawów radarowych, które określają jakość zobrazowania radarowego, anten radarowych, wykresów biegunowych, skutków wypromieniowania energii

- w kierunkach na zewnątrz głównej wiązki, nietechnicznych opisów systemów radarowych z włączeniem różnic we właściwościach różnych typów sprzętu radarowego, parametry wskaźników kontrolnych i czynniki, które oddziałują na maksymalne i minimalne zasięgi wykrywania ech i dokładność informacji;
- .2 specyfikacji aktualnych wymagań, przyjętych przez Organizację dotyczących parametrów morskich radarów nawigacyjnych;
 - .3 wpływu usytuowania anteny radarowej na wykrywanie ech, sektorów cienia i stref zmniejszonej czułości, fałszywych ech, skutków wysokości anteny na zasięgi wykrywania i usytuowania podzespołów radarowych i magazynowania części zapasowych w pobliżu kompasów magnetycznych z uwzględnieniem bezpiecznych odległości od kompasu magnetycznego; oraz
 - .4 ryzyka promieniowania i zabezpieczających środków zaradczych, jakie należy podjąć w pobliżu anteny i otwartych falowodów.

Wykrywanie błędów zobrazowania łącznie z fałszywymi echami i odbiciami od powierzchni morza

5 Znajomość ograniczeń dotyczących wykrywania ech jest niezwykle istotna, aby umożliwić obserwatorowi ocenę niebezpieczeństw popełnienia błędów przy wykrywaniu ech radarowych. Należy podkreślić następujące czynniki:

- .1 wymagane standardy wyposażenia;
- .2 jasność, wzmocnienie i nastawy regulacyjne procesora wizji;
- .3 horyzont radarowy;
- .4 rozmiar, kształt, kąt widzenia i układ wykrytych ech;
- .5 skutki ruchu statku posuwającego się po morzu;
- .6 warunki propagacji;
- .7 warunki meteorologiczne, zakłócenia od morza i od deszczu;
- .8 przeciwwzakłóceniewe nastawy regulacyjne;
- .9 sektory cienia radarowego; i
- .10 zakłócanie radaru przez radar.

6 Należy osiągnąć znajomość tych czynników, które mogłyby prowadzić do błędnej interpretacji, łącznie z fałszywymi echami, skutkami pobliskich wież stalowych i dużych budowli, skutkami linii wysokiego napięcia przecinającymi rzeki i ich ujścia, echami od odległych obiektów, występujące w drugim lub kolejnych cyklach pracy radaru.

7 Należy osiągnąć znajomość pomocy do interpretacji, łącznie z reflektorami radarowymi, stawami radiolokacyjnymi, wykrywania i rozpoznawania celów lądowych, skutków cech topograficznych; skutków długości impulsu i szerokości wiązki, dobrze widocznych i niewidocznych obiektów radarowych; czynników wpływających na siłę echa odbitego od obiektów.

Praktyka

Ustawianie i utrzymywanie zobrazowania

- 8 Należy osiąść znajomość:
- .1 różnych rodzajów zobrazowania radarowego, niestabilizowanego ruchu względnego; stabilizacji względem kierunku 0, stabilizacji względem północy, stabilizowanego ruchu względnego i ruchu rzeczywistego;
 - .2 wpływu błędów na dokładność przekazywanej informacji; efektów przenoszonych błędów kompasu na zobrazowanie stabilizowanego ruchu względnego i ruchu rzeczywistego, efektów przenoszenia błędów logu na zobrazowanie ruchu rzeczywistego i skutków niedokładnego ręcznego nastawienia prędkości na zobrazowanie ruchu rzeczywistego;
 - .3 metod wykrywania niedokładnych ręcznych nastawień prędkości na sterownikach ruchu rzeczywistego; skutków szumów własnych odbiornika ograniczających możliwość zobrazowania słabego echa od skutków nasycenia odbiornika szumami itp.; regulacji urządzeń sterujących działaniem wskaźników sygnalizujących optymalne ustawienie pokręteł regulacji, wpływu właściwej kolejności przeprowadzania regulacji oraz skutków nieodpowiednich regulacji, wykrywania nieodpowiednich regulacji i korygowania:
 - .3.1 elementów sterujących, wpływających na zasięg wykrywania; i
 - .3.2 urządzeń sterujących wpływających na dokładność;
 - .4 niebezpieczeństw korzystania ze sprzętu radarowego ze źle wyregulowanymi urządzeniami sterującymi; i
 - .5 potrzeby częstego, regularnego sprawdzania strojenia i wpływu właściwego strojenia radaru na jego zasięg i zdolność wykrywania ech.

Odległość i namiar

- 9 Należy osiąść znajomość:
- .1 metod pomiaru odległości; stałych i ruchomych znaczników odległości;
 - .2 dokładności każdej metody i względnej dokładności różnych metod;
 - .3 jak dane odległościowe są przedstawiane; odległości w określonych odstępach, liczników cyfrowych i skal z podziałką;
 - .4 metod pomiaru namiarów, obrotowego kursora na przezroczystej tarczy pokrywającej zobrazowanie, elektronicznego kursora namiarowego i innych metod;
 - .5 dokładności namiaru i błędów spowodowanych: paralaksą, przesunięciem wskaźnika kierunku ruchu, złą regulacją środka;
 - .6 jak dane namiarowe są przedstawiane; skali z podziałką i licznika cyfrowego; i

- .7 potrzeby regularnego sprawdzania dokładności odległości i namiarów, metod sprawdzania błędów i poprawiania lub uwzględniania błędów.

Techniki nakresowe i koncepcja ruchu względnego

10 Należy zapewnić nabycie praktycznych umiejętności w zakresie ręcznych technologii nakresowych, łącznie z wykorzystaniem nakreślaczy refleksyjnych, mając na celu gruntowne zrozumienie powiązanych ze sobą ruchów własnego i innych statków, łącznie ze skutkami manewrowania w celu uniknięcia kolizji.

We wstępnych etapach tego szkolenia powinny zostać zaprojektowane proste ćwiczenia nakresowe w celu ugruntowania poprawnej oceny geometrii nakresowej i koncepcji ruchu względnego. Stopień złożoności ćwiczeń powinien wzrastać w trakcie kursu szkoleniowego, dopóki kursant nie opanuje wszystkich aspektów przedmiotu. Kompetencję można rozwijać najlepiej poddając kursanta ćwiczeniom w czasie rzeczywistym, prowadzonym na symulatorze lub wykorzystując inne skuteczne środki.

Identyfikacja ech kolizyjnych

- 11 Należy osiągnąć gruntowne zrozumienie:
- .1 określania pozycji za pomocą radaru przy wykorzystaniu ech od obiektów lądowych i znaków morskich;
 - .2 dokładności określania pozycji za pomocą odległości i namiarów;
 - .3 znaczenia kontroli dokładności radaru w stosunku do innych pomocy nawigacyjnych; i
 - .4 znaczenia czynności polegającej na nanoszeniu odległości i namiarów w częstych, regularnych odstępach czasu, jako pomocy w zapobieganiu kolizji.

Kurs i prędkość innych statków

- 12 Należy osiągnąć gruntowne zrozumienie:
- .1 różnych metod, za pomocą których można określić kurs i prędkość innych statków na podstawie nanoszenia odległości i namiarów, włączając w to:
 - .1.1 niestabilizowany nakres względny;
 - .1.2 stabilizowany nakres względny; i
 - .1.3 nakres rzeczywisty, i
 - .2 zależności między obserwacjami wizualnymi i radarowymi, łącznie ze szczegółową i dokładną oceną kursu i prędkości innych statków i wykrywaniem zmian w ruchu innych statków.

Czas i odległość największego zbliżenia przy przecinaniu kursu, spotkaniu lub wyprzedzaniu statków

- 13 Należy osiągnąć gruntowne zrozumienie:

- .1 wykorzystania naniesionych danych w celu uzyskania:
 - .1.1 pomiaru odległości i zamiaru największego zbliżenia; i
 - .1.2 czasu do największego zbliżenia; i
- .2 znaczenia częstych i regularnych obserwacji innych statków.

Wykrywanie zmian kursu i prędkości innych statków

- 14 Należy osiągnąć gruntowne zrozumienie:
- .1 skutków zmian kursu i/lub prędkości innych statków idących kursem na przecięcie kursu własnego statku;
 - .2 opóźnienia między zmianą kursu i prędkości i wykryciem tej zmiany; oraz
 - .3 niebezpieczeństw, jakie niosą małe zmiany w porównaniu ze znacznymi zmianami kursu i prędkości, w odniesieniu do szybkości i dokładności wykrywania tych zmian.

Skutki zmian kursu lub prędkości własnego statku lub obu tych parametrów jednocześnie

15 Gruntowne zrozumienie skutków zobrazowania ruchu względnego własnego statku i skutków ruchu innych statków oraz korzyści orientacji obrazu radarowego względem północy.

16 W odniesieniu do zobrazowania ruchu rzeczywistego należy osiągnąć dokładne zrozumienie:

- .1 skutków niedokładności w:
 - .1.1 nastawach prędkości i kursu; i
 - .1.2 danych stabilizacji kompasowej, sterujących zobrazowaniem ruchu względnego z orientacją obrazu radarowego względem północy;
- .2 skutków zmian kursu i prędkości własnego statku na zobrazowany ruch względny innych statków; i
- .3 stosunku prędkości do częstotliwości obserwacji.

Zastosowanie Międzynarodowych Przepisów o Zapobieganiu Zderzeniom na Morzu

17 Należy osiągnąć gruntowne zrozumienie Międzynarodowych Przepisów o Zapobieganiu Zderzeniom na Morzu przy wykorzystaniu radaru, mając na uwadze:

- .1 czynności, jakie należy podjąć w celu uniknięcia kolizji, niebezpieczeństwa związane z założeniami poczynionymi na podstawie niepełnej informacji i ryzykiem małych zmian kursu i prędkości;
- .2 korzyści przy stosowaniu bezpiecznej prędkości przy wykorzystaniu radaru w celu uniknięcia kolizji;
- .3 wzajemny wpływ prędkości i charakterystyk manewrowych różnych typów statków na odległość największego zbliżenia i czas dzielący od momentu największego zbliżenia;
- .4 znaczenie meldunków obserwacji radarowej i dobrego zdefiniowania procedur meldunków radarowych;
- .5 wykorzystanie radaru w czasie dobrej pogody w celu uzyskania oceny jego możliwości i ograniczeń, porównania radarowych i wizualnych obserwacji i uzyskania oceny względnej dokładności informacji;
- .6 potrzebę wczesnego wykorzystania radaru w czasie dobrej pogody nocą i wówczas, kiedy są wskazania, że widoczność może się pogorszyć;
- .7 porównanie obiektów pokazanych przez radar z naniesionymi na mapie; i
- .8 porównanie skutków różnic pomiędzy skalami zakresów.

Szkolenie i ocena w zakresie operacyjnego wykorzystania automatycznych radarowych urządzeń nakresowych (ARPA)

18 Szkolenie i ocena w zakresie operacyjnego wykorzystania automatycznych radarowych urządzeń nakresowych (ARPA) powinny:

- .1 żądać wcześniejszego ukończenia szkolenia w zakresie obserwacji radarowych i ich nakreślenia lub połączenie tego szkolenia ze szkoleniem podanym w przedstawionych poniżej ust. od 19 do 35;*
- .2 obejmować wykorzystanie urządzeń symulacyjnych ARPA; i
- .3 spełniać wymagania norm nie gorszych niż normy podane w przedstawionych poniżej ust. od 19 do 35 .

19 Tam, gdzie szkolenie ARPA jest realizowane jako część szkolenia ogólnego w świetle konwencji STCW 1978 r., kapitanowie, starsi oficerowie i oficerowie kierujący wachtą nawigacyjną powinni rozumieć czynniki wchodzące w skład procesu podejmowania decyzji na podstawie informacji dostarczonych przez ARPA, w powiązaniu z innymi źródłami danych informacyjnych, mającymi podobną ocenę aspektów operacyjnych i błędów systemowych nowoczesnych elektronicznych systemów nawigacyjnych. Szkolenie to powinno mieć charakter progresywny, proporcjonalny do odpowiedzialności indywidualnych osób i świadectw wydawanych przez Strony w świetle Konwencji STCW 1978 r.

* Zgodnie z kursem modelowym IMO 1.08 – (ARPA).

Teoria i demonstracja

Możliwe ryzyko nadmiernego zaufania do ARPA

- 20 Zrozumienie, że ARPA jest tylko pomocą nawigacyjną; i
- .1 że jego ograniczenia, włączając w to jego czujniki, czynią nadmierne zaufanie do ARPA niebezpiecznym, w szczególności dla prowadzenia obserwacji; oraz
 - .2 że jest potrzeba ciągłego przestrzegania zasad pełnienia wachty nawigacyjnej i wytycznych dotyczących pełnienia wachty nawigacyjnej.

Zasadnicze typy systemów ARPA i charakterystyka ich zobrazowania

21 Znajomość zasadniczych typów systemów ARPA będących w użyciu, różne charakterystyki ich zobrazowań i zrozumienie, kiedy używać trybów stabilizacji względem dna lub względem wody i różnych rodzajów zobrazowań: względem północy, względem kursu lub względem kierunku 0.

Normy działania IMO dla ARPA

22 Zrozumienie norm eksploatacyjnych IMO dla ARPA, w szczególności norm odnoszących się do dokładności.

Czynniki wpływające na właściwości eksploatacyjne i dokładność systemu

23 Znajomość parametrów eksploatacyjnych czujników wejściowych ARPA - radaru, kompasu i urządzeń wejściowych prędkości i skutków usterek czujników na dokładność danych ARPA.

24 Znajomość:

- .1 skutków ograniczeń rozdzielczości radaru w odległości i namiarze, a także ich dokładności oraz ograniczeń dokładności danych wejściowych z kompasu i prędkości na dokładność danych ARPA; i
- .2 czynników, które wpływają na dokładność wektorów.

Zdolność śledzenia i jej ograniczenia

25 Znajomość:

- .1 kryteriów wyboru celów przez automatyczne ich przyjęcie;
- .2 czynników prowadzących do poprawnego wybierania celów dla ich ręcznego przyjmowania;
- .3 skutków śledzenia „zgubionych” celów i zaniku celów;
- .4 okoliczności powodujących „zmianę celów” i wpływu ich skutków na przedstawiane dane.

Opóźnienia w przetwarzaniu

26 Znajomość opóźnień powstających w procesie zobrazowania przetwarzanych informacji ARPA, szczególnie dotyczących wykrycia i ponownego wykrycia lub gdy obiekt śledzony manewruje.

Ostrzeżenia operacyjne, ich korzyści i ograniczenia

27 Znajomość wykorzystania korzyści i ograniczeń dotyczących ostrzeżeń operacyjnych ARPA i stosowanie poprawnych ustawień pokręteł regulacyjnych, gdzie ma to zastosowanie, w celu uniknięcia fałszywych odbić.

Operacyjne testy systemowe

28 Znajomość:

- .1 metod testowania usterek systemowych ARPA łącznie z samoczynnym testowaniem układów elektronicznych; i
- .2 środków zaradczych, jakie należy podjąć po pojawieniu się usterek.

Ręczne i automatyczne wykrywanie celów i ich ograniczenia

29 Znajomość ograniczeń wynikających z wykrywania wielu ech radarowych, pojawiających się równocześnie na ekranie wskaźnika, a także efektów śledzenia ech zanikających i zmieniających się.

Rzeczywiste i względne wektory oraz typowa graficzna prezentacja informacji o celu i o strefach niebezpiecznych

30 Gruntowna znajomość wektorów rzeczywistych i względnych; obliczenie rzeczywistych kursów i prędkości śledzonych obiektów, łącznie z:

- .1 oceną zagrożenia, obliczeniem za pomocą ekstrapolacji wektorów przewidywanego punktu zbliżenia i przewidywanego czasu, dzielącego nas od momentu zbliżenia na minimalną odległość, użyciem graficznej projekcji stref niebezpiecznych;
- .2 skutkami zmian kursu i/lub prędkości własnego statku i/lub celów na przewidywany punkt największego zbliżenia i wielkość stref niebezpiecznych;
- .3 skutkami błędnych wektorów i stref niebezpiecznych; oraz
- .4 korzyściami związanymi z przełączaniem między rzeczywistymi i względnymi wektorami.

Informacje o pozycji wcześniej śledzonych celów

31 Znajomość wcześniejszych pozycji śledzonych celów, rozpoznawanie danych historycznych jako sposobu pozwalającego na określenie ostatnich manewrów śledzonych celów i jako metody sprawdzania poprawności śledzenia ech przez system ARPA.

Praktyka

Ustawianie i utrzymywanie zobrazowania

32 Zdolność do zademonstrowania:

- .1 poprawnej procedury uruchamiania, pozwalającej uzyskać optymalne zobrazowanie informacji ARPA;

- .2 wyboru prezentacji zobrazowania; stabilizowanego zobrazowania ruchu względnego i zobrazowania ruchu rzeczywistego;
- .3 poprawnej regulacji wszystkich zmiennych regulatorów zobrazowania radarowego w celu optymalnego zobrazowania danych;
- .4 wyboru, jeśli jest to stosowne, pożądanej prędkości wprowadzania danych do ARPA:
- .5 wyboru regulatorów nakresu ARPA, ręcznego/automatycznego wyszukiwania, wektorowego / graficznego zobrazowania danych;
- .6 wyboru skali czasowej wektorów / grafiki;
- .7 wykorzystania stref wyłączonych, kiedy ARPA pracuje na automatycznym wyszukiwaniu; oraz
- .8 sprawdzania działania radaru, kompasu, czujników wprowadzania prędkości i wskaźnika ARPA.

Testy operacyjne systemu

33 Zdolność przeprowadzenia kontroli systemu i określenia dokładności danych ARPA, łącznie z wykonaniem manewru próbnego, przez sprawdzenie z podstawowym nakresem radarowym.

Uzyskanie informacji z zobrazowania ARPA

34 Zademonstrowanie zdolności uzyskania informacji zarówno w trybie zobrazowania ruchu względnego, jak i ruchu rzeczywistego, łącznie z:

- .1 identyfikacją ech krytycznych;
- .2 prędkością i kursem względnym celu;
- .3 czasem i przewidywaną odległością punktu największego zbliżenia;
- .4 kursami i prędkościami celów;
- .5 wykrywaniem zmian kursu i prędkości celów i ograniczeń takiej informacji;
- .6 skutkami zmian kursu i/lub prędkości własnego statku; oraz
- .7 obsługą podzespołu manewru próbnego.

Zastosowanie Międzynarodowych Przepisów o Zapobieganiu Zderzeniom na Morzu

35 Analiza potencjalnych sytuacji kolizyjnych z zobrazowaną informacją, określenie i wykonanie czynności w celu uniknięcia sytuacji nadmiernego zbliżenia, zgodnie z Międzynarodowymi Przepisami o Zapobieganiu Zderzeniom na Morzu.

ZALECANE NORMY DZIAŁANIA DLA NIEOBOWIĄZKOWYCH TYPÓW SYMULACJI

36 Normy działania dla nieobowiązkowych urządzeń symulacyjnych używanych do szkolenia i/lub oceny kompetencji lub demonstracji biegłości są zestawione poniżej. Takie formy symulacji obejmują, ale nie są do nich ograniczone, następujące typy:

- .1 nawigacja i pełnienie wachty;
- .2 kierowanie i manewrowanie statkiem;
- .3 operacje ładunkowe i sztauowanie;
- .4 radiokomunikacja; i
- .5 obsługa mechanizmów głównych i pomocniczych.

Symulacja nawigacji i pełnienia wachty

37 Urządzenie do symulacji nawigacji i pełnienia wachty powinno dodatkowo, oprócz sprostania wszystkim możliwym normom wymogów podanych w sekcji A-I/12, być zdolne do symulowania urządzeń nawigacyjnych i operacyjnych regulatorów na mostku, które spełniają normy wymagań przyjętych przez Organizację, obejmują urządzenia do sondowania i:

- .1 tworzą środowisko operacyjne w czasie rzeczywistym, łącznie z instrumentami kontrolnymi nawigacji i łączności oraz sprzętem odpowiednim do realizowania zadań nawigacji i pełnienia wachty i do oceny biegu w manewrowaniu;
- .2 zapewniają realistyczną scenerię wizualną w dzień i w nocy, łącznie ze zmienną widocznością lub w nocy zapewniając tylko widok z mostka, z minimalnym horyzontalnym polem widzenia w celu trenowania obserwacji w sektorach, odpowiednio do celów i zadań nawigacji i pełnienia wachty; oraz
- .3 zapewniają realistyczną symulację dynamiki „własnego statku” w warunkach panujących na otwartym morzu, łącznie ze skutkami pogody, pływów, prądów i wzajemnego oddziaływania statków.

Symulacja kierowania i manewrowania statkiem

38 Poza spełnianiem norm działania, przedstawionych w ust. 37, wyposażenie do symulacji kierowania statkiem powinno:

- .1 zapewnić realistyczną scenerię wizualną widzianą z mostka w dzień i w nocy ze zmienną widocznością w minimalnym poziomym polu widzenia dostępnym w celu prowadzenia ćwiczeń w sektorach obserwacji odpowiednich do zadań i celów kierowania i manewrowania statkiem; oraz
- .2 realistycznie symulować dynamikę „własnego statku” na ograniczonych torach wodnych, łącznie ze skutkami oddziaływania płytkiej wody i brzegu.

39 Modele wykonane w skali są wykorzystywane do przeprowadzania symulacji kierowania statkiem i manewrowania; dodatkowo, oprócz norm działania podanych w ust. 37.3 i 38.2, taki sprzęt powinien:

- .1 obejmować czynniki przeliczenia w skali, które podają dokładnie rozmiary, akweny, objętość i wyporność, prędkość, czas i tempo zwrotu statku rzeczywistego; oraz
- .2 obejmować regulatory płetwy sterowej i silników według poprawnej skali czasu.

Symulacja operacji ładunkowych i sztawowania

40 Sprzęt do symulacji operacji ładunkowych powinien zapewniać możliwość symulowania operacji ładunkowych i sprzętu kontrolnego, który spełnia wszystkie dające się zastosować normy działania przyjęte przez Organizację i obejmować funkcje, mające za zadanie:

- .1 tworzyć skuteczne środowisko operacyjne, łącznie ze stanowiskiem kontroli ładunku z takim oprzyrządowaniem, jakie może być odpowiednie dla poszczególnych typów towarów w modelowanym systemie;
- .2 modelować funkcje ładowania i wyładowania, stateczność i dane dotyczące naprężeń, stosownie do zadań związanych z przeprowadzanymi operacjami ładunkowymi i do osiągniętej biegiwości;
- .3 symulować ładowanie, rozładowywanie, operacje balastowania i wybalastowania i właściwe przeliczenia stateczności, przegłębienia, przechyty, naprężenia podłużnego, naprężenia skręcającego i stateczności w stanie uszkodzonym.

Symulacja łączności GMDSS

41 Urządzenia do symulacji łączności GMDSS powinny być zdolne do symulowania sprzętu do łączności GMDSS, spełniającego wszystkie stosowane normy działania przyjęte przez Organizację i obejmować urządzenia do:

- .1 symulacji działania urządzeń odbiorczych UKF, UKF-DSC, NAVTEX, EPIRB i wachtowych zgodnie z wymaganiami określonymi w celu uzyskania Ograniczonego Świadectwa Operatora GMDSS (ROC);
- .2 symulacji działania okrętowych naziemnych stacji INMARSAT-A, B i C, MF/HF NBDP, MF/HF/DSC/VHF, VHF-DSC, NAVTEX, EPIRB i wachtowych urządzeń odbiorczych zgodnie z wymogami na Ogólne Świadectwo Operatora GMDSS (GOC);
- .3 zapewniania komunikacji fonicznej na tle szumów;
- .4 zapewniania urządzeń łączności z drukowaniem tekstu; oraz
- .5 tworzenia środowiska operacyjnego w czasie rzeczywistym, składającego się ze zintegrowanego systemu, obejmującego przynajmniej jedną stację instruktora/egzaminatora i przynajmniej dwie stacje okrętowe lub brzegowe GMDSS.

Symulacja działania mechanizmów głównych i pomocniczych

42 Urządzenia symulacyjne siłowni powinny być zdolne do symulowania systemu mechanizmów głównych i pomocniczych i obejmować urządzenia do:

- .1 tworzenia w czasie rzeczywistym środowiska dla operacji pełnomorskich i portowych z urządzeniami łączności i symulacją odpowiednich mechanizmów napędu głównego i pomocniczych oraz pulpity sterowniczych;

- .2 symulacji stosownych podsystemów , które powinny obejmować, ale nie ograniczać się do kottów, maszyny sterowniczej, ogólne i rozdzielcze systemy energii elektrycznej , obejmujące zasilanie awaryjne oraz systemy: paliwowy, wody chłodzącej, chłodniczy, zęzowy i balastowy;
- .3 kontrolowania i oceny działania siłowni i systemów zdalnych czujników;
- .4 symulowania usterek mechanizmów;
- .5 wprowadzania zmian symulowanych operacji, stosownie do oddziaływania zmiany warunków zewnętrznych, a mianowicie pogody, zanurzenia statku, temperatury wody morskiej i powietrza;
- .6 wprowadzania przez instruktora zmian do warunków pracy urządzeń zewnętrznych, takich jak : para do urządzeń pokładowych, para na ogrzewanie, powietrze do urządzeń pokładowych, warunki lodowe, dźwigi pokładowe, wysokie napięcie, dziobowy ster strumieniowy, załadowanie statku;
- .7 uwzględniania zmian sterowanej przez instruktora dynamiki symulacji: przebieg awaryjny, reakcje procesów, reakcje statku; oraz
- .8 zapewnienia możliwości izolowania niektórych procesów takich jak: prędkość, system elektryczny, system paliwowy, system smarowniczy, system oleju ciężkiego, system wody morskiej, system parowy, kocioł na gazy spalinowe i turbogenerator do wykonania specyficznych zadań szkoleniowych.

Sekcja B-I/13

Wytyczne dotyczące prowadzenia prób

(Brak przepisów)

Sekcja B-I/14

Wytyczne dotyczące odpowiedzialności przedsiębiorstw żeglugowych, kapitanów i członków załogi

Przedsiębiorstwa

1 Przedsiębiorstwa powinny zaopatrzyć statki w specyficzne programy wprowadzające, mające na celu ułatwić nowo zatrudnionym członkom załogi zapoznanie się ze wszystkimi procedurami i urządzeniami odnoszącymi się do ich zakresu odpowiedzialności.

Kapitan

2 Kapitan powinien podjąć wszelkie kroki niezbędne do wykonania wszystkich instrukcji przedsiębiorstwa, wydanych zgodnie z sekcją A-I/14. Takie kroki powinny obejmować:

- .1 identyfikację wszystkich nowo zatrudnionych na statku członków załogi przed przydzieleniem im jakichkolwiek obowiązków;
- .2 zapewnienie wszystkim nowo przybyłym członkom załogi:
 - .2.1 zaznajomienia się z miejscem, w którym będą wykonywać swoje główne obowiązki;
 - .2.2 zaznajomienia się z rozmieszczeniem, regulatorami i wskaźnikami urządzeń, które będą obsługiwać lub wykorzystywać;
 - .2.3 uruchomienia urządzenia, jeśli można, a także wykonania wszelkich czynności związanych z obsługą, z wykorzystaniem regulatorów na urządzeniu, oraz
 - .2.4 obserwowania i zadawania pytań komuś, kto jest już zaznajomiony z urządzeniem, procedurami i innymi układami i który może udzielić informacji w języku, który dany członek załogi rozumie; oraz
- .3 zapewnienie odpowiedniego okresu nadzoru, jeżeli istnieje jakaś wątpliwość, czy nowo zatrudniony członek załogi jest zaznajomiony ze sprzętem statkowym, procedurami obsługi i innymi układami niezbędnymi do właściwego wykonywania jego obowiązków.

Członkowie załogi

3 Członkowie załogi nowo przydzieleni na statek powinni wykorzystać każdą okazję do zaznajomienia się ze sprzętem statkowym, procedurami obsługi i innymi układami niezbędnymi do właściwego wykonywania ich obowiązków. Natychmiast po przybyciu na pokład po raz pierwszy każdy członek załogi jest odpowiedzialny za zapoznanie się ze środowiskiem pracy statku, szczególnie w odniesieniu do nowego lub nieznanego sprzętu, procedur lub układów.

4 Członkowie załogi, którzy nie osiągną szybko poziomu znajomości wymaganego do wykonywania ich obowiązków, mają obowiązek powiadomienia o tym fakcie nadzorującego ich lub członka załogi wyznaczonego zgodnie z sekcją A-I/14, ust. 2.2 i wymienienia każdego sprzętu, procedury lub układu, który pozostaje dla nich nieznanymi.

Sekcja B-I/15

Wytyczne dotyczące przepisów przejściowych

(Brak przepisów)

Rozdział II

Zalecenia dotyczące kapitana i działu pokładowego

Sekcja B-II/1

Zalecenia dotyczące wydawania dyplomów oficerom kierującym wachtą nawigacyjną na statkach o tonażu brutto 500 ton lub większym

Szkolenie

1 Każdy kandydat ubiegający się o uzyskanie dyplomu oficera kierującego wachtą nawigacyjną powinien ukończyć planowy i strukturalny program szkolenia zaplanowany tak, aby pomóc przyszłemu oficerowi osiągnąć normę kompetencyjną zgodnie z tabelą A-II/1.

2 Struktura programu szkolenia powinna być wyłożona w planie szkolenia, który wyraźnie przedstawia wszystkim zainteresowanym stronom cele każdego etapu szkolenia na statku i na lądzie. Ważne jest, aby przyszły oficer, nauczyciele, kadra statkowa i personel przedsiębiorstwa byli pewni co do kompetencji, jakie mają być osiągnięte przy końcu programu i w jaki sposób mają być osiągnięte poprzez kombinację edukacji, szkolenia i praktyki na statku i na lądzie.

3 Obowiązkowe okresy pracy na morzu mają pierwszorzędne znaczenie w nauce zawodu oficera statkowego i w osiaganiu wymaganych, ogólnych norm kompetencyjnych. Właściwie zaplanowane i o odpowiedniej strukturze okresy pracy na morzu umożliwią przyszłym oficerom nabycie i wyćwiczenie biegłości w zawodzie i stworzą okazję do zademonstrowania i ocenienia osiągniętych kompetencji.

4 Tam, gdzie praca na morzu stanowi część programu szkolenia, powinny być przestrzegane następujące zasady:

- .1 Program szkolenia na statku powinien być integralną częścią ogólnego planu szkolenia.
- .2 Program szkolenia na statku powinien być zarządzany i koordynowany przez przedsiębiorstwo, które zarządza statkiem, na którym ma być pełniona praca na morzu.

- .3 Przyszły oficer powinien być zaopatrzony w książkę praktyk morskich umożliwiającą obszerne zapisywanie praktycznego szkolenia i doświadczenia na morzu, jakie ma być uzyskane. Książka praktyk powinna być ułożona w taki sposób, aby mogła dostarczać szczegółowych informacji o zadaniach i obowiązkach, które powinny być podejmowane, oraz o postępie w kierunku ich ukończenia. Odpowiednio wypełniona książka praktyk będzie stanowiła unikalny dowód, że strukturalny program szkolenia na statku został wykonany, co może być wzięte pod uwagę w procesie oceny kompetencji dla wydania dyplomu.
- .4 Przez cały czas przyszły oficer powinien zdawać sobie sprawę z faktu, że dwie osoby na statku są w każdym momencie odpowiedzialne bezpośrednio za kierowanie programem szkolenia na pokładzie.
Jedną z nich jest wykwalifikowany oficer morski, o którym mówi się jako o statkowym oficerze szkoleniowym, który pod kierownictwem kapitana powinien organizować i nadzorować program szkolenia podczas trwania każdej podróży. Drugą powinna być osoba wyznaczona przez przedsiębiorstwo, o której mówi się jako o oficerze szkoleniowym przedsiębiorstwa, który powinien ponosić ogólną odpowiedzialność za program szkolenia i współpracę ze szkołami morskimi i ośrodkami szkoleniowymi.
- .5 Przedsiębiorstwo powinno zapewnić wydzielenie odpowiednich okresów czasu na ukończenie programu szkolenia na statku w ramach normalnych operacyjnych wymagań statku.

Role i odpowiedzialność

5 Poniższa sekcja podsumowuje role i odpowiedzialność poszczególnych osób uczestniczących w organizowaniu i prowadzeniu szkolenia na statku:

- .1 Oficer szkoleniowy przedsiębiorstwa powinien być odpowiedzialny za:
 - .1.1 ogólne administrowanie programem szkolenia;
 - .1.2 kontrolowanie postępów przyszłego oficera przez cały czas; oraz
 - .1.3 wydawanie wytycznych zgodnie z wymaganiami i zapewnianie, aby wszyscy związani z programem szkolenia spełniali swoją rolę.
- .2 Statkowy oficer szkoleniowy powinien być odpowiedzialny za:
 - .2.1 organizowanie programu szkolenia praktycznego na morzu,
 - .2.2 zapewnienie, z tytułu nadzoru, że książka praktyk jest właściwie utrzymywana i że wszystkie inne wymagania są wypełniane; oraz
 - .2.3 upewnienie się, tak dalece jak jest to możliwe, że czas, jaki przyszły oficer spędza na pokładzie, jest jak najbardziej pożyteczny w kategoriach szkolenia i praktyki i jest

wykorzystywany zgodnie z celami programu szkolenia, postęпами szkolenia i ograniczeniami operacyjnymi statku.

- .3 Do odpowiedzialności kapitana powinno należeć:
 - .3.1 zapewnienie łączności między statkowym oficerem szkoleniowym a oficerem szkoleniowym przedsiębiorstwa przebywającym na łądzie,
 - .3.2 zapewnienie ciągłości w przypadku, jeżeli statkowy oficer szkoleniowy zostanie zwolniony podczas podróży; oraz
 - .3.3 upewnienie się, że wszyscy zainteresowani skutecznie wykonują program szkolenia na statku.
- .4 Do odpowiedzialności przyszłego oficera powinno należeć:
 - .4.1 pilne realizowanie przedłożonego programu szkolenia,
 - .4.2 wykorzystywanie wszystkich zaistniałych okazji, zarówno w godzinach, jak i poza godzinami pracy; oraz
 - .4.3 prowadzenie na bieżąco książki praktyk i zapewnienie, aby była ona zawsze dostępna do kontroli.

Wprowadzenie

6 Na początku programu i przy rozpoczęciu każdej podróży na innym statku przyszłemu oficerowi należy udzielić pełnych informacji i wytycznych dotyczących tego, czego się od niego oczekuje i jak ma być zorganizowana realizacja programu szkolenia. Wprowadzenie stanowi okazję do pouczenia przyszłych oficerów o ważnych aspektach zadań, które będą podejmowali, ze szczególnym uwzględnieniem bezpieczeństwa i ochrony środowiska morskiego.

Statkowy program szkolenia

7 Książka praktyk morskich powinna zawierać, między innymi, pewną ilość zadań i obowiązków, które należy podjąć jako część zatwierdzonego programu szkolenia na statku. Takie zadania i obowiązki powinny dotyczyć przynajmniej następujących dziedzin:

- .1 systemów sterowania;
- .2 ogólnej wiedzy morskiej;
- .3 cumowania, kotwiczenia i operacji portowych;
- .4 urządzeń ratunkowych i obrony przeciwpożarowej;
- .5 systemów i sprzętu;
- .6 prac przeładunkowych;
- .7 prac na mostku i pełnienia wachty; oraz
- .8 zapoznania się z maszynownią.

8 Niezwykle ważne jest, aby przyszłemu oficerowi stworzono odpowiednią okazję do zdobycia doświadczenia w pełnieniu wachty na mostku, pod nadzorem, szczególnie w późniejszych etapach realizacji programu szkolenia na statku.

9 Wykonywanie przez przyszłego oficera każdego z zadań i obowiązków wyliczonych w książce praktyk powinno być zainicjowane przez wykwalifikowanego oficera wówczas, kiedy, zdaniem tego oficera, przyszły oficer osiągnie zadowalający poziom biegłości. Ważne jest, aby ocenić, czy przyszły oficer może potrzebować zademonstrowania swoich możliwości przy kilku okazjach, zanim wykwalifikowany oficer nie upewni się, że zadowalający poziom został już osiągnięty.

Kontrolowanie i przeglądy

10 Wytyczne i przeglądy mają zasadnicze znaczenie dla upewnienia się, że przyszli oficerowie są w pełni świadomi postępów, jakie poczynili, oraz dla umożliwienia im uczestniczenia w podejmowaniu decyzji odnoszących się do ich przyszłego programu. Aby były skuteczne, przeglądy powinny być łączone z informacjami uzyskanymi na podstawie książki praktyk i z innych źródeł. Książka praktyk powinna być kontrolowana i potwierdzana formalnie przez kapitana i statkowego oficera szkoleniowego na początku, w trakcie i przy końcu każdej podróży. Książka praktyk powinna być także sprawdzana i potwierdzana przez oficera szkoleniowego przedsiębiorstwa między podróżami.

Ocena zdolności i wprawy w pełnieniu wachty nawigacyjnej

11 Od kandydata ubiegającego się o wydanie dyplomu, od którego wymaga się odbycia specjalnego szkolenia oraz oceny możliwości i biegłości w wykonywaniu obowiązków związanych z pełnieniem wachty, należy wymagać udowodnienia, przez zademonstrowanie na symulatorze lub na statku, co stanowi część zatwierdzonego programu szkolenia statkowego, że biegłość i możliwość działania w charakterze oficera kierującego wachtą zostały nabyte przynajmniej w następujących dziedzinach, a mianowicie:

- .1 przygotowanie i realizacja przejścia, włączając:
 - .1.1 interpretację i zastosowanie informacji uzyskanych z map,
 - .1.2 określanie pozycji na wodach przybrzeżnych,
 - .1.3 wykorzystywanie podstawowych informacji uzyskanych z tablic pływów i innych publikacji nawigacyjnych,
 - .1.4 sprawdzanie i obsługiwanie sprzętu na mostku nawigacyjnym,
 - .1.5 sprawdzenie kompasu magnetycznego i żyrokompasu,
 - .1.6 ocenę dostępnych informacji meteorologicznych,
 - .1.7 wykorzystanie ciał niebieskich do określania pozycji,
 - .1.8 określanie błędu kompasu środkami astronomicznymi i terestrycznymi; oraz
 - .1.9 wykonywanie obliczeń dla żeglugi z wyprzedzeniem do 24 godzin .
- .2 wykorzystywanie i stosowanie informacji uzyskanych z elektronicznych systemów nawigacyjnych,
- .3 obsługiwanie radaru i ARPA oraz stosowanie informacji radarowych do nawigacji i unikania zderzeń;
- .4 obsługa systemów napędowych i sterowniczego w celu utrzymywania kursu i prędkości;

- .5 wykonywanie rutynowych czynności i procedur na wachcie nawigacyjnej;
 - .6 wykonywanie manewrów wymaganych dla ratowania ludzi za burtą;
 - .7 inicjowanie czynności, które należy podejmować w przypadku zbliżającej się sytuacji awaryjnej (np. pożar, zderzenie, wejście na mieliznę), oraz czynności wykonywanych w bezpośrednim następstwie zagrożenia;
 - .8 inicjowanie czynności, które należy podejmować w przypadku złego działania lub awarii głównych elementów wyposażenia lub zespołów (np. maszyny sterowej, zasilania, systemów nawigacyjnych);
 - .9 prowadzenie radiokomunikacji oraz wzrokowej i dźwiękowej sygnalizacji w normalnych i awaryjnych sytuacjach; oraz
 - .10 kontrolowanie i obsługiwanie systemów bezpieczeństwa i alarmowych, włączając w to system wewnętrzznego porozumiewania się.
- 12 Ocena możliwości i sprawności pełnienia wachty powinna:
- .1 być dokonana na podstawie kryteriów oceny kompetencji dla funkcji przedstawionych w tabeli A-II/1, odnoszących się do nawigacji;
 - .2 zapewniać, że kandydat wykonuje obowiązki pełnienia wachty zgodnie z zasadami, których należy przestrzegać podczas pełnienia bezpiecznej wachty nawigacyjnej (sekcja A-VIII/2, część 3-1) oraz zgodnie z wytycznymi w sprawie pełnienia wachty nawigacyjnej (sekcja B-VIII/2, część 3-1).

Ocena kompetencji

13 Norma kompetencyjna, jaką należy osiągnąć, aby uzyskać dyplom oficera kierującego wachtą nawigacyjną, jest przedstawiona w tabeli A-II/1. Norma ta specyfikuje wymaganą wiedzę i biegłość oraz zastosowanie tej wiedzy i biegłości do normy działania wymaganej na statku.

14 Zakres wiedzy jest zawarty w koncepcji kompetencji. Dlatego ocena kompetencji powinna obejmować więcej zagadnień, niż bezpośrednio wymagania techniczne danej pracy, biegłość i zadania, jakie należy wykonywać, powinna zatem odzwierciedlać szersze aspekty konieczne do spełnienia wszystkich oczekiwań odnoszących się do kompetentnego działania oficera statkowego. Obejmuje to stosowną wiedzę, teorię, zasady i percepcyjną biegłość, która w różnym stopniu odpowiada wszystkim poziomom kompetencji. Obejmuje to również sprawność w zakresie tego, co robić, jak i kiedy to robić i dlaczego powinno to być robione. Właściwie zastosowane będzie to pomagало w upewnieniu się, że kandydat może:

- .1 pracować kompetentnie na różnych statkach i w określonym zakresie okoliczności;
- .2 przewidywać, przygotować się i uporać się z nieprzewidzianymi ewentualnościami; oraz
- .3 dostosować się do nowych i zmieniających się wymagań.

15 Kryteria dla oceny kompetencji (kolumna 4 w tabeli A-II/1) identyfikują, przede wszystkim w kategoriach rezultatów, zasadnicze aspekty kompetentnych działań. Są one tak wyrażone, że w odniesieniu do nich może być dokonana ocena działań kandydata, co powinno zostać udokumentowane w książce praktyk.

16 Ocena kompetencji jest procesem:

- .1 zbierania wystarczająco ważnych i pewnych dowodów świadczących o wiedzy kandydata, zrozumieniu i sprawności wykonywania zadań, obowiązków i odpowiedzialności wyszczególnionych w kolumnie 1 tabeli A-II/1; oraz
- .2 oceny tych dowodów w stosunku do kryteriów wyszczególnionych w normie.

17 Sposoby oceny kompetencji powinny przewidywać stosowanie różnych metod oceny, które mogą dostarczać różnych typów dowodów świadczących o kompetencjach kandydata, np.:

- .1 bezpośrednia obserwacja czynności wykonywanych w pracy (włączając pracę na morzu);
- .2 testy biegłości/sprawności/kompetencji;
- .3 projekty i wyznaczone zadania do wykonania;
- .4 dowody z poprzednich doświadczeń; oraz
- .5 pisemne, ustne i komputerowe techniki przeprowadzania testów.

18 Jedna lub więcej z pierwszych czterech wyszczególnionych metod powinna prawie zawsze być wykorzystywana dla dostarczenia dowodu świadczącego o możliwościach kandydata, a dodatkowe wykorzystanie odpowiednich technik przeprowadzania testów zapewnia uzyskanie potwierdzenia wiedzy i zrozumienia.

Sekcja B-II/2

Wytyczne dotyczące wydawania dyplomów kapitanom i starszym oficerom na statkach o tonażu brutto 500 ton lub większym

(Wytyczne zobacz sekcja B-II/1)

Sekcja B-II/3

Wytyczne dotyczące wydawania dyplomów oficerom kierującym wachtą nawigacyjną i kapitanom statków o tonażu brutto mniejszym niż 500 ton

(Wytyczne zobacz sekcja B-II/1)

Sekcja B-II/4

Wytyczne dotyczące wydawania świadectw marynarzom pełniącym wachtę nawigacyjną

Oprócz wymagań wyszczególnionych w tabeli A-II/4 niniejszego Kodu, zachęca się Strony, aby ze względów bezpieczeństwa włączały następujące przedmioty do szkolenia marynarzy stanowiących część wachty nawigacyjnej:

- .1 podstawowa znajomość Międzynarodowych Przepisów o Zapobieganiu Zderzeniom na Morzu;

- .2 uzbrajanie trapu pilotowego;
- .3 rozumienie komend na ster podawanych przez pilotów w języku angielskim;
- .4 szkolenie w celu nabycia sprawności w środkach i łodziach ratunkowych;
- .5 dodatkowe obowiązki podczas cumowania i odcumowania oraz podczas operacji holowniczych;
- .6 podstawowa znajomość kotwiczenia;
- .7 podstawowa znajomość ładunków niebezpiecznych;
- .8 podstawowa znajomość procedur sztauwowania i sposobów pobierania zapasów na statek; oraz
- .9 podstawowa znajomość utrzymania pokładu i narzędzi używanych na pokładzie.

Rozdział III

Wytyczne dotyczące działu maszynowego

Sekcja B-III/1

Wytyczne dotyczące wydawania dyplomów oficerom mechanikom kierującym wachtą w siłowni obsadzonej załogą lub pełniącym służbę w siłowni okresowo bezzałogowej

- 1 W tabeli A-III/1, kolumna 1, górny blok, narzędzia, o których mowa, powinny obejmować odpowiednio narzędzia ręczne, powszechnie używany sprzęt pomiarowy, tokarki kłowe, wiertarki, sprzęt spawalniczy oraz frezarki.
- 2 Szkolenie praktyczne w warsztatach lądowych powinno odbywać się bądź w ośrodkach szkoleniowych, bądź w odpowiednich, uznanych warsztatach.
- 3 Szkolenie praktyczne na pokładzie statku powinno być udokumentowane w książce praktyk.

Sekcja B-III/2

Wytyczne dotyczące wydawania dyplomów starszym i drugim oficerom mechanikom na statkach z głównym napędem o mocy 3000 kW lub więcej

(Brak przepisów)

Sekcja B-III/3

Wytyczne dotyczące wydawania dyplomów starszym i drugim oficerom mechanikom na statkach z głównym napędem o mocy pomiędzy 750 kW a 3000 kW

(Brak przepisów)

Sekcja B-III/4

Wytyczne dotyczące wydawania dyplomów marynarzom stanowiącym część wachty maszynowej w siłowni obsadzonej załogą lub pełniącym służbę w siłowni okresowo bezzałogowej

Oprócz wymagań stwierdzonych w sekcji A-III/4 niniejszego Kodu zachęca się Strony, aby ze względów bezpieczeństwa włączyły następujące tematy do szkolenia marynarzy stanowiących część wachty maszynowej:

- .1 podstawowa znajomość rutynowych operacji pompowania, takich jak systemy pomp zębowych, balastowych i ładunkowych;
- .2 podstawowa znajomość instalacji elektrycznych i związanych z nimi niebezpieczeństw;
- .3 podstawowa znajomość konserwacji i remontów mechanizmów i narzędzi używanych w maszynowni; oraz
- .4 podstawowa znajomość procedur sztautowania i sposoby pobierania zapasów na statek.

Rozdział IV

Szkolenie dotyczące radiokomunikacji i działu radiowego

Sekcja B-IV/1

Wytyczne dotyczące zastosowania rozdziału IV

(Brak przepisów)

Sekcja B-IV/2

Wytyczne dotyczące wyszkolenia i wydawania obśłudze działu radiowego świadectwa GMDSS

Wyszkolenie związane ze świadectwem radioelektronika I klasy

Ogólne

1 Każdy kandydat ubiegający się o uzyskanie świadectwa przed przystąpieniem do wyszkolenia powinien spełnić wymagania dotyczące stanu zdrowia, w szczególności słuchu, mowy i wzroku.

2 Szkolenie powinno być zgodne z postanowieniami Konwencji STCW, z postanowieniami Regulaminu Radiokomunikacyjnego załączonego do Międzynarodowej Konwencji Telekomunikacji i z postanowieniami aktualnie obowiązującej Międzynarodowej Konwencji o Bezpieczeństwie Życia na Morzu (SOLAS), ze szczególnym naciskiem na postanowienia GMDSS. Tworząc wymagania dotyczące szkolenia, należy uwzględnić co najmniej wiedzę i wyszkolenie podane poniżej w ust. od 3 do 14.

Teoria

3 Znajomość ogólnych zasad i podstawowych czynników niezbędnych do bezpiecznego i skutecznego wykorzystania wszystkich podsystemów i urządzeń wymaganych w GMDSS powinna być wystarczająca do tego, aby wspomóc wyszkolenie praktyczne określone postanowieniami podanymi w ust. 13.

4 Znajomość wykorzystania, działania i zakresu obsługi podsystemów GMDSS, łącznie z charakterystyką systemu satelitarnego, systemów ostrzeżeń nawigacyjnych i meteorologicznych oraz umiejętności wyboru właściwych obwodów komunikacyjnych.

5 Znajomość zasad elektrotechniki oraz teorii radiotechniki i elektroniki w stopniu wystarczającym, aby spełnić warunki podane poniżej w ust. od 6 do 10.

6 Teoretyczna znajomość sprzętu radiokomunikacyjnego GMDSS, łącznie ze znajomością wąskopasmowej radiotelegrafii automatycznej (teleks) oraz odbiorników i nadajników radiotelefonicznych, sprzętu cyfrowego selektywnego wywołania, satelitarnych stacji statkowych, radiolatarni wskazujących pozycję niebezpiecznego wypadku (EPIRBs), systemów anten morskich, urządzeń radiowych dla jednostek ratunkowych wraz ze wszystkimi urządzeniami pomocniczymi, łącznie z systemami zasilania, jak również ogólna znajomość zasad działania innych najczęściej wykorzystywanych urządzeń radionawigacyjnych, ze szczególnym zwróceniem uwagi na utrzymanie tych urządzeń w stanie gotowości do pracy.

7 Znajomość czynników, które mają wpływ na niezawodność systemu i jego gotowość operacyjną, na postępowanie podczas konserwacji i właściwe wykorzystanie aparatury testującej.

8 Znajomość mikroprocesorów i diagnozowanie błędów w systemach wykorzystujących mikroprocesory.

9 Znajomość układów regulacji w urządzeniach radiowych GMDSS, łącznie z testowaniem i analizą.

10 Wiedza na temat wykorzystania oprogramowania komputerowego dla urządzeń radiowych GMDSS oraz metod korekty błędów spowodowanych utratą kontroli systemu operacyjnego nad urządzeniem.

Przepisy i dokumentacja

11 Znajomość:

- .1 „Konwencji SOLAS” i „Regulaminu Radiokomunikacyjnego”, ze szczególnym naciskiem na:
 - .1.1 radiokomunikację w stanach zagrożenia, w sytuacjach pilnych i dla bezpieczeństwa;
 - .1.2 unikanie szkodliwych zakłóceń, szczególnie łączności w stanach zagrożenia i dla bezpieczeństwa; oraz
 - .1.3 zapobieganie nielegalnym transmisjom;
- .2 innych dokumentów odnoszących się do postępowania operacyjnego i komunikacyjnego w stanach zagrożenia, łączności dla bezpieczeństwa i stacji otwartych dla publicznej korespondencji, łącznie z opłatami, ostrzeżeniami nawigacyjnymi, radiowymi, prognozami pogody w Morskiej Służbie Ruchomej i Morskiej, Ruchomej Służbie Satelitarnej; oraz

- .3 wykorzystania Międzynarodowego Kodu Sygnałowego, Morskiego Nawigacyjnego Słownika Frazeologicznego zastąpionego Standardowymi Morskimi Zwrotami Komunikacyjnymi IMO.

Pełnienie wachty i procedury

12 Znajomość zagadnień i wykszolenie w zakresie:

- .1 procedur komunikacyjnych i dyscypliny w zapobieganiu szkodliwym zakłóceniom w podsystemach GMDSS;
- .2 procedur dla wykorzystania informacji uzyskanych z przewidywania warunków propagacji dla określenia optymalnych częstotliwości dla komunikacji;
- .3 pełnienia wachty radiokomunikacyjnej stosowanej dla wszystkich podsystemów GMDSS, wymiany informacji w radiokomunikacji, szczególnie tych dotyczących stanów zagrożenia, sytuacji pilnych, procedur bezpieczeństwa oraz dzienników radiowych;
- .4 wykorzystania międzynarodowego alfabetu fonetycznego;
- .5 kontrolowania częstotliwości awaryjnej przy jednoczesnym kontrolowaniu lub pracy na przynajmniej jednej innej częstotliwości;
- .6 systemów i procedur zgłaszania się statków;
- .7 procedur radiokomunikacji z IMO-skiego „Poradnika poszukiwania i ratowania dla statków handlowych (MERSAR)”;
- .8 radiowych systemów i procedur porad medycznych; oraz
- .9 przyczyn fałszywych alarmów i sposobów ich unikania.

Praktyczne

13 Powinno być przeprowadzone praktyczne wykszolenie z wykorzystaniem ćwiczeń laboratoryjnych w zakresie:

- .1 poprawnej i skutecznej obsługi wszystkich podsystemów i urządzeń GMDSS w normalnych warunkach propagacji i podczas typowych zakłóceń;
- .2 bezpiecznej obsługi wszystkich urządzeń komunikacyjnych GMDSS i wyposażenia pomocniczego, łącznie z zachowaniem ostrożności, gdy dotyczy to bezpieczeństwa;
- .3 dostatecznej i dokładnej sprawności obsługi klawiatury dla zapewnienia zadowalającej komunikacji;
- .4 technik obsługi w zakresie:
 - .4.1 dostrojenia nadajnika i odbiornika do odpowiedniego trybu działania, łącznie z cyfrowym selektywnym wywoływaniem i telegrafią dalekopisową;
 - .4.2 nastawienia anteny i jej ponownego właściwego zestrzajania;
 - .4.3 wykorzystania radiowych urządzeń ratunkowych; oraz
 - .4.4 wykorzystania radiopław awaryjnych, wskazujących pozycję niebezpiecznego wypadku (EPIRBs);

- .5 umieszczenia i uzbrojenia anteny, jej naprawy i konserwacji oraz niezbędnego testowania;
- .6 czytania i rozumienia diagramów zarówno obrazkowych i logicznych, jak i schematów obwodów elektronicznych;
- .7 wykorzystania i dbania o te narzędzia i instrumenty testowe, które są niezbędne do wykonywania konserwacji urządzeń elektronicznych na morzu;
- .8 technik ręcznego lutowania i rozlutowywania, łącznie z lutowaniem wykorzystującym półprzewodniki i nowoczesne obwody oraz możliwości rozróżniania, czy obwód nadaje się do tego, aby zlutować lub rozlutować go ręcznie;
- .9 wyszukiwania i napraw uszkodzeń łącznie z częściami składowymi, tam gdzie można i łącznie z płytkami i modułami w innych przypadkach;
- .10 rozpoznania i poprawy warunków przyczyniających się do powstania uszkodzeń;
- .11 sposobów postępowania przy konserwacji, zarówno zapobiegawczych, jak i naprawczych dla wszystkich urządzeń komunikacyjnych GMDSS i dla urządzeń radionawigacyjnych; oraz
- .12 metod eliminowania zakłóceń elektrycznych i elektromagnetycznych powstałych w wyniku spawania, ekranowania i bocznikowania.

Różne

14 Znajomość zagadnień i/albo szkolenie w zakresie:

- .1 języka angielskiego, zarówno pisanego, jak i mówionego dla zadowalającej komunikacji stosowanej dla bezpieczeństwa życia na morzu;
- .2 geografii świata, szczególnie w odniesieniu do głównych tras żeglugowych, centrów koordynacji ratownictwa (RCC's) i związanych z tymi usługami tras komunikacyjnych;
- .3 przetrwania na morzu, obsługi łodzi i tratw ratunkowych, pływaków ratunkowych i ich wyposażenia, ze szczególnym uwzględnieniem znajomości radiowych urządzeń ratunkowych;
- .4 ochrony przeciwpożarowej i zwalczania pożarów, ze szczególnym uwzględnieniem instalacji radiowej;
- .5 środków zapobiegawczych dla bezpieczeństwa statku i jego personelu w związku z zagrożeniami ze strony sprzętu radiowego, w tym z zagrożeniem elektrycznym, chemicznym i mechanicznym oraz spowodowanym promieniowaniem;
- .6 pierwszej pomocy, łącznie z technikami reanimacyjnymi sercowo-oddechowymi; oraz
- .7 koordynowanego czasu uniwersalnego (UTC), globalnych stref czasowych i międzynarodowej linii zmiany daty.

Szkolenie związane ze świadectwem radioelektronika II klasy

Ogólne

15 Każdy kandydat ubiegający się o wydanie świadectwa przed przystąpieniem do wyszkolenia powinien spełniać wymagania dotyczące stanu zdrowia w szczególności słuchu, mowy i wzroku.

16 Szkolenie powinno być zgodne z postanowieniami Konwencji STCW i aktualnie obowiązującej Konwencji SOLAS, ze szczególnym naciskiem na postanowienia GMDSS. Tworząc wymagania dotyczące szkolenia należy uwzględnić przynajmniej wiedzę i wyszkolenia podane poniżej w ust. od 17 do 28.

Teoria

17 Znajomość ogólnych zasad i podstawowych czynników do bezpiecznego i skutecznego wykorzystania wszystkich podsystemów i urządzeń wymaganych w GMDSS powinna być wystarczająca, aby wspomóc wyszkolenie praktyczne określone postanowieniami podanymi poniżej.

18 Znajomość wykorzystania, działania i zakresu obsługi podsystemów GMDSS, łącznie z charakterystyką systemu satelitarne, systemów ostrzeżeń nawigacyjnych i meteorologicznych i umiejętności wyboru właściwych obwodów komunikacyjnych.

19 Znajomość zasad elektryczności oraz teorii radiotechniki i elektroniki w stopniu wystarczającym do tego, aby spełnić warunki podane poniżej w ust. od 20 do 24.

20 Ogólna teoretyczna znajomość urządzeń radiokomunikacyjnych GMDSS, łącznie ze znajomością wąskopasmowej radiotelegrafii automatycznej oraz odbiorników i nadajników radiotelefonicznych, sprzętu cyfrowego selektywnego wywoływania, satelitarnych stacji statkowych, systemów anten morskich, urządzeń radiowych dla jednostek ratunkowych wraz ze wszystkimi urządzeniami pomocniczymi, łącznie z systemami zasilania, jak również ogólna znajomość zasad działania innych, najczęściej wykorzystywanych urządzeń radionawigacyjnych, ze szczególnym zwróceniem uwagi na utrzymanie tych urządzeń w eksploatacji.

21 Ogólna znajomość czynników, które mają wpływ na niezawodność systemu, jego gotowość operacyjną, na postępowanie podczas konserwacji i właściwe wykorzystanie aparatury testowej.

22 Ogólna znajomość mikroprocesorów i diagnozowanie błędów w systemach wykorzystujących mikroprocesory.

23 Ogólna znajomość układów regulacji w urządzeniach radiowych GMDSS, łącznie z testowaniem i analizą.

24 Wiedza na temat wykorzystania oprogramowania komputerowego dla urządzeń radiowych GMDSS oraz metod poprawy błędów spowodowanych utratą kontroli systemu operacyjnego nad urządzeniem.

Przepisy i dokumentacja

25 Znajomość:

- .1 Konwencji SOLAS i Regulaminu Radiokomunikacyjnego ze szczególnym naciskiem na:
 - .1.1. radiokomunikację w stanach zagrożenia, w sytuacjach pilnych i dla bezpieczeństwa;

- .1.2 unikanie szkodliwych zakłóceń, szczególnie łączności w stanach zagrożenia i dla bezpieczeństwa; oraz
- .1.3 zapobieganie nielegalnym transmisjom.
- .2 innych dokumentów odnoszących się do postępowania operacyjnego i komunikacyjnego w stanach zagrożenia, łączności dla bezpieczeństwa i stacji otwartych dla publicznej korespondencji, łącznie z opłatami, ostrzeżeniami nawigacyjnymi, radiowymi prognozami pogody w Morskiej Służbie Radiowej i Morskiej Ruchomej Służbie Satelitarnej; oraz
- .3 wykorzystania Międzynarodowego Kodu Sygnałowego i Morskiego Nawigacyjnego Słownika Frazeologicznego zastąpionego Standardowymi Morskimi Zwrotami Komunikacyjnymi IMO.

Pełnienie wachty i procedury

26 Wyszkolenie powinno odbywać się w zakresie:

- .1 procedur komunikacyjnych i dyscypliny w zapobieganiu szkodliwym zakłóceniom w podsystemach GMDSS;
- .2 procedur dla wykorzystania informacji uzyskanych z przewidywania warunków propagacji dla określenia optymalnych częstotliwości dla komunikacji;
- .3 pełnienia wachty radiokomunikacyjnej stosownej dla wszystkich podsystemów GMDSS, wymiany korespondencji w radiokomunikacji, szczególnie tych dotyczących stanów zagrożenia, sytuacji pilnych, procedur bezpieczeństwa oraz dzienników radiowych;
- .4 wykorzystania międzynarodowego alfabetu fonetycznego;
- .5 kontrolowania częstotliwości awaryjnej w trakcie jednoczesnego kontrolowania lub pracy na przynajmniej jednej, innej częstotliwości;
- .6 systemów i procedur zgłaszania się statków;
- .7 procedur radiokomunikacji z wydanego przez IMO „Poradnika poszukiwania i ratowania dla statków handlowych (MERSAR)”;
- .8 radiowych systemów i procedur; oraz
- .9 przyczyn fałszywych alarmów i sposobów unikania ich.

Praktyczne

27 Powinno być przeprowadzone praktyczne wyszkolenie z wykorzystaniem ćwiczeń laboratoryjnych w zakresie:

- .1 poprawnej i skutecznej obsługi wszystkich podsystemów i urządzeń i GMDSS w normalnych warunkach propagacji i podczas typowych zakłóceń;
- .2 bezpiecznej obsługi wszystkich urządzeń komunikacyjnych GMDSS i wyposażenia pomocniczego, łącznie z zachowaniem środków ostrożności, gdy chodzi o bezpieczeństwo;
- .3 dostatecznej i dokładnej umiejętności obsługi klawiatury dla zapewnienia zadowalającej komunikacji;
- .4 technik obsługi w zakresie:
 - .4.1 dostrojenia odbiornika i nadajnika do odpowiedniego trybu działania łącznie z cyfrowym selektywnym wywoływaniem selektywnym i telegrafią dalekopisową;
 - .4.2 nastawienia anteny i jej ponownego właściwego zestrojenia;
 - .4.3 wykorzystania radiowych urządzeń ratunkowych; oraz
 - .4.4 wykorzystania radiopław awaryjnych wskazujących pozycję niebezpiecznego wypadku (EPIRB's);
- .5 ustawiania i uzbrajania anteny, jej naprawy i konserwacji;
- .6 czytania i rozumienia diagramów, zarówno obrazkowych i logicznych, jak i schematów połączeń modułowych;
- .7 wykorzystania i dbania o te narzędzia i instrumenty testowe, które są niezbędne do wykonywania na morzu konserwacji urządzeń elektronicznych na poziomie wymiany bloków i modułów;
- .8 podstawowych technik lutowania i rozlutowywania oraz ich ograniczeń;
- .9 wyszukiwania i napraw uszkodzeń z uwzględnieniem płytek/modułów;
- .10 rozpoznania i poprawy warunków przyczyniających się do powstania uszkodzeń;
- .11 podstawowych procedur konserwacji zarówno zapobiegawczych, jak i naprawczych dla wszystkich urządzeń komunikacyjnych GMDSS i dla urządzeń radionawigacyjnych; oraz
- .12 metod eliminowania zakłóceń elektrycznych, elektromagnetycznych powstających w wyniku spawania, ekranowania i bocznikowania.

Różne

28 Znajomość zagadnień i /albo wyszkolenie w zakresie:

- .1 języka angielskiego zarówno w piśmie, jak i w mowie dla realizacji, w zadowalającej formie, komunikacji stosowanej dla bezpieczeństwa życia na morzu;
- .2 geografii świata, szczególnie w odniesieniu do głównych tras żeglugowych, centrów koordynacji ratownictwa (RCC's) i związanych z tymi służbami tras komunikacyjnych;
- .3 przetrwania na morzu, obsługi łodzi ratunkowych i tratw ratunkowych, pływaków ratunkowych i ich wyposażenia, ze szczególnym uwzględnieniem radiowych urządzeń ratunkowych;
- .4 ochrony przeciwpożarowej i zwalczania pożarów, ze szczególnym uwzględnieniem instalacji radiowej;
- .5 środków zapobiegawczych dla bezpieczeństwa statku i personelu w związku z zagrożeniami ze strony sprzętu radiowego, w tym

- z zagrożeniem elektrycznym, chemicznym i mechanicznym oraz spowodowanym promieniowaniem;
- .6 pierwszej pomocy, w tym techniki reanimacyjne sercowo-oddechowe; oraz
- .7 koordynowanego czasu uniwersalnego (UTC), globalnych stref czasowych i międzynarodowej linii zmiany daty.

Szkolenie związane z ogólnym świadectwem operatora GMDSS

Ogólne

29 Każdy kandydat ubiegający się o uzyskanie świadectwa przed przystąpieniem do wyszkolenia powinien spełnić wymagania dotyczące stanu zdrowia, a w szczególności słuchu, mowy i wzroku.

30 Szkolenie powinno być zgodne z postanowieniami Konwencji STCW, z Regulaminem Radiokomunikacyjnym i aktualnie obowiązującą Konwencją SOLAS, ze szczególnym naciskiem na postanowienia dotyczące Globalnego Morskiego Systemu Bezpieczeństwa i Powiadamiania w Niebezpieczeństwie (GMDSS).

Tworząc wymagania dotyczące szkolenia należy uwzględnić przynajmniej wiedzę i wyszkolenie podane poniżej, w ust. od 31 do 36.

Teoria

31 Znajomość ogólnych zasad i podstawowych czynników niezbędnych do bezpiecznego i skutecznego wykorzystania wszystkich podsystemów i urządzeń wymaganych w GMDSS powinna być wystarczająca do tego, aby wspomóc wyszkolenie praktyczne określone postanowieniami podanymi poniżej w ust. 35.

32 Znajomość wykorzystania, działania i zakresu obsługi podsystemów GMDSS, łącznie z charakterystyką systemu satelitarnego, systemów ostrzeżeń nawigacyjnych i meteorologicznych i umiejętność wyboru właściwych tras komunikacyjnych.

Przepisy i dokumentacja

33 Znajomość:

- .1 Konwencji SOLAS i Regulaminu Radiokomunikacyjnego, ze szczególnym naciskiem na:
 - .1.1 radiokomunikację w stanach zagrożenia, w sytuacjach pilnych i dla bezpieczeństwa,
 - .1.2 unikanie szkodliwych zakłóceń, szczególnie łączności w stanach zagrożenia i dla bezpieczeństwa oraz
 - .1.3 zapobieganie nielegalnym transmisjom;
- .2 innych dokumentów odnoszących się do postępowania operacyjnego i łączności w stanach zagrożenia, łączności dla bezpieczeństwa i stacji otwartych dla publicznej korespondencji, łącznie z opłatami, ostrzeżeniami nawigacyjnymi, radiowymi prognozami pogody w Morskiej Służbie Ruchomej i Morskiej Ruchomej Służbie Satelitarnej; oraz

- .3 wykorzystania Międzynarodowego Kodu Sygnałowego i Morskiego Nawigacyjnego Słownika Frazeologicznego zastąpionego Standardowymi Morskimi Zwrotami Komunikacyjnymi IMO.

Pełnienie wachty i procedury

34 Szkolenie powinno obejmować zagadnienia z zakresu:

- .1 procedur komunikacyjnych i dyscypliny w zapobieganiu szkodliwym zakłóceniom w podsystemach GMDSS;
- .2 procedur dla wykorzystania informacji uzyskanych z przewidywania warunków propagacji dla określenia optymalnych częstotliwości dla komunikacji;
- .3 pełnienia wachty radiokomunikacyjnej stosowanej dla wszystkich podsystemów GMDSS, wymiany korespondencji w radiokomunikacji, szczególnie tych dotyczących stanów zagrożenia, pilnych i bezpieczeństwa oraz dzienników radiowych;
- .4 wykorzystania międzynarodowego alfabetu fonetycznego;
- .5 kontrolowania częstotliwości awaryjnej w trakcie jednoczesnego kontrolowania lub pracy na przynajmniej jednej innej częstotliwości;
- .6 systemów i procedur zgłaszania się statków;
- .7 procedur radiokomunikacji z wydanego przez IMO „Poradnika poszukiwania i ratowania dla statków handlowych (MERSAR)”;
- .8 systemów służby „radio-medical” i sposobów postępowania; oraz
- .9 przyczyn fałszywych alarmów i sposobów unikania ich.

Praktyczne

35 Praktyczne wyszkolenie powinno być przeprowadzone w zakresie:

- .1 poprawnej i skutecznej obsługi wszystkich podsystemów i urządzeń GMDSS w normalnych warunkach propagacji i podczas typowych zakłóceń;
- .2 bezpiecznej obsługi wszystkich urządzeń komunikacyjnych GMDSS i wyposażenia pomocniczego, w tym zachowania środków ostrożności, gdy chodzi o bezpieczeństwo;
- .3 dokładnej i dostatecznej sprawności obsługi klawiatury dla zapewnienia zadowalającej komunikacji; oraz
- .4 technik obsługi w zakresie:
 - .4.1 dostrojenia odbiornika i nadajnika do odpowiedniego trybu działania łącznie z cyfrowym selektywnym wywołaniem i telegraphią dalekopisową,
 - .4.2 ustawiania anteny i jej ponownego właściwego zestrzajania,
 - .4.3 wykorzystania radiowych urządzeń ratunkowych,
 - .4.4 wykorzystania radiopław awaryjnych wskazujących pozycję niebezpiecznego wypadku (EPIRBS's).

Różne

36 Znajomość zagadnień i/albo szkolenie w zakresie:

- .1 języka angielskiego zarówno w piśmie, jak i w mowie, dla zadowalającej komunikacji stosowanej dla bezpieczeństwa życia na morzu;
- .2 geografii świata, szczególnie w odniesieniu do głównych tras żeglugowych, centrów koordynacji ratownictwa (RCC's) i związanych z tymi służbami tras komunikacyjnych;
- .3 przetrwania na morzu, obsługi łodzi ratunkowych i tratw ratunkowych, pływaków ratunkowych i ich wyposażenia, ze szczególnym uwzględnieniem radiowych urządzeń ratunkowych;
- .4 ochrony przeciwpożarowej i zwalczania pożarów, ze szczególnym uwzględnieniem instalacji radiowej;
- .5 środków zapobiegawczych dla bezpieczeństwa statku i personelu w związku z zagrożeniami ze strony sprzętu radiowego, w tym z zagrożeniem elektrycznym, chemicznym i mechanicznym oraz spowodowanym promieniowaniem;
- .6 pierwszej pomocy, w tym techniki reanimacyjnej sercowo-oddechowej; oraz
- .7 koordynowanego czasu uniwersalnego (UTC), globalnych stref czasowych i międzynarodowej linii zmiany daty.

Szkolenie związane z ograniczonym świadectwem operatora GMDSS

Ogólne

37 Każdy kandydat ubiegający się o uzyskanie świadectwa przed przystąpieniem do wyszkolenia powinien spełnić wymagania dotyczące stanu zdrowia, w szczególności słuchu, mowy i wzroku.

38 Szkolenie powinno być zgodne z postanowieniami Konwencji STCW, z Regulaminem Radiokomunikacyjnym i aktualnie obowiązującą Konwencją SOLAS, ze szczególnym naciskiem na postanowienia dotyczące Globalnego Morskiego Systemu Bezpieczeństwa i Powiadamiania w Niebezpieczeństwie (GMDSS). Tworząc wymagania dotyczące szkolenia należy uwzględnić przynajmniej wiedzę i wyszkolenie podane poniżej w ust. od 39 do 44.

Teoria

39 Znajomość ogólnych zasad i podstawowych czynników niezbędnych do bezpiecznego i skutecznego wykorzystania wszystkich podsystemów i urządzeń wymaganych w GMDSS na morzu w obszarze A1, w tym wiedza o granicy zasięgu UKF w zależności od wysokości anteny, wystarczające do tego, aby wspomóc wyszkolenie praktyczne określone postanowieniami podanymi poniżej w ust. 43.

40 Znajomość wykorzystania, działania i zakresu obsługi podsystemów GMDSS na morzu w obszarze A1, np. ostrzeżeń nawigacyjnych, meteorologicznych i wybór właściwych tras komunikacyjnych.

Przepisy i dokumentacja

41 Znajomość:

- .1 tych części Konwencji SOLAS i Regulaminu Radiokomunikacyjnego, które odnoszą się do obszaru A1, ze szczególnym naciskiem na:
 - .1.1 radiokomunikację w stanach zagrożenia, pilną i dla bezpieczeństwa,
 - .1.2 unikanie szkodliwych zakłóceń szczególnie łączności w stanach zagrożenia i dla bezpieczeństwa; oraz
 - .1.3 zapobieganie nielegalnym transmisjom;
- .2 innych dokumentów odnoszących się do postępowania operacyjnego i komunikacyjnego w stanach zagrożenia, łączności dla bezpieczeństwa i stacji otwartych dla korespondencji publicznej, obejmujących opłaty, ostrzeżenia nawigacyjne i radiowe prognozy pogody w Morskiej Służbie Ruchomej w morskim obszarze A1; oraz
- .3 wykorzystania Międzynarodowego Słownika Frazeologicznego zastąpionego Standardowymi Morskimi Zwrotami Komunikacyjnymi IMO.

Pełnienie wachty i procedury

42 Szkolenie powinno być realizowane w zakresie:

- .1 procedur komunikacyjnych i dyscypliny w zapobieganiu szkodliwym zakłóceniom w podsystemach GMDSS wykorzystywanych w obszarze morskim A1.
- .2 procedur komunikacji UKF dla:
 - .2.1 pełnienia wachty radiokomunikacyjnej, wymiany korespondencji w radiokomunikacji, szczególnie dotyczącej stanów zagrożenia, pilnych i bezpieczeństwa; oraz
 - .2.2 kontrolowania częstotliwości awaryjnej w trakcie jednoczesnego kontrolowania lub pracy na przynajmniej jednej innej częstotliwości; oraz
 - .2.3 systemu cyfrowego selektywnego wywołania;
- .3 wykorzystania międzynarodowego alfabetu fonetycznego,
- .4 systemów i procedur zgłaszania się statków,
- .5 procedur radiokomunikacji UKF z wydanego przez IMO „Poradnika poszukiwania i ratowania dla statków handlowych (MERSAR);
- .6 systemów służby „radio-medical” i sposobów postępowania; oraz
- .7 przyczyn fałszywych alarmów i sposobów unikania ich.

Praktyczne

43 Praktyczne szkolenie powinno być przeprowadzone w zakresie:

- .1 poprawnej i skutecznej obsługi podsystemów i urządzeń GMDSS przypisanych dla statków znajdujących się w morskich obszarach A1 w normalnych warunkach propagacji i w warunkach typowych zakłóceń;
- .2 bezpiecznej obsługi stosownego sprzętu komunikacyjnego GMDSS i wyposażenia pomocniczego, w tym zachowania środków ostrożności, gdy chodzi o bezpieczeństwo; oraz
- .3 technik obsługi w zakresie:
 - .3.1 UKF, w tym odpowiednio: strojenie kanału, blokada szumów i tryb działania,
 - .3.2 radiowych urządzeń ratunkowych,
 - .3.3 radiopław awaryjnych wskazujących pozycję niebezpiecznego wypadku (EPIRB's); oraz
 - .3.4 odbiorników NAVTEX.

Różne

44 Znajomość zagadnień i/albo wyszkolenie w zakresie:

- .1 języka angielskiego w mowie i piśmie dla zadowalającej komunikacji stosowanej dla bezpieczeństwa życia na morzu;
- .2 służby centrów koordynujących ratownictwo (RCCs) i związanych z tymi służbami tras komunikacyjnych;
- .3 przetrwania na morzu, obsługi łodzi ratunkowych i tratw ratunkowych, boi ratunkowych i ich wyposażenia ze szczególnym uwzględnieniem radiowych urządzeń ratunkowych;
- .4 ochrony przeciwpożarowej i zwalczania pożarów ze szczególnym uwzględnieniem instalacji radiowej;
- .5 środków zapobiegawczych dla bezpieczeństwa statku i personelu w związku z zagrożeniem ze strony sprzętu radiowego, w tym z zagrożeniem elektrycznym, chemicznym i mechanicznym oraz spowodowanym promieniowaniem; oraz
- .6 pierwszej pomocy, w tym techniki reanimacyjnej sercowo-oddechowej.

Wyszkolenie w zakresie utrzymania i konserwacji statkowych instalacji GMDSS

Ogólne

45 Powołuje się na wymagania dotyczące konserwacji, zamieszczone w przepisie IV/15 Konwencji SOLAS oraz Rezolucję IMO A.702 (17) w sprawie wytycznych dotyczących konserwacji radiowych urządzeń GMDSS, związanych z obszarami morskimi A3 i A4, która zawiera w swoim Załączniku następujące postanowienie:

„4.2 Osoba wyznaczona do tego, aby zajmowała się na morzu konserwacją, powinna albo posiadać odpowiednie, wymagane świadectwo określone przez Regulamin Radiokomunikacyjny, albo posiadać równoznaczne kwalifikacje w zakresie konserwacji urządzeń elektronicznych na morzu, które mogą być zatwierdzone przez Administrację z uwzględnieniem zaleceń Organizacji, dotyczących szkolenia takiego personelu”.

46 Następujące wytyczne w sprawie równoznacznych kwalifikacji w zakresie konserwacji urządzeń elektronicznych są wprowadzone do użytku przez Administrację jako właściwe.

47 Szkolenie zalecane poniżej nie przyznaje kwalifikacji nikomu do tego, aby był operatorem urządzeń radiowych GMDSS bez posiadania odpowiedniego świadectwa radiooperatora.

Szkolenie w zakresie konserwacji równoznaczne ze świadectwem radioelektronika I klasy

48 Aby określić, że szkolenie jest równoznaczne z elementami wymienionego świadectwa radioelektronika I klasy:

- .1 zakres wiedzy teoretycznej powinien obejmować przynajmniej tematy podane w ust. od 3 do 10;
- .2 zakres umiejętności praktycznych powinien obejmować przynajmniej tematy podane w ust. 13; oraz
- .3 różne dodatkowe umiejętności i zakres wiedzy powinny obejmować przynajmniej tematy podane w ust. 14.

Szkolenie w zakresie konserwacji równoznaczne ze świadectwem radioelektronika II klasy

49 Aby określić, że szkolenie jest równoznaczne z elementami świadectwa radioelektronika II klasy:

- .1 zakres wiedzy teoretycznej powinien obejmować przynajmniej tematy podane w ust. od 17 do 24;
- .2 zakres umiejętności praktycznych powinien obejmować przynajmniej tematy podane w ust. 27; oraz
- .3 różne dodatkowe umiejętności i zakres wiedzy powinny obejmować przynajmniej tematy podane w ust. 28.

Rozdział V

Wytyczne dotyczące specjalnego wyszkolenia i kwalifikacji personelu pewnego typu statków

Sekcja B-V/1

Wytyczne dotyczące szkolenia i kwalifikacji personelu zbiornikowców

Szkolenie dotyczące zbiornikowców do przewozu produktów naftowych

1 Szkolenie wymagane przez ust. 2.2 prawidła V/1 w odniesieniu do zbiornikowców do przewozu produktów naftowych powinno być podzielone na dwie części, część ogólną dotyczącą zasad oraz część dotyczącą stosowania tych zasad w działaniach statku. Każde z tych szkoleń może być przeprowadzone na statku i na lądzie. Powinno ono być uzupełnione praktycznym instruktażem na statku oraz, gdzie trzeba, na odpowiednich urządzeniach na lądzie. Wszystkie szkolenia i instruktaż powinny być przeprowadzone przez właściwie wykwalifikowany i odpowiednio doświadczony personel.

2 W jak najszerszym stopniu należy wykorzystywać znajdujące się na statku instrukcje dotyczące urządzeń i ich obsługi, filmy i odpowiednie pomoce wizualne oraz należy wprowadzić dyskusje dotyczące roli oficerów zajmujących się bezpieczeństwem jak i komitetów bezpieczeństwa.

Szkolenie dotyczące zbiornikowców do przewozu chemikaliów

3 Szkolenie wymagane przez ust. 2.2 prawidła V/1 w odniesieniu do zbiornikowców do przewozu chemikaliów powinno być podzielone na dwie części, część ogólną dotyczącą zasad oraz część dotyczącą zastosowania tych zasad w działaniu na statku. Każde z tych szkoleń może być przeprowadzone na lądzie i na statku. Powinno ono być uzupełnione praktycznym instruktażem na statku oraz, gdzie trzeba, na odpowiednich urządzeniach na lądzie. Wszystkie wyszkolenia i instruktaże powinny być przeprowadzone przez właściwie wykwalifikowany i odpowiednio doświadczony personel.

4 W jak najszerszym stopniu należy wykorzystywać znajdujące się na statku instrukcje dotyczące urządzeń i ich obsługi, filmy i odpowiednie pomoce wizualne oraz należy wprowadzić dyskusje dotyczące roli odgrywanej przez organizację bezpieczeństwa jak i komitetów bezpieczeństwa.

Szkolenie dotyczące zbiornikowców przewożących gaz płynny

5 Szkolenie wymagane przez ust. 2.2 prawidła V/1 w odniesieniu do zbiornikowców przewożących gaz płynny powinno być podzielone na dwie części:

- .1 nadzorowane szkolenie, przeprowadzone na urządzeniach ładunkowych albo na pokładzie specjalnie wyposażonego statku mającego pomoce szkoleniowe i specjalnych do tego celu instruktorów, dotyczące zasad i stosowania tych zasad w działaniach na statku; tak więc Administracja może w specjalnych sytuacjach zezwolić młodszym oficerom lub marynarzom na odbywanie szkolenia na zbiornikowcach przewożących gaz płynny, na których służą, pod warunkiem, że służba ta trwa przez ograniczony czas zgodny z ustaleniem Administracji oraz że tacy członkowie załogi nie będą mieli obowiązków lub odpowiedzialności związanych z ładunkiem bądź urządzeniami ładunkowymi, i pod dalszym warunkiem, że później zostaną oni przeszkoleni zgodnie z niniejszymi wytycznymi do wszelkich dalszych służb; oraz
- .2 dodatkowe szkolenie na statku oraz doświadczenia, które wykorzystują wyuczone zasady na poszczególnych typach statków oraz w odniesieniu do systemu pojemników ładunkowych.

Wszystkie szkolenia i instruktaże powinny być prowadzone przez właściwie wykwalifikowany i odpowiednio doświadczony personel.

6 W jak najszerszym stopniu należy wykorzystać znajdujące się na statku instrukcje dotyczące urządzeń i ich obsługi, filmy i odpowiednie pomoce wizualne oraz należy wprowadzić dyskusje dotyczące roli odgrywanej przez organizację bezpieczeństwa na statku oraz roli oficerów zajmujących się bezpieczeństwem jak i komitetów bezpieczeństwa.

Szkolenie na statku dla całego personelu tankowca

7 Cały personel tankowca powinien przejść przeszkolenie na statku, a gdzie trzeba, na lądzie. Szkolenie powinno być przeprowadzone przez wykwalifikowany personel posiadający doświadczenie w zakresie prac przeładunkowych i charakterystyk produktów naftowych, chemikaliów czy płynnych gazów i stosujący właściwe zachowania bezpieczeństwa. Szkolenie to powinno obejmować przynajmniej sprawy przedstawione poniżej w ust. od 8 do 14.

Przepisy

8 Znajomość prawideł statkowych i przepisów regulujących bezpieczeństwo personelu na pokładzie zbiornikowca w porcie i na morzu.

Zagrożenia dla zdrowia i środki zaradcze, jakie należy podjąć

9 Niebezpieczeństwa kontaktu przez skórę, wdychanie i przypadkowe połknięcie ładunku, niedotlenienie, ze szczególnym uwzględnieniem gazu obojętnego, szkodliwe właściwości przewożonych ładunków, wypadki z ludźmi i towarzysząca im pierwsza pomoc, spisy zaleceń i zakazów.

Ochrona przeciwpożarowa i zwalczanie pożarów

10 Kontrola przestrzegania ograniczeń palenia i gotowania; źródeł zapłonu, zapobiegania pożarom i wybuchom, metod zwalczania pożarów; przenośnych gaśnic i stałych instalacji gaśniczych.

Zapobieganie zanieczyszczeniom

11 Procedury, jakich należy przestrzegać, aby zapobiegać zanieczyszczeniom powietrza i wody oraz przedsięwzięcia, jakie należy podjąć w wypadku rozlewu paliwa.

Sprzęt ratunkowy i jego wykorzystanie

12 Właściwe wykorzystanie ubrań ochronnych i sprzętu, urządzeń reanimacyjnych, sprzętu ewakuacyjnego i ratunkowego.

Sposób postępowania w przypadku alarmu

13 Zapoznanie się z planem postępowania w przypadku alarmu.

Urządzenia przeładunkowe i ich obsługa

14 Ogólny opis sprzętu przeładunkowego, bezpieczne sposoby postępowania podczas załadunku i wyładunku oraz środki ostrożności i bezpieczne wejście do przestrzeni zamkniętych.

Szkolenie na statku dla personelu zbiornikowców przewożących gaz płynny

15 Personelowi, od którego wymaga się przeszkolenia w zakresie ustalonym prawidem V/1, należy zapewnić uzupełniające szkolenie przeprowadzone na statku i praktykę w oparciu o podręcznik obsługi statku. Takie szkolenie i praktyka powinny dotyczyć następujących systemów, o ile takie są:

- .1 systemu przeładunkowego łącznie z systemami rurociągów; pomp; zaworów; urządzeń rozprężeniowych i systemów parowych; wymagań do obsługi i charakterystyk operacyjnych dotyczących systemów przeładunkowych i cyrkulacji cieczy w obiegu zamkniętym;
- .2 oprzyrządowania systemów, w tym wskaźników poziomu ładunku, systemów wykrywania gazu, systemów kontrolowania temperatury kadłuba i ładunku; różnych metod przekazywania sygnałów od czujnika do stanowiska kontrolowania i systemów automatycznego odcinania;
- .3 likwidacji par, łącznie z wykorzystaniem ich jako paliwa, sprzężarek, wymienników ciepła, rurociągów gazowych oraz wentylacji w maszynowni i przedziałach obsadzonych załogą, zasad funkcjonowania

- .4 zbiorników dwupaliwowych, turbin gazowych, silników spalinowych wysokoprężnych, awaryjnego dopowietrzania i ponownego skraplania; systemów pomocniczych łącznie z wentylacją i zobojętnianiem; szybkiego zamykania zdalnego sterowania, pneumatycznego przelewu nadmiaru paliwa; odciążenia bezpieczeństwa oraz zaworów ciśnieniowo-próżniowych, systemów parowych dla pustych przestrzeni, zbiorników balastowych i skraplaczy; oraz
- .5 ogólnych zasad obsługi urządzeń przeładunkowych łącznie z zobojętnianiem zbiorników ładunkowych i pustych przestrzeni; zasad schładzania zbiorników i ładowania; obsługi podczas podróży z ładunkiem i bez ładunku; rozładunku i demontażu zbiornika, postępowania w stanach zagrożenia i wcześniej zaplanowanych czynności na wypadek przecieku, pożarów, zderzeń, wejścia na mieliznę, awaryjnego wyładunku i ofiar w ludziach.

Sprawdzanie kwalifikacji

16 Kapitan każdego zbiornikowca do przewozu produktów naftowych, chemikaliów i gazu płynnego powinien upewnić się, że oficer w pierwszym rzędzie odpowiedzialny za ładunek posiada odpowiednie świadectwo, wydane, potwierdzone czy uprawomocnione zgodnie z wymogami przepisu V/1 ust. 4 i czy odbył ostatnio odpowiednią praktykę na odpowiednim typie zbiornikowca, pozwalającą temu oficerowi bezpiecznie wykonywać powierzone obowiązki.

Sekcja B-V/2

Wytyczne dotyczące obowiązującego minimum wymagań w zakresie wyszkolenia i kwalifikacji kapitanów, oficerów, marynarzy i innego personelu na statkach pasażerskich typu Ro-Ro

(Brak przepisów)

Sekcja B-V/3

Wytyczne dotyczące dodatkowego wyszkolenia dla kapitanów i starszych oficerów dużych statków i statków z nietypowymi charakterystykami manewrowymi

1 Ważne jest, aby kapitanowie i starsi oficerowie posiadali stosowne doświadczenie i wyszkolenie przed podjęciem obowiązków kapitana czy pierwszego oficera na dużych statkach lub statkach mających nietypowe charakterystyki manewrowe, znacznie różniące się od tych, na których służyli. Takie charakterystyki spotyka się głównie w przypadku statków mających znaczną wyporność lub długość, specjalną konstrukcję lub dużą prędkość.

2 Przed objęciem stanowiska na takim statku kapitanowie i starsi oficerowie powinni:

- .1 zostać poinformowani przez przedsiębiorstwo na temat charakterystyk manewrowych statku, szczególnie w odniesieniu do wiedzy, zrozumienia i sprawności wymienionych pod hasłem manewrowanie i obsługa statku w kolumnie 2 tabeli A-II/2 – Wyszczególnienie minimalnych wymagań kwalifikacyjnych w odniesieniu do kompetencji kapitana i starszego oficera na statkach o tonażu brutto 500 ton lub większym; oraz
- .2 być zaznajomieni z użyciem wszystkich urządzeń nawigacyjnych i manewrowych, zainstalowanych na statku, włączając w to możliwości tych urządzeń i ich ograniczenia.

3 Zanim kandydat na kapitana obejmie dowództwo na jednym z wymienionych powyżej statków, powinien on posiadać w dostatecznym stopniu wymaganą ogólną praktykę i doświadczenie jako kapitan lub starszy oficer lub/albo:

- .1 posiadać odpowiednie wymagane doświadczenie w manewrowaniu statkami takiego samego typu lub statkami o podobnych charakterystykach manewrowych; albo
- .2 odbyć stosowny kurs na symulatorze manewrowym z instalacją pozwalającą odtworzyć charakterystyki manewrowe takiego statku.

4 Dodatkowe wykszolenie i kwalifikacje kapitanów i starszych oficerów dynamicznych jednostek o dużych prędkościach powinny odpowiadać stosownym przepisom IMO zawartym odpowiednio: w Kodzie Bezpieczeństwa Dynamicznie Unoszonych Jednostek oraz Kodzie Bezpieczeństwa Jednostek o Dużej Prędkości (HSC Code).

Sekcja B-V/4

Wytyczne dotyczące szkolenia oficerów i marynarzy odpowiedzialnych za operacje przeładunkowe na statkach przewożących substancje niebezpieczne i ryzykowne, w formie zwartej lub jako ładunki masowe

1 Szkolenie powinno być podzielone na dwie części, część ogólną dotyczącą obowiązujących zasad oraz część dotyczącą zastosowania tych zasad w działaniu na statku. Całe szkolenie i instruktaż powinny być przeprowadzone przez właściwie wykwalifikowany i odpowiednio doświadczony personel, a zarazem obejmować co najmniej tematykę przedstawioną poniżej w paragrafach od 2 do 14.

Zasady

Charakterystyki i właściwości

2 Ważne cechy fizyczne i właściwości chemiczne niebezpiecznych i ryzykownych substancji, wystarczające do tego, aby zapewnić podstawowe zrozumienie tkwiącego w nich niebezpieczeństwa i zagrożenia.

Klasyfikacja materiałów, których właściwości chemiczne są niebezpieczne

3 Klasy towarów niebezpiecznych IMO od 4–9 i materiały niebezpieczne jedynie jako ładunek masowy luzem (MHB) oraz niebezpieczeństwa związane z każdą z tych klas.

Zagrożenia dla zdrowia

4 Niebezpieczeństwo wynikające z kontaktów poprzez skórę, wdychania, połknięcia i promieniowania.

Konwencje, przepisy i zalecenia

5 Ogólne zapoznanie się ze stosownymi wymaganiami z rozdziału II-2 i VII Konwencji SOLAS z 1974, z poprawkami.

6 Ogólne wykorzystanie i zaznajomienie się z Kodem Bezpiecznej Praktyki dla Stałych Ładunków Masowych (BC Code) ze szczególnym odniesieniem do:

- .1 bezpieczeństwa personelu, z włączeniem sprzętu ratunkowego, urządzeń pomiarowych, ich wykorzystania i praktycznego stosowania oraz interpretacji wyników;
- .2 niebezpieczeństwa związanego z ładunkiem, który ma tendencje do przesuwania się; oraz
- .3 materiałów stwarzających zagrożenie chemiczne.

Zastosowanie na statku

Klasa 4.1. - Substancje palne w stanie stałym

Klasa 4.2 - Substancje podlegające samozapłonowi

Klasa 4.3 - Substancje, które w kontakcie z wodą wydzielają palne gazy

7 Przewóz, sztauowanie i kontrola temperatury w celu zapobieżenia rozpadowi i ewentualnej eksplozji; kategorie sztauowania; ogólne środki ostrożności przy sztauowaniu, w tym środki stosowane do substancji samoreagujących i pokrewnych, wymagania dotyczące segregacji w celu zapobiegania podgrzaniu i zapłonowi, emisja trujących gazów i tworzenie się mieszanin wybuchowych.

Klasa 5.1 - Substancje utleniające się

8 Przewóz, sztauowanie i kontrola temperatury w celu zapobieżenia rozpadowi i ewentualnej eksplozji; kategorie sztauowania; ogólne środki ostrożności przy sztauowaniu i wymagania dotyczące segregacji, aby zapewnić oddzielenie od materiałów samozapalających się, od kwasów i od źródeł ciepła, aby uniknąć pożaru, eksplozji oraz tworzenia się toksycznych gazów.

Klasa 6.1. Substancje toksyczne

9 Zanieczyszczenia artykułów spożywczych, miejsc pracy i pomieszczeń mieszkalnych i wentylacja.

Klasa 7 - Substancje radioaktywne

10 Indeks transportowy; rodzaje rud i koncentratów; sztauowanie i segregacja od ludzi; nie wywołane błony fotograficzne i płyty oraz artykuły żywnościowe; kategorie sztauowania; ogólne wymagania dotyczące sztauowania, specjalne wymagania dotyczące sztauowania; wymagania dotyczące segregacji i odległości oddzielania; segregacji od innych niebezpiecznych towarów.

Klasa 8 - Substancje powodujące korozję

11 Niebezpieczeństwo powodowane przez substancje zawilgocone.

Klasa 9 - Różne niebezpieczne substancje i artykuły

12 Przykłady i związane z nimi zagrożenia; zagrożenia od materiałów niebezpiecznych przewożonych wyłącznie jako ładunek masowy luzem (MHB); ogólne i szczegółowe środki ostrożności przy sztauowaniu; środki ostrożności przy pracy i w transporcie; wymagania dotyczące segregacji.

Środki ostrożności dotyczące bezpieczeństwa i procedury awaryjne

13 Bezpieczeństwo elektryczne w przestrzeniach ładunkowych; środki ostrożności, jakie należy podjąć przy wchodzeniu do przestrzeni zamkniętych, które mogą zawierać zubożony tlen; trujące lub palne gazy w atmosferze; możliwe skutki pożaru przy transporcie substancji każdej z klas; wykorzystanie Procedur Awaryjnych dla Statków Przewożących Towary Niebezpieczne; plany awaryjne i sposoby postępowania, których należy przestrzegać na wypadek zdarzeń z udziałem substancji niebezpiecznych i stanowiących zagrożenie oraz wykorzystanie poszczególnych ustępów Kodu Bezpiecznej Praktyki dla Stałych Ładunków Masowych.

Pierwsza pomoc medyczna

14 IMO-ski Poradnik Pierwszej Pomocy Medycznej do wykorzystania w wypadkach obejmujących towary niebezpieczne oraz jego wykorzystanie i zastosowanie w połączeniu z innymi poradnikami i poradnictwem medycznym przez radio.

Sekcja B-V/5

Wytyczne dotyczące szkolenia oficerów i marynarzy odpowiedzialnych za przeładunek na statkach przewożących niebezpieczne i stwarzające zagrożenie substancje w opakowaniach

1 Szkolenie powinno być podzielone na dwie części, część ogólną dotyczącą obowiązujących zasad oraz część dotyczącą stosowania tych zasad w działaniach statku. Wszystkie szkolenia i instruktaże powinny być prowadzone przez właściwie wykwalifikowany i doświadczony personel i obejmować tematy podane poniżej w ust. od 2 do 19.

Zasady

Charakterystyki i właściwości

2 Ważne cechy fizyczne i właściwości chemiczne niebezpiecznych i stanowiących zagrożenie substancji, wystarczające do tego, aby zapewnić podstawowe zrozumienie tkwiącego w nich niebezpieczeństwa i zagrożenia.

Klasyfikacja niebezpiecznych i stanowiących zagrożenie substancji i materiałów, których właściwości chemiczne są niebezpieczne

3 Klasy towarów niebezpiecznych IMO, od 1-9 i materiały niebezpieczne jedynie jako ładunek masowy (MHB).

Zagrożenie dla zdrowia

4 Niebezpieczeństwo wynikające w przypadku kontaktów poprzez skórę, wdychania, połknięcia i promieniowania.

Konwencje, przepisy i zalecenia

5 Ogólne zapoznanie się ze stosowanymi wymaganiami z rozdziałów II-2 i VII Konwencji SOLAS z 1974 i Załącznika III do Marpol 73/78 włącznie z jego wprowadzeniem w życie przez Kod IMDG.

Wykorzystanie i zaznajomienie się z Międzynarodowym Morskim Kodem Towarów Niebezpiecznych (IMDG)

6 Ogólna znajomość wymagań Kodu IMDG, dotyczących deklaracji, dokumentów, opakowań, etykiet i plakatów; kontenery i pojazdy, przenośne zbiorniki, kontenery zbiornikowe i pojazdy, cysterny i inne jednostki transportowe wykorzystywane do przewozu substancji niebezpiecznych.

7 Znajomość identyfikacji oznakowania i etykietowania dla sztauowania, zabezpieczania, oddzielania i segregacji na różnych typach statków wymienionych w Kodzie IMDG.

8 Bezpieczeństwo personelu, łącznie ze sprzętem ratunkowym, urządzeniami pomiarowymi, ich wykorzystanie i praktyczne zastosowanie oraz interpretacja wyników.

Zastosowanie na statku

Klasa 1 - Substancje wybuchowe

9 Podział na 6 działów zagrożeń i 13 odpowiednich grup; opakowania i magazynki używane do przewożenia materiałów wybuchowych; zdatność do użytku kontenerów i pojazdów, przepisy dotyczące sztauwania w tym specjalne rozmieszczenie do sztauwania na pokładzie i pod pokładem, segregacja od innych niebezpiecznych towarów z innych klas w obrębie klasy 1 i od towarów niebezpiecznych, transport i sztauwanie na statkach pasażerskich; dostosowanie przestrzeni ładunkowych; środki ostrożności; dostosowanie przestrzeni ładunkowych; środki ostrożności dotyczące bezpieczeństwa; środki ostrożności, jakie należy podjąć podczas za- i wyładunku.

Klasa 2 - Gazy (sprężone, skroplone, schłodzone skroplone lub gazy w roztworach) palne, niesprężone, nietrujące i trujące

10 Rodzaje naczyń ciśnieniowych i przenośnych zbiorników łącznie ze stosowanymi urządzeniami odciążającymi i zamykającymi; kategorie sztauwania, ogólne środki przy sztauwaniu w tym przy sztauwaniu gazów łatwo palnych i trujących i gazów, które są substancjami zanieczyszczającymi środowisko.

Klasa 3 - Palne substancje płynne

11 Opakowania, kontenery zbiornikowe, zbiorniki przenośne i pojazdy, systemy drogowe, kategorie sztauwania, ogólne środki przy sztauwaniu, w tym przy sztauwaniu gazów łatwo palnych i trujących i gazów, które są substancjami zanieczyszczającymi środowisko, wymagania dotyczące segregacji; środki ostrożności, jakie należy podjąć przewożąc płyny palne w podniesionej temperaturze.

Klasa 4.1. - Substancje palne w stanie stałym

Klasa 4.2 - Substancje podlegające samozapłonowi

Klasa 4.3 - Substancje, które w kontakcie z wodą wydzielają palne gazy

12 Typy opakowań, przewożenie, sztauwanie i kontrola temperatury w celu zapobieżenia rozpadowi i ewentualnej eksplozji; kategorie sztauwania; ogólne środki ostrożności przy sztauwaniu, w tym środki stosowane do substancji samo-reagujących i pokrewnych, wymagania dotyczące segregacji w celu zapobiegania podgrzaniu i zapłonowi, emisja trujących gazów i tworzenie się mieszanin wybuchowych.

Klasa 5.1. - Substancje utleniające

Klasa 5.2. - Nadtlenki organiczne

13 Typy opakowań; przewożenie i sztauwanie w kontrolowanej temperaturze

w celu zapobieżenia rozpadowi, ewentualnej eksplozji; kategorie sztauowania, ogólne środki ostrożności przy sztauowaniu, w tym przy sztauowaniu środków zanieczyszczających środowisko morskie; wymagania dotyczące segregacji, aby zapewnić oddzielenie od materiałów palnych, od kwasów, od źródeł ciepła w celu uniknięcia pożaru, eksplozji oraz tworzenia się trujących gazów, środki ostrożności dla zminimalizowania tarcia i uderzeń, które mogą zapoczątkować rozpad.

Klasa 6.1. Substancje toksyczne

Klasa 6.2 - Substancje zakaźne

14 Typy opakowań, kategorie sztauowania; ogólne środki ostrożności przy sztauowaniu w tym sztauowanie płynów toksycznych i palnych oraz substancji zanieczyszczających środowisko morskie; wymagania dotyczące segregacji, szczególnie zważywszy to, że właściwościami tych substancji jest możliwość spowodowania śmierci albo poważnych uszczerbków zdrowia ludzkiego, sposoby postępowania w przypadku rozlewu.

Klasa 7- Substancje radioaktywne

15 Typy opakowań, indeks transportowy w odniesieniu do sztauowania i segregacji ; sztauowanie i oddzielenie od ludzi nie wywołanych błon fotograficznych i płyt oraz artykułów żywnościowych; kategorie sztauowania, ogólne środki ostrożności przy sztauowaniu, wymagania dotyczące segregacji i odległości przy oddzielaniu; segregacja od innych niebezpiecznych towarów.

Klasa 8 - Substancje powodujące korozję

16 Typy opakowań; kategorie sztauowania; ogólne środki ostrożności przy sztauowaniu, w tym przy sztauowaniu palnych płynów i substancji zanieczyszczających środowisko morskie, powodujących korozję; wymagania dotyczące segregacji, szczególnie jeśli zważywszy, że charakterystyczną, wspólną ich cechą jest to, że mogą poważnie uszkodzić żywe tkanki.

Klasa 9 - Różne niebezpieczne substancje i artykuły

17 Przykłady zagrożeń, w tym zanieczyszczenia morza.

Środki ostrożności dotyczące bezpieczeństwa oraz sposoby postępowania w przypadku awarii

18 Bezpieczeństwo elektryczne w przestrzeniach ładunkowych; środki ostrożności, jakie należy podjąć przy wchodzeniu do przestrzeni zamkniętych, które mogą zawierać zubożony tlen, trujące lub palne gazy w atmosferze; prawdopodobne skutki rozlewu lub pożaru podczas transportu substancji, rozważenie zdarzeń na pokładzie i pod pokładem, wykorzystanie Procedur Awaryjnych IMO dla statków Przewożących Towary Niebezpieczne; plany w stanach zagrożenia i sposoby postępowania, których należy przestrzegać w wypadkach z udziałem substancji niebezpiecznych.

Pierwsza pomoc medyczna

19 Poradnik Pierwszej Pomocy Medycznej IMO, do Wykorzystania w Wypadkach Obejmujących Towary Niebezpieczne oraz jego wykorzystanie i zastosowanie w połączeniu z innymi poradnikami i poradnictwem medycznym przez radio.

Rozdział VI

Wytyczne dotyczące stanu zagrożenia, bezpieczeństwa pracy, opieki medycznej i funkcji ratowniczych

Sekcja B-VI/1

Wytyczne dotyczące poznania podstawowego szkolenia i instruktażu w zakresie bezpieczeństwa dla wszystkich członków załogi

Ochrona przeciwpożarowa i zwalczanie pożarów

1 Podstawowe szkolenie w zakresie ochrony przeciwpożarowej i zwalczania pożarów, wymagane przez sekcję A-VI/1, powinno obejmować przynajmniej elementy teoretyczne i praktyczne wyszczególnione poniżej, w ust. od 2 do 4.

Szkolenie teoretyczne

2 Szkolenie teoretyczne powinno obejmować:

- .1 trzy elementy pożaru i wybuchu (trójkąt ognia): paliwo; źródła zapłonu; tlen;
- .2 źródła zapłonu: chemiczne; biologiczne; fizyczne;
- .3 materiały palne, palność, temperatura zapłonu, temperatura palenia, prędkość palenia, wartość termiczna, dolna granica zapalności, górna granica zapalności, zasięg palności, zubożenie, elektryczność statyczna, temperatura zapłonu, samozapłon;
- .4 niebezpieczeństwo pożaru i rozprzestrzenianie się pożaru przez promieniowanie, konwekcję i przewodnictwo;
- .5 reaktywność;
- .6 klasyfikacje pożarów i stosowane czynniki gaśnicze;
- .7 główne przyczyny pożarów na statku: wycieki paliwa w siłowni, papierosy, przegrzanie, urządzenia kuchenne (piece, kanały spalinowe, patelnie, grzejniki itd.), samoistny zapłon, prace na gorąco (spawanie, cięcie itd.) urządzenia elektryczne (zwarcia,

- nieprofesjonalne naprawy), reakcje, samonagrzewanie i samozapłon, podpalenie, elektryczność statyczna;
- .8 ochronę przeciwpożarową;
 - .9 systemy wykrywania ognia i dymu; automatyczne alarmy pożarowe;
 - .10 sprzęt do zwalczania pożarów obejmujący:
 - .10.1 stałe instalacje na statku i ich umiejscowienie, magistrale pożarowe, hydranty, międzynarodowe łączniki na brzegu; instalacje do tłumienia ognia, dwutlenek węgla, piana, węglowodory chlorowcowe, systemy zraszania wodą pod ciśnieniem w pomieszczeniach o specjalnej kategorii itp., automatyczne systemy tryskaczowe, awaryjne pompy pożarowe, generatory awaryjne, dozowniki proszku chemicznego, ogólny zarys wymaganych i dostępnych aparatów przenośnych, system mgieł o wysokim ciśnieniu, piana o wysokim stopniu rozprężania, nowe projekty i urządzenia;
 - .10.2 kombinezon strażaka, sprzęt osobisty, aparat tlenowy, aparat reanimacyjny, hełmy i maski dymowe, ognioodporne liny ratownicze i pasy bezpieczeństwa oraz ich rozmieszczenie na statku; oraz
 - .10.3 sprzęt ogólny obejmujący węże pożarowe, dysze-łączniki, siekiery strażackie, przenośne gaśnice, koce przeciwpożarowe
 - .11 konstrukcje i rozmieszczenie pomieszczeń w tym drogi ewakuacji, środki do odgazowania zbiorników, podział na klasy A,B,C, systemy gazu obojętnego;
 - .12 organizacja zwalczania pożaru, łącznie z ogłaszaniem alarmów głównych, plany ochrony przeciwpożarowej, stacje alarmowe i obowiązki poszczególnych osób, łączność wraz z łącznością statek-brzeg podczas postoju w porcie, sposoby działania personelu, okresowe ćwiczenia na statku, systemy patrołowania,
 - .13 praktyczna znajomość metod reanimacji;
 - .14 metody zwalczania pożarów wraz z ogłaszaniem alarmów, zlokalizowanie i odizolowanie pożaru, wyrzucanie ładunku za burtę, powstrzymywanie, chłodzenie, tłumienie, gaszenie, wachta przeciwpożarowa, usuwanie dymu; oraz
 - .15 czynniki gaśnicze łącznie z wodą, strumieniem zwartym, strumieniem rozpylaczy, mgłą, zatapianiem: piana o niskim, średnim i wysokim stopniu rozprężania; dwutlenek węgla, hałon, piana tworząca błonę wodną, suchy proszek chemiczny, nowe projekty i urządzenia.

Szkolenie praktyczne

3 Szkolenie praktyczne, podane poniżej, powinno odbywać się w pomieszczeniach, które zapewniają prawdziwe i realistyczne warunki szkolenia (tj. w warunkach symulujących warunki statkowe), a kiedy jest to możliwe i wykonalne, powinno odbywać się zarówno w ciemności, jak i w świetle dziennym i powinno pozwalać osobom szkolonym zdobyć umiejętności w celu:

- .1 wykorzystania różnych typów przenośnych gaśnic;
- .2 wykorzystania niezależnych aparatów do oddychania;
- .3 gaszenia mniejszych pożarów, np. pożarów instalacji elektrycznej, pożarów paliwa i pożarów propanu;
- .4 gaszenia rozległych pożarów wodą (dysze o strumieniu zwartym i rozpylonym);
- .5 gaszenia pożarów albo za pomocą piany, proszku lub innego odpowiedniego czynnika chemicznego;

- .6 wejścia i przejścia przez przedział, do którego wpompowano pianę, z linką ratowniczą, ale bez aparatu oddechowego;
- .7 gaszenia pożaru w pomieszczeniach zamkniętych, wypełnionych dymem mając na sobie aparat oddechowy;
- .8 gaszenia ognia mgłą wodną lub innym, odpowiednim czynnikiem gaśniczym w pomieszczeniu mieszkalnym albo symulowanej siłowni, w których jest ogień i dużo dymu;
- .9 gaszenia palącego się paliwa przy pomocy dozownika mgły i dysz rozpylających;
- .10 przeprowadzenia ratowania w pomieszczeniu wypełnionym dymem mając na sobie aparat oddechowy.

Ogólne

- 4 Szkolonym powinno się również uświadomić konieczność utrzymywania na statku stanu gotowości.

Przeszkolenie medyczne stopnia podstawowego

5 Szkolenie medyczne stopnia podstawowego, wymagane przez przepis VI/1, jako część szkolenia podstawowego powinno zostać przeprowadzone w początkowej fazie, na kursie zawodowym, najlepiej podczas szkolenia przed praktyką morską, tak aby umożliwić członkom załogi podejmowanie natychmiastowej akcji w razie wypadku lub innego zagrożenia zdrowia, zanim przybędzie osoba przeszkolona, z doświadczeniem przy udzielaniu pierwszej pomocy, albo osoba sprawująca opiekę medyczną na statku.

Bezpieczeństwo osobiste i odpowiedzialności socjalne

6 Administracje powinny wziąć pod rozwagę znaczenie komunikowania się i rolę języka w zapewnieniu bezpieczeństwa życia i mienia na morzu, a także w zapobieganiu zanieczyszczeniom morza. Międzynarodowy charakter przemysłu morskiego, znaczenie komunikacji głosowej pomiędzy statkami i pomiędzy statkami a lądem, zwiększenie liczby międzynarodowych załóg, uwzględnienie faktu, że członkowie załóg powinni być zdolni do komunikowania się z pasażerami w przypadkach zagrożenia, zaadaptowanie powszechnego języka dla komunikacji na morzu powinno promować bezpieczną praktykę poprzez ograniczenie błędów ludzkich przy przekazywaniu elementarnych informacji.

7 Jakkolwiek nie jest to regułą, powszechnie używany język angielski stał się w bardzo krótkim czasie standardowym językiem komunikowania się na morzu w celach bezpieczeństwa, także za sprawą wprowadzenia do użycia Morskiego Nawigacyjnego Słownika Frazeologicznego, zastąpionego Standardowymi Morskimi Zwrotami Komunikacyjnymi IMO.

8 Administracje powinny rozważyć korzyści płynące z zapewnienia członkom załóg możliwości stosowania przynajmniej elementarnego słownictwa języka angielskiego z naciskiem na stosowanie go w terminologii i sytuacjach związanych z morzem.

Sekcja B-VI/2

Wytyczne dotyczące wydawania świadectw ratownika i starszego ratownika

1 Każdy kandydat ubiegający się o wydanie świadectwa, przed przystąpieniem do szkolenia powinien spełniać wymagania dotyczące stanu zdrowia; w szczególności te, dotyczące wzroku i słuchu.

2 Szkolenie powinno być stosowne do postanowień Międzynarodowej Konwencji o Bezpieczeństwie Życia na Morzu (SOLAS), z poprawkami.

Sekcja B-VI/3***Wytyczne dotyczące szkolenia ppoż. stopnia wyższego***

(Brak przepisów)

Sekcja B-VI/4***Wytyczne dotyczące wymagań w zakresie pierwszej pomocy medycznej***

(Brak przepisów)

Rozdział VII**Wytyczne dotyczące dyplomów alternatywnych****Sekcja B-VII/1*****Wytyczne dotyczące wydawania dyplomów alternatywnych***

(Brak przepisów)

Sekcja B-VII/2***Wytyczne dotyczące wydawania dyplomów członkom załóg***

(Brak przepisów)

Sekcja B-VII/3***Wytyczne dotyczące obowiązujących zasad wydawania dyplomów alternatywnych***

(Brak przepisów)

Rozdział VIII

Wytyczne dotyczące pełnienia wachty

Sekcja B-VIII/1

Wytyczne dotyczące zdolności do służby

Zapobieganie zmęczeniu

1 Przy przestrzeganiu wymagań dotyczących okresu odpoczynku „nadrzędne warunki operacyjne” powinny być interpretowane tak, aby oznaczały one tylko zasadnicze prace na statku, które nie mogą ulec opóźnieniu ze względu na bezpieczeństwo lub ochronę środowiska, albo te prace, które nie mogły być w rozsądny sposób przewidziane na początku podróży.

2 Chociaż nie ma ogólnie przyjętej, technicznej definicji zmęczenia, każdy kto ma do czynienia z działalnością statku powinien być wyczulony na czynniki, które mogą przyczynić się do zmęczenia w tym także i te, które określiła Organizacja i należy je brać pod uwagę gdy podejmuje się decyzje dotyczące działań na statku.

3 Przy stosowaniu przepisu Prawidła VIII/1 należy uwzględnić, co następuje:

- .1 postanowienia, które zostały podjęte w celu zapobieżenia zmęczeniu, powinny zapewnić, aby całkowity czas pracy nie był nadmierny i nieumiarkowany. W szczególności zaś, aby minimalny czas wypoczynku określony w sekcji A-VIII/1 nie był interpretowany w sposób, z którego wynikałoby, że wszystkie pozostałe godziny mają być poświęcone na pełnienie wachty i inne obowiązki;
- .2 że częstotliwość i długość okresów urlopowych i udzielania urlopów kompensacyjnych są materialnymi czynnikami w zapobieganiu zmęczeniu, które powstaje w wyniku nagromadzenia pracy w pewnym okresie czasu; oraz
- .3 postanowienia te mogą być odmienne dla statków odbywających krótkie podróże morskie, pod warunkiem, że w zamian będą wprowadzone specjalne ustalenia zapewniające bezpieczeństwo.

4 Administracje powinny rozważyć wprowadzenie wymogu, aby był prowadzony rejestr godzin pracy i odpoczynku marynarzy i aby taki rejestr był kontrolowany przez Administrację w odpowiednich odstępach czasu, co zapewniałoby przestrzeganie przepisów dotyczących ilości godzin pracy i odpoczynku.

5 Opierając się na informacjach otrzymanych w rezultacie badań wypadków morskich, Administracje powinny dokonywać przeglądu niniejszych przepisów.

Sekcja B-VIII/2

Wytyczne dotyczące organizacji pełnienia wachty oraz zasad, które należy przestrzegać

1 Następujące wytyczne dotyczące działania powinny być wzięte pod uwagę przez przedsiębiorstwa, kapitanów i oficerów wachtowych:

CZĘŚĆ 1 - wytyczne w sprawie dyplomów

(Brak przepisów)

CZĘŚĆ 2 - wytyczne w sprawie planowania podróży

(Brak przepisów)

CZĘŚĆ 3 - wytyczne w sprawie pełnienia wachty na morzu

(Brak przepisów)

Część 3-1 - Wytyczne w sprawie pełnienia wachty nawigacyjnej

Wprowadzenie

2 Szczegółowe wytyczne mogą być niezbędne dla specjalnych typów statków oraz dla statków przewożących niebezpieczne, stwarzające zagrożenie, trujące lub łatwo palne ładunki. W takim przypadku kapitan powinien przygotować odpowiednie zalecenia operacyjne.

3 Istotne jest to, żeby oficerowie odpowiedzialni za pełnienie wachty nawigacyjnej docenili fakt, że skuteczne wykonywanie przez nich obowiązków jest konieczne dla zapewnienia bezpieczeństwa życia i mienia na morzu oraz zapobiegania zanieczyszczeniom środowiska morskiego,

Kierowanie wachtą na mostku

4 Przedsiębiorstwa powinny wydać wytyczne dotyczące właściwych sposobów postępowania na mostku i powinny zalecić stosowanie wykazów czynności odpowiednich dla każdego statku zgodnie z krajowymi i międzynarodowymi zaleceniami.

5 Przedsiębiorstwa powinny również wydać zalecenia dla kapitanów i oficerów kierujących wachtą nawigacyjną na każdym statku, dotyczące potrzeby ciągłego, ponownego oceniania tego, w jaki sposób są przydzielone i wykorzystywane zasoby wachtowe na mostku. Należy opierać się na następujących zasadach kierowania zasobami na mostku:

- .1 w celu zapewnienia, aby wszystkie obowiązki były wykonane skutecznie, na wachtcie powinna znajdować się wystarczająca ilość wykwalifikowanych ludzi;
- .2 wszyscy członkowie wachty nawigacyjnej powinni być odpowiednio wykwalifikowani i zdolni do wykonywania swoich obowiązków w sposób

- efektywny, wydajny albo oficer kierujący wachtą nawigacyjną powinien uwzględnić ograniczenia kwalifikacji i zdolności poszczególnych osób przy podejmowaniu decyzji związanych z nawigacją i działaniem statku;
- .3 obowiązki poszczególnych osób powinny być im przypisane w sposób jasny i jednoznaczny, a fakt zrozumienia powinien zostać potwierdzony;
 - .4 zadania powinny być wypełniane zgodnie z wyraźnym porządkiem ważności;
 - .5 żadnemu członkowi wachty nie należy przydziałać więcej obowiązków ani więcej trudnych zadań, niż jest w stanie skutecznie wypełnić;
 - .6 poszczególne osoby powinny o każdej porze być przydzielone do stanowisk, na których mogą spełniać swoje obowiązki najbardziej skutecznie i efektywnie, a jeśli okoliczności będą tego wymagały, to poszczególnym osobom mogą ponownie zostać przydzielone inne stanowiska pracy;
 - .7 członkowie wachty nawigacyjnej nie powinni być przydzielani do różnych obowiązków, zadań czy stanowisk pracy, chyba że oficer kierujący wachtą nawigacyjną będzie pewien, że ten przydział pracy może być wykonywany skutecznie i efektywnie,
 - .8 urządzenia i pomoce nawigacyjne uważane za niezbędne do pełnienia obowiązków w sposób efektywny powinny być łatwo dostępne dla właściwych członków wachty nawigacyjnej;
 - .9 porozumiewanie się członków wachty między sobą powinno być wyraźne, natychmiastowe, niezawodne i stosowne do załatwianych spraw od ręki;
 - .10 czynności, które są nieistotne i rozpraszające uwagę powinny zostać wyeliminowane, odsunięte na drugi plan lub należy ich unikać;
 - .11 cały sprzęt na mostku powinien działać właściwie, a jeżeli nie, to oficer odpowiedzialny za wachtę powinien wziąć pod uwagę każde wadliwe działanie tych urządzeń, zanim podejmie decyzję operacyjną;
 - .12 wszystkie ważne informacje powinny być zbierane, przetwarzane i interpretowane oraz udostępnione w sposób dogodny dla osób, które ich potrzebują do wykonywania swoich obowiązków;
 - .13 nieistotne materiały nie powinny być umieszczane na mostku ani na żadnych pulpitych roboczych; oraz
 - .14 członkowie wachty nawigacyjnej powinni być zawsze przygotowani na podjęcie skutecznej i efektywnej reakcji w każdej okoliczności i w przypadku zmiany warunków.

Część 3-2 wytyczne w sprawie pełnienia wachty maszynowej

6 Szczegółowe wytyczne mogą być niezbędne dla specjalnych rodzajów systemów napędowych lub urządzeń pomocniczych oraz dla statków przewożących niebezpieczne, stanowiące zagrożenie, trujące lub łatwo palne materiały albo inne, specjalne rodzaje ładunków. Starszy mechanik w takich przypadkach powinien zapewnić przestrzeganie stosownych zaleceń operacyjnych.

7 Istotne jest, aby oficerowie kierujący wachtą docenili to że, staranne wykonywanie obowiązków na wachcie jest niezbędne dla zapewnienia bezpieczeństwa życia i mienia na morzu oraz dla zapobiegania zanieczyszczeniu środowiska morskiego.

8 Oficer obejmujący wachtę, zanim przejmie kierownictwo wachty maszynowej, powinien:

- .1 zaznajomić się z rozmieszczeniem i wykorzystaniem urządzeń przewidzianych dla zapewnienia bezpieczeństwa życia na morzu w niebezpiecznym, stanowiącym zagrożenie bądź trującym środowisku;
- .2 upewnić się, że środki do udzielania pierwszej pomocy są łatwo dostępne, a w szczególności te do leczenia oparzeń; oraz
- .3 będąc w porcie, bezpiecznie zakotwiczony lub zacumowany, wiedzieć o:
 - .3.1 czynnościach dotyczących ładunku, o znaczeniu czynności związanych z konserwacją i remontem i o wszystkich innych czynnościach, które mogą mieć wpływ na wachtę; oraz
 - .3.2 urządzeniach pomocniczych wykorzystywanych do pracy w pomieszczeniach załogi i pasażerów, o operacjach ładunkowych, zaopatrzeniu w wodę technologiczną i systemach wydechowych.

Część 3-3 Wytyczne w sprawie pełnienia wachty radiowej

Ogólne

9 Regulamin Radiokomunikacyjny wymaga, między innymi, aby każdy statek posiadał licencjonowaną radiostację, wymaga, aby była ona w ostatecznej gestii kapitana albo innej osoby odpowiedzialnej za statek oraz aby była obsługiwana jedynie pod kontrolą odpowiednio wykwalifikowanego personelu. Regulamin Radiokomunikacyjny wymaga również, aby sygnał wzywania pomocy był nadawany jedynie na rozkaz kapitana albo innej osoby odpowiedzialnej za statek.

10 Kapitan powinien mieć na uwadze fakt, że cały personel odpowiedzialny za wysyłanie sygnału wzywania pomocy musi przejść przeszkolenie w zakresie całego sprzętu radiowego zgodnie z wymogami Prawidła I/14 ust. 14. Fakt szkolenia powinien zostać zapisany w dzienniku pokładowym lub radiowym.

Pełnienie wachty

11 Oprócz wymagań dotyczących pełnienia wachty radiowej kapitan każdego statku morskiego powinien upewnić się, że:

- .1 radiostacja statkowa jest odpowiednio obsadzona ludźmi po to, aby była możliwa komunikacja, szczególnie korespondencja publiczna, biorąc pod uwagę ograniczenia wyływające z rozlicznych obowiązków ludzi upoważnionych do jej obsługi; oraz
- .2 sprzęt radiowy będący na statku, w miejscach gdzie jest zainstalowany, posiada rezerwowe źródła energii, które są sprawne.

12 Niezbędne instrukcje i informacje dotyczące wykorzystania sprzętu radiowego i procedur dla celów bezpieczeństwa i stanu zagrożenia powinny być rozdzielone okresowo wszystkim stosownym członkom załogi przez osobę wyznaczoną w rozkładzie alarmowym jako tę, która ponosi główną odpowiedzialność za radiokomunikację w stanach zagrożenia. Powinno to zostać odnotowane w dzienniku radiowym.

13 Kapitan każdego statku nie podlegającego Konwencji SOLAS powinien wymagać, aby pełnienie wachty radiowej było zgodne z wymogami Administracji, z uwzględnieniem Regulaminu Radiokomunikacyjnego.

Operacyjne

14 Radiooperator wyznaczony jako ten, który ponosi główną odpowiedzialność za radiokomunikację w stanach zagrożenia powinien upewnić się przed wyjściem w morze, czy:

- .1 cały sprzęt radiowy wykorzystywany dla bezpieczeństwa i do wzywania pomocy oraz rezerwowe źródła energii są w stałej sprawności roboczej i że jest to zapisane w dzienniku radiowym;
- .2 są dostępne wszystkie dokumenty wymagane przez międzynarodowe porozumienia, wiadomości dla radiostacji statkowych i dodatkowe dokumenty wymagane przez Administrację i czy są poprawione zgodnie z ostatnimi uzupełnieniami i czy o wszelkich rozbieżnościach jest powiadomiony kapitan;
- .3 zegar w radiostacji jest poprawnie nastawiony według standardowych sygnałów czasu;
- .4 anteny są poprawnie umieszczone, czy nie są uszkodzone i czy są poprawnie podłączone; oraz
- .5 są uaktualnione rutynowe komunikaty i ostrzeżenia dla akwenu, w którym statek będzie płynął, i te, których żądał kapitan dla innych akwenów, i czy te komunikaty są przekazywane kapitanowi.

15 W czasie żeglugi, włączając radiostację, radiooperator wachty powinien:

- .1 słuchać na odpowiednich częstotliwościach awaryjnych wszelkich możliwych sygnałów wzywania pomocy oraz
- .2 przesłać meldunek (nazwa statku, pozycja i port przeznaczenia) do lokalnej stacji brzegowej i każdej innej właściwej stacji brzegowej, z której można się spodziewać komunikacji ogólnej;

16 Gdy radiostacja jest włączona, radiooperator wachtowy powinien:

- .1 sprawdzić zgodność wskazań zegara radiowego z sygnałem czasu przynajmniej raz dziennie;
- .2 złożyć raport radiowy przy wchodzeniu i opuszczaniu strefy usług brzegowych stacji radiowych, od których można się spodziewać komunikacji o charakterze ogólnym; i
- .3 nadawać raporty do systemów kontroli ruchu statków zgodnie z instrukcjami kapitana.

17 Na morzu, radiooperator wyznaczony jako ten, który ponosi główną odpowiedzialność za radiokomunikację w stanach zagrożenia, powinien zapewnić właściwe działanie:

- .1 urządzenia cyfrowego selektywnego wywoływania (DSC) wykorzystywanego w łączności dla bezpieczeństwa i do wzywania pomocy za pomocą próbnego wywołania przynajmniej raz w tygodniu; oraz
- .2 sprzętu radiowego wykorzystywanego w łączności dotyczącej bezpieczeństwa i wzywania pomocy poprzez sprawdzanie raz dziennie, lecz bez wysyłania sygnału.

Wyniki przeprowadzonych prób powinny zostać zapisane w dzienniku radiowym.

18 Radiooperator wyznaczony do obsługi łączności ogólnej powinien upewnić się, że jest prowadzony efektywny nasłuch na częstotliwościach, na których istnieje prawdopodobieństwo wymiany komunikatów, uwzględniając zarazem pozycję statku w odniesieniu do tych radiowych lub satelitarnych stacji brzegowych z których oczekiwane jest odebranie komunikatów. Przy prowadzeniu łączności radiooperatorzy powinni przestrzegać stosowne zalecenia ITU.

19 Przy wyłączeniu stacji po przybyciu do portu radiooperator wachtowy powinien powiadomić lokalną stację brzegową i inne stacje brzegowe, z którymi utrzymywany był kontakt, o przybyciu statku do portu i o wyłączeniu stacji.

20 Przy wyłączeniu radiostacji radiooperator wyznaczony jako ten, który ponosi główną odpowiedzialność za radiokomunikację w sytuacjach zagrożenia powinien:

- .1 upewnić się, że antena nadawcza jest uziemiona; oraz
- .2 sprawdzić, czy rezerwowe źródła energii są wystarczająco naładowane.

Alarmy i procedury wzywania pomocy

21 Alarmy wzywania pomocy i wywołania awaryjne mają absolutny priorytet przed wszystkimi innymi transmisjami. Wszystkie stacje, które odbiorą takie sygnały zobowiązane są przez Regulamin Radiokomunikacyjny do natychmiastowego przerwania wszystkich innych transmisji, które mogłyby zakłócić łączność awaryjną.

22 W przypadku sytuacji zagrożenia własnego statku, radiooperator wyznaczony jako ponoszący główną odpowiedzialność za radiokomunikację w sytuacjach zagrożenia powinien natychmiast wziąć na siebie odpowiedzialność za przestrzeganie procedur Regulaminu Radiokomunikacyjnego i stosownych zaleceń ITU-R.

23 Po odebraniu alarmu wezwania pomocy:

- .1 radiooperator wachtowy powinien zaalarmować kapitana i radiooperatora, który został wyznaczony jako ten, który ponosi odpowiedzialność za radiokomunikację w stanach zagrożenia; oraz
- .2 radiooperator wyznaczony jako ten, który ponosi odpowiedzialność za radiokomunikację w czasie alarmu zagrożenia powinien ocenić sytuację i natychmiast wziąć odpowiedzialność za przestrzeganie procedur Regulaminu Radiokomunikacyjnego i stosownych zaleceń ITU-R.

Komunikaty pilne

24 W przypadkach pilnych, dotyczących własnego statku, radiooperator wyznaczony jako ten, który ponosi główną odpowiedzialność za radiokomunikację w stanach zagrożenia powinien natychmiast wziąć na siebie odpowiedzialność za przestrzeganie procedur Regulaminu Radiokomunikacyjnego i stosownych zaleceń ITU-R.

25 W przypadkach łączności dotyczącej poradnictwa medycznego, radiooperator wyznaczony jako ten, który ponosi główną odpowiedzialność za radiokomunikację w stanach zagrożenia, powinien postępować zgodnie z procedurami Regulaminu Radiokomunikacyjnego i przestrzegać warunków opublikowanych w stosownej międzynarodowej dokumentacji (zobacz ustęp 14.2) lub wyszczególnionych przez stronę zapewniającą usługi satelitarne.

26 W przypadkach łączności dotyczącej transportu medycznego według definicji z Załącznika 1 do Protokołu dodatkowego do Konwencji Genewskiej z 12 sierpnia 1949, odnoszącej się do ochrony ofiar międzynarodowych konfliktów zbrojnych (Protokół 1), radiooperator wyznaczony jako ten, który ponosi główną odpowiedzialność za radiokomunikację w stanach zagrożenia powinien przestrzegać Regulaminu Radiokomunikacyjnego.

27 Po otrzymaniu pilnego komunikatu radiooperator wachtowy powinien zaalarmować kapitana i radiooperatora, który został wyznaczony jako ten, który ponosi główną odpowiedzialność za radiokomunikację w stanach zagrożenia.

Komunikaty dotyczące bezpieczeństwa

28 Kiedy ma zostać nadany komunikat dotyczący bezpieczeństwa, kapitan i radiooperator wachtowy powinni przestrzegać procedur Regulaminu Radiokomunikacyjnego.

29 Po odebraniu komunikatu, który dotyczy bezpieczeństwa radiooperator wachtowy powinien zanotować jego treść i działać zgodnie z instrukcjami kapitana.

30 Łączność mostek-mostek powinna odbywać się na UKF na kanale 13. Łączność mostek-mostek jest opisana jako „Łączność międzystatkowa dotycząca bezpieczeństwa nawigacji” w Regulaminie Radiokomunikacyjnym.

Dokumentacja radiowa

31 Dodatkowe wpisy w dzienniku radiowym powinny być dokonywane zgodnie z ust. 10, 12, 14, 17 i 33.

32 Nielegalne transmisje i przypadki szkodliwych zakłóceń powinny, jeśli to możliwe, być zidentyfikowane i zapisywane w dzienniku radiowym i podawane do wiadomości Administracji zgodnie z Regulaminem Radiokomunikacyjnym, wraz z odpowiednim wyciągiem z dziennika radiowego.

Konserwacja akumulatorów

33 Akumulatory zapewniające źródło energii dla wszystkich części instalacji radiowej, w tym dla urządzeń wymagających nieprzerwanego zasilania energią, należą do zakresu obowiązków radiooperatora, który został wyznaczony jako ten, który ponosi główną odpowiedzialność za radiokomunikację w stanach zagrożenia, powinny być:

- .1 przeprowadzane codzienne próby ładowania i rozładowywania, a jeśli trzeba, powinny być doładowane do stanu całkowitego naładowania;
- .2 sprawdzane raz na tydzień za pomocą areometru, a tam gdzie areometr nie może być zastosowany, za pomocą odpowiedniej próby obciążenia; oraz
- .3 raz na miesiąc sprawdzane pod względem zabezpieczenia każdej baterii i ich połączeń oraz przedziałów, w których są umieszczone.

Wyniki przeprowadzonych prób i testów powinny zostać zapisane w dzienniku radiowym.

CZĘŚĆ 4 - Wytyczne w sprawie pełnienia wachty w porcie

(Brak przepisów)

CZĘŚĆ 5 - Wytyczne w sprawie zapobiegania nadużywaniu narkotyków i alkoholu

34 Nadużycie narkotyku czy alkoholu ma bezpośredni wpływ na zdatność i zdolność do wykonywania obowiązków na wachcie. Członkom załogi, u których stwierdzi się, że są pod wpływem narkotyków lub alkoholu, nie powinno się zezwolić na wykonywanie obowiązków na wachcie, aż do chwili, kiedy ich brak zdolności wykonywania obowiązków ulegnie zmniejszeniu.

35 Administracje powinny rozważyć potrzebę utworzenia krajowych przepisów odnoszących się do nadużywania alkoholu:

- .1 określających maksymalny 0,08%, dopuszczalny poziom alkoholu we krwi (BAC-blood alcohol level) podczas pełnienia obowiązków na wachcie; oraz
- .2 zabraniających spożycia alkoholu w okresie na 4 godziny przed podjęciem służby na wachcie.

Zalecenia dotyczące programu kontroli nadużywania alkoholu i narkotyków

36 Administracja powinna upewnić się, że podjęto odpowiednie kroki w celu zapobiegania sytuacji, kiedy alkohol i narkotyki zmniejszają zdolność personelu do pełnienia wachty i powinna wprowadzić programy kontroli jako niezbędne do:

- .1 identyfikowania przypadków nadużywania narkotyków lub alkoholu;
- .2 respektowania godności, prywatności, poufności i fundamentalnych praw jednostki; oraz
- .3 brania pod uwagę stosownych wytycznych międzynarodowych.

Contents

	Page
Amendments to the annex to the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978	263
Chapter I. General provisions	263
Chapter II. Master and deck department	278
Chapter III. Engine department	282
Chapter IV. Radiocommunication and radio personnel	285
Chapter V. Special training requirements for personnel on certain types of ships	287
Chapter VI. Emergency, occupational safety, medical care and survival functions	290
Chapter VII. Alternative certification	292
Chapter VIII. Watchkeeping	295
Resolution 3. Transitional provisions	297
Resolution 4. Training of radio operators for the global maritime distress and safety system (GMDSS)	298
Resolution 5. Training in crisis management and human behaviour for personnel serving on board ro-ro passenger ships	299
Resolution 6. Training of personnel on passenger ships	300
Resolution 7. Monitoring the implications of alternative certification	301
Resolution 8. Promotion of technical knowledge, skills and professionalism of seafarers	302
Resolution 9. Development of international standards of medical fitness for seafarers	303
Resolution 10. Training of maritime pilots, vessel traffic service personnel and maritime personnel employed on mobile offshore units	304
Resolution 11. Promotion of technical co-operation	304
Resolution 12. Contribution of the World Maritime University (WMU) in the achievement of enhanced standards of maritime training	305
Resolution 13. Revision of model courses published by the International Maritime Organization	306
Resolution 14. Promotion of the participation of women in the maritime industry	307
Seafarers' Training, Certification and Watchkeeping STCW Code	308
Part A. Mandatory standards regarding provisions of the annex to the STCW Convention	308
Chapter I. Standards regarding general provisions	310
Chapter II. Standards regarding the master and deck department	330
Chapter III. Standards regarding the engine department	375
Chapter IV. Standards regarding radio personnel	398
Chapter V. Standards regarding special training requirements for personnel on certain types of ships	401
Chapter VI. Standards regarding emergency, occupational safety, medical care and survival functions	413
Chapter VII. Standards regarding alternative certification	438
Chapter VIII. Standards regarding watchkeeping	440
Part B. Recommended guidance regarding provisions of the STCW Convention and its annex	464
Chapter I. Guidance regarding general provisions	468
Chapter II. Guidance regarding the master and the deck department	504
Chapter III. Guidance regarding the engine department	511
Chapter IV. Guidance regarding radiocommunication and radio personnel	513
Chapter V. Guidance regarding special training requirements for personnel on certain types of ships	528
Chapter VI. Guidance regarding emergency, occupational safety, medical care and survival functions	539
Chapter VII. Guidance regarding alternative certification	543
Chapter VIII. Guidance regarding watchkeeping	544

Amendments to the annex to the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978

CHAPTER I General provisions

Regulation I/1

Definitions and clarifications

- 1 For the purpose of the Convention, unless expressly provided otherwise:
 - .1 *Regulations* means regulations contained in the annex to the Convention;
 - .2 *Approved* means approved by the Party in accordance with these regulations;
 - .3 *Master* means the person having command of a ship;
 - .4 *Officer* means a member of the crew, other than the master, designated as such by national law or regulations or, in the absence of such designation, by collective agreement or custom;
 - .5 *Deck officer* means an officer qualified in accordance with the provisions of chapter II of the Convention;
 - .6 *Chief mate* means the officer next in rank to the master and upon whom the command of the ship will fall in the event of the incapacity of the master;
 - .7 *Engineer officer* means an officer qualified in accordance with the provisions of chapter III of the Convention;
 - .8 *Chief engineer officer* means the senior engineer officer responsible for the mechanical propulsion and the operation and maintenance of the mechanical and electrical installations of the ship;
 - .9 *Second engineer officer* means the engineer officer next in rank to the chief engineer officer and upon whom the responsibility for the mechanical

- propulsion and the operation and maintenance of the mechanical and electrical installations of the ship will fall in the event of the incapacity of the chief engineer officer;
- .10 *Assistant engineer officer* means a person under training to become an engineer officer and designated as such by national law or regulations;
- .11 *Radio operator* means a person holding an appropriate certificate issued or recognized by the Administration under the provisions of the Radio Regulations;
- .12 *Rating* means a member of the ship's crew other than the master or an officer;
- .13 *Near-coastal voyages* means voyages in the vicinity of a Party as defined by that Party;
- .14 *Propulsion power* means the total maximum continuous rated output power in kilowatts of all the ship's main propulsion machinery which appears on the ship's certificate of registry or other official document;
- .15 *Radio duties* include, as appropriate, watchkeeping and technical maintenance and repairs conducted in accordance with the Radio Regulations, the International Convention for the Safety of Life at Sea and, at the discretion of each Administration, the relevant recommendations of the Organization;
- .16 *Oil tanker* means a ship constructed and used for the carriage of petroleum and petroleum products in bulk;
- .17 *Chemical tanker* means a ship constructed or adapted and used for the carriage in bulk of any liquid product listed in chapter 17 of the International Bulk Chemical Code;
- .18 *Liquefied gas tanker* means a ship constructed or adapted and used for the carriage in bulk of any liquefied gas or other product listed in chapter 19 of the International Gas Carrier Code;
- .19 *Ro-ro passenger ship* means a passenger ship with ro-ro cargo spaces or special category spaces as defined in the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended;
- .20 *Month* means a calendar month or 30 days made up of periods of less than one month;
- .21 *STCW Code* means the Seafarers' Training, Certification and Watch-keeping (STCW) Code as adopted by the 1995 Conference resolution 2, as it may be amended;

- .22 *Function* means a group of tasks, duties and responsibilities, as specified in the STCW Code, necessary for ship operation, safety of life at sea or protection of the marine environment;
- .23 *Company* means the owner of the ship or any other organization or person such as the manager, or the bareboat charterer, who has assumed the responsibility for operation of the ship from the shipowner and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over all the duties and responsibilities imposed on the company by these regulations;
- .24 *Appropriate certificate* means a certificate issued and endorsed in accordance with the provisions of this annex and entitling the lawful holder thereof to serve in the capacity and perform the functions involved at the level of responsibility specified therein on a ship of the type, tonnage, power and means of propulsion concerned while engaged on the particular voyage concerned;
- .25 *Seagoing service* means service on board a ship relevant to the issue of a certificate or other qualification.

2 These regulations are supplemented by the mandatory provisions contained in part A of the STCW Code and:

- .1 any reference to a requirement in a regulation also constitutes a reference to the corresponding section of part A of the STCW Code;
- .2 in applying these regulations, the related guidance and explanatory material contained in part B of the STCW Code should be taken into account to the greatest degree possible in order to achieve a more uniform implementation of the Convention provisions on a global basis;
- .3 amendments to part A of the STCW Code shall be adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article XII of the Convention concerning the amendment procedure applicable to the annex; and
- .4 part B of the STCW Code shall be amended by the Maritime Safety Committee in accordance with its rules of procedure.

3 The references made in article VI of the Convention to “the Administration” and “the issuing Administration” shall not be construed as preventing any Party from issuing and endorsing certificates under the provisions of these regulations.

Regulation I/2

Certificates and endorsements

- 1 Certificates shall be in the official language or languages of the issuing country. If the language used is not English, the text shall include a translation into that language.
- 2 In respect of radio operators, Parties may:
 - .1 include the additional knowledge required by the relevant regulations in the examination for the issue of a certificate complying with the Radio Regulations; or
 - .2 issue a separate certificate indicating that the holder has the additional knowledge required by the relevant regulations.
- 3 The endorsement required by article VI of the Convention to attest the issue of a certificate shall only be issued if all the requirements of the Convention have been complied with.
- 4 At the discretion of a Party, endorsements may be incorporated in the format of the certificates being issued as provided for in section A-I/2 of the STCW Code. If so incorporated, the form used shall be that set forth in section A-I/2, paragraph 1. If issued otherwise, the form of endorsements used shall be that set forth in paragraph 2 of that section.
- 5 An Administration which recognizes a certificate under regulation I/10 shall endorse such certificate to attest its recognition. The endorsement shall only be issued if all requirements of the Convention have been complied with. The form of the endorsement used shall be that set forth in paragraph 3 of section A-I/2 of the STCW Code.
- 6 The endorsements referred to in paragraphs 3, 4 and 5:
 - .1 may be issued as separate documents;
 - .2 shall each be assigned a unique number, except that endorsements attesting the issue of a certificate may be assigned the same number as the certificate concerned, provided that number is unique; and
 - .3 shall expire as soon as the certificate endorsed expires or is withdrawn, suspended or cancelled by the Party which issued it and, in any case, not more than five years after their date of issue.
- 7 The capacity in which the holder of a certificate is authorized to serve shall be identified in the form of endorsement in terms identical to those used in the applicable safe manning requirements of the Administration.

8 Administrations may use a format different from the format given in section A-I/2 of the STCW Code, provided that, as a minimum, the required information is provided in Roman characters and Arabic figures, taking into account the variations permitted under section A-I/2.

9 Subject to the provisions of regulation I/10, paragraph 5, any certificate required by the Convention must be kept available in its original form on board the ship on which the holder is serving.

Regulation I/3

Principles governing near-coastal voyages

1 Any Party defining near-coastal voyages for the purpose of the Convention shall not impose training, experience or certification requirements on the seafarers serving on board the ships entitled to fly the flag of another Party and engaged on such voyages in a manner resulting in more stringent requirements for such seafarers than for seafarers serving on board ships entitled to fly its own flag. In no case shall any such Party impose requirements in respect of seafarers serving on board ships entitled to fly the flag of another Party in excess of those of the Convention in respect of ships not engaged on near-coastal voyages.

2 With respect to ships entitled to fly the flag of a Party regularly engaged on near-coastal voyages off the coast of another Party, the Party whose flag the ship is entitled to fly shall prescribe training, experience and certification requirements for seafarers serving on such ships at least equal to those of the Party off whose coast the ship is engaged, provided that they do not exceed the requirements of the Convention in respect of ships not engaged on near-coastal voyages. Seafarers serving on a ship which extends its voyage beyond what is defined as a near-coastal voyage by a Party and enters waters not covered by that definition shall fulfil the appropriate competency requirements of the Convention.

3 A Party may afford a ship which is entitled to fly its flag the benefits of the near-coastal voyage provisions of the Convention when it is regularly engaged off the coast of a non-Party on near-coastal voyages as defined by the Party.

4 Parties defining near-coastal voyages, in accordance with the requirements of this regulation, shall communicate to the Secretary-General, in conformity with the requirements of regulation I/7, the details of the provisions adopted.

5 Nothing in this regulation shall, in any way, limit the jurisdiction of any State, whether or not a Party to the Convention.

Regulation I/4

Control procedures

1 Control exercised by a duly authorized control officer under article X shall be limited to the following:

- .1 verification in accordance with article X(1) that all seafarers serving on board who are required to be certificated in accordance with the Convention hold an appropriate certificate or a valid dispensation, or provide documentary proof that an application for an endorsement has been submitted to the Administration in accordance with regulation I/10, paragraph 5;
- .2 verification that the numbers and certificates of the seafarers serving on board are in conformity with the applicable safe manning requirements of the Administration; and
- .3 assessment, in accordance with section A-I/4 of the STCW Code, of the ability of the seafarers of the ship to maintain watchkeeping standards as required by the Convention if there are clear grounds for believing that such standards are not being maintained because any of the following have occurred:
 - .3.1 the ship has been involved in a collision, grounding or stranding, or
 - .3.2 there has been a discharge of substances from the ship when under way, at anchor or at berth which is illegal under any international convention, or
 - .3.3 the ship has been manoeuvred in an erratic or unsafe manner whereby routing measures adopted by the Organization or safe navigation practices and procedures have not been followed, or
 - .3.4 the ship is otherwise being operated in such a manner as to pose a danger to persons, property or the environment.

2 Deficiencies which may be deemed to pose a danger to persons, property or the environment include the following:

- .1 failure of seafarers to hold a certificate, to have an appropriate certificate, to have a valid dispensation or to provide documentary proof that an application for an endorsement has been submitted to the Administration in accordance with regulation I/10, paragraph 5;
- .2 failure to comply with the applicable safe manning requirements of the Administration;

- .3 failure of navigational or engineering watch arrangements to conform to the requirements specified for the ship by the Administration;
- .4 absence in a watch of a person qualified to operate equipment essential to safe navigation, safety radiocommunications or the prevention of marine pollution; and
- .5 inability to provide for the first watch at the commencement of a voyage and for subsequent relieving watches persons who are sufficiently rested and otherwise fit for duty.

3 Failure to correct any of the deficiencies referred to in paragraph 2, in so far as it has been determined by the Party carrying out the control that they pose a danger to persons, property or the environment, shall be the only grounds under article X on which a Party may detain a ship.

Regulation I/5

National provisions

1 Each Party shall establish processes and procedures for the impartial investigation of any reported incompetency, act or omission, that may pose a direct threat to safety of life or property at sea or to the marine environment, by the holders of certificates or endorsements issued by that Party in connection with their performance of duties related to their certificates and for the withdrawal, suspension and cancellation of such certificates for such cause and for the prevention of fraud.

2 Each Party shall prescribe penalties or disciplinary measures for cases in which the provisions of its national legislation giving effect to the Convention are not complied with in respect of ships entitled to fly its flag or of seafarers duly certificated by that Party.

3 In particular, such penalties or disciplinary measures shall be prescribed and enforced in cases in which:

- .1 a company or a master has engaged a person not holding a certificate as required by the Convention;
- .2 a master has allowed any function or service in any capacity required by these regulations to be performed by a person holding an appropriate certificate, to be performed by a person not holding the required certificate, a valid dispensation or having the documentary proof required by regulation I/10, paragraph 5; or
- .3 a person has obtained by fraud or forged documents an engagement to perform any function or serve in any capacity required by these regula-

tions to be performed or filled by a person holding a certificate or dispensation.

4 A Party, within whose jurisdiction there is located any company which, or any person who, is believed on clear grounds to have been responsible for, or to have knowledge of, any apparent non-compliance with the Convention specified in paragraph 3, shall extend all co-operation possible to any Party which advises it of its intention to initiate proceedings under its jurisdiction.

Regulation I/6

Training and assessment

Each Party shall ensure that:

- .1 the training and assessment of seafarers, as required under the Convention, are administered, supervised and monitored in accordance with the provisions of section A-I/6 of the STCW Code; and
- .2 those responsible for the training and assessment of competence of seafarers, as required under the Convention, are appropriately qualified in accordance with the provisions of section A-I/6 of the STCW Code for the type and level of training or assessment involved.

Regulation I/7

Communication of information

1 In addition to the information required to be communicated by article IV, each Party shall provide to the Secretary-General within the time periods prescribed and in the format specified in section A-I/7 of the STCW Code, such other information as may be required by the Code on other steps taken by the Party to give the Convention full and complete effect.

2 When complete information as prescribed in article IV and section A-I/7 of the STCW Code has been received and such information confirms that full and complete effect is given to the provisions of the Convention, the Secretary-General shall submit a report to this effect to the Maritime Safety Committee.

3 Following subsequent confirmation by the Maritime Safety Committee, in accordance with procedures adopted by the Committee, that the information which has been provided demonstrates that full and complete effect is given to the provisions of the Convention:

- .1 the Maritime Safety Committee shall identify the Parties so concerned; and

- .2 other Parties shall be entitled, subject to the provisions of regulations I/4 and I/10, to accept, in principle, that certificates issued by or on behalf of the Parties identified in paragraph 3.1 are in compliance with the Convention.

Regulation I/8

Quality standards

- 1 Each Party shall ensure that:
 - .1 in accordance with the provisions of section A-I/8 of the STCW Code, all training, assessment of competence, certification, endorsement and revalidation activities carried out by non-governmental agencies or entities under its authority are continuously monitored through a quality standards system to ensure achievement of defined objectives, including those concerning the qualifications and experience of instructors and assessors; and
 - .2 where governmental agencies or entities perform such activities, there shall be a quality standards system.
- 2 Each Party shall also ensure that an evaluation is periodically undertaken in accordance with the provisions of section A-I/8 of the STCW Code by qualified persons who are not themselves involved in the activities concerned.
- 3 Information relating to the evaluation required by paragraph 2 shall be communicated to the Secretary-General.

Regulation I/9

Medical standards – Issue and registration of certificates

- 1 Each Party shall establish standards of medical fitness for seafarers, particularly regarding eyesight and hearing.
- 2 Each Party shall ensure that certificates are issued only to candidates who comply with the requirements of this regulation.
- 3 Candidates for certification shall provide satisfactory proof:
 - .1 of their identity;
 - .2 that their age is not less than that prescribed in the regulation relevant to the certificate applied for;

- .3 that they meet the standards of medical fitness, particularly regarding eyesight and hearing, established by the Party, and hold a valid document attesting to their medical fitness, issued by a duly qualified medical practitioner recognized by the Party;
 - .4 of having completed the seagoing service and any related compulsory training required by these regulations for the certificate applied for; and
 - .5 that they meet the standards of competence prescribed by these regulations for the capacities, functions and levels that are to be identified in the endorsement to the certificate.
- 4 Each Party undertakes to:
- .1 maintain a register or registers of all certificates and endorsements for masters and officers and, as appropriate, ratings, which are issued, have expired or have been revalidated, suspended, cancelled or reported lost or destroyed and of dispensations issued; and
 - .2 make available information on the status of such certificates, endorsements and dispensations to other Parties and companies which request verification of the authenticity and validity of certificates produced to them by seafarers seeking recognition of their certificates under regulation I/10 or employment on board ship.

Regulation I/10

Recognition of certificates

- 1 Each Administration shall ensure that the provisions of this regulation are complied with, in order to recognize, by endorsement in accordance with regulation I/2, paragraph 5, a certificate issued by or under the authority of another Party to a master, officer or radio operator and that:
- .1 the Administration has confirmed, through all necessary measures, which may include inspection of facilities and procedures, that the requirements concerning standards of competence, the issue and endorsement of certificates and record keeping are fully complied with; and
 - .2 an undertaking is agreed with the Party concerned that prompt notification will be given of any significant change in the arrangements for training and certification provided in compliance with the Convention.
- 2 Measures shall be established to ensure that seafarers who present, for recognition, certificates issued under the provisions of regulations II/2, III/2 or III/3, or issued under VII/1 at the management level, as defined in the STCW Code, have an

appropriate knowledge of the maritime legislation of the Administration relevant to the functions they are permitted to perform.

3 Information provided and measures agreed upon under this regulation shall be communicated to the Secretary-General in conformity with the requirements of regulation I/7.

4 Certificates issued by or under the authority of a non-Party shall not be recognized.

5 Notwithstanding the requirement of regulation I/2, paragraph 5, an Administration may, if circumstances require, allow a seafarer to serve in a capacity, other than radio officer or radio operator, except as provided by the Radio Regulations, for a period not exceeding three months on board a ship entitled to fly its flag, while holding an appropriate and valid certificate issued and endorsed as required by another Party for use on board that Party's ships but which has not yet been endorsed so as to render it appropriate for service on board ships entitled to fly the flag of the Administration. Documentary proof shall be readily available that application for an endorsement has been submitted to the Administration.

6 Certificates and endorsements issued by an Administration under the provisions of this regulation in recognition of, or attesting the recognition of, a certificate issued by another Party, shall not be used as the basis for further recognition by another Administration.

Regulation I/11

Revalidation of certificates

1 Every master, officer and radio operator holding a certificate issued or recognized under any chapter of the Convention other than chapter VI, who is serving at sea or intends to return to sea after a period ashore, shall, in order to continue to qualify for seagoing service, be required at intervals not exceeding five years to:

- .1 meet the standards of medical fitness prescribed by regulation I/9; and
- .2 establish continued professional competence in accordance with section A-1/11 of the STCW Code.

2 Every master, officer and radio operator shall, for continuing seagoing service on board ships for which special training requirements have been internationally agreed upon, successfully complete approved relevant training.

3 Each Party shall compare the standards of competence which it required of candidates for certificates issued before 1 February 2002 with those specified for the appropriate certificate in part A of the STCW Code, and shall determine the need for

requiring the holders of such certificates to undergo appropriate refresher and updating training or assessment.

4 The Party shall, in consultation with those concerned, formulate or promote the formulation of a structure of refresher and updating courses as provided for in section A-I/11 of the STCW Code.

5 For the purpose of updating the knowledge of masters, officers and radio operators, each Administration shall ensure that the texts of recent changes in national and international regulations concerning the safety of life at sea and the protection of the marine environment are made available to ships entitled to fly its flag.

Regulation I/12

Use of simulators

1 The performance standards and other provisions set forth in section A-I/12 and such other requirements as are prescribed in part A of the STCW Code for any certificate concerned shall be complied with in respect of:

- .1 all mandatory simulator-based training;
- .2 any assessment of competency required by part A of the STCW Code which is carried out by means of a simulator; and
- .3 any demonstration, by means of a simulator, of continued proficiency required by part A of the STCW Code.

2 Simulators installed or brought into use prior to 1 February 2002 may be exempted from full compliance with the performance standards referred to in paragraph 1, at the discretion of the Party concerned.

Regulation I/13

Conduct of trials

1 These regulations shall not prevent an Administration from authorizing ships entitled to fly its flag to participate in trials.

2 For the purposes of this regulation, the term *trial* means an experiment or series of experiments, conducted over a limited period, which may involve the use of automated or integrated systems in order to evaluate alternative methods of performing specific duties or satisfying particular arrangements prescribed by the Convention, which would provide at least the same degree of safety and pollution prevention as provided by these regulations.

3 The Administration authorizing ships to participate in trials shall be satisfied that such trials are conducted in a manner that provides at least the same degree of safety and pollution prevention as provided by these regulations. Such trials shall be conducted in accordance with guidelines adopted by the Organization.*

4 Details of such trials shall be reported to the Organization as early as practicable but not less than six months before the date on which the trials are scheduled to commence. The Organization shall circulate such particulars to all Parties.

5 The results of trials authorized under paragraph 1, and any recommendations the Administration may have regarding those results, shall be reported to the Organization, which shall circulate such results and recommendations to all Parties.

6 Any Party having any objection to particular trials authorized in accordance with this regulation should communicate such objection to the Organization as early as practicable. The Organization shall circulate details of the objection to all Parties.

7 An Administration which has authorized a trial shall respect objections received from other Parties relating to such trial by directing ships entitled to fly its flag not to engage in a trial while navigating in the waters of a coastal State which has communicated its objection to the Organization.

8 An Administration which concludes, on the basis of a trial, that a particular system will provide at least the same degree of safety and pollution prevention as provided by these regulations may authorize ships entitled to fly its flag to continue to operate with such a system indefinitely, subject to the following requirements:

- .1 the Administration shall, after results of the trial have been submitted in accordance with paragraph 5, provide details of any such authorization, including identification of the specific ships which may be subject to the authorization, to the Organization, which will circulate this information to all Parties;
- .2 any operations authorized under this paragraph shall be conducted in accordance with any guidelines developed by the Organization, to the same extent as they apply during a trial;
- .3 such operations shall respect any objections received from other Parties in accordance with paragraph 7, to the extent such objections have not been withdrawn; and
- .4 an operation authorized under this paragraph shall only be permitted pending a determination by the Maritime Safety Committee as to whether an amendment to the Convention would be appropriate, and, if so,

* Refer to the Provisional Guidelines on the conduct of trials in which the officer of the navigational watch acts as the sole look-out in periods of darkness (MSC/Circ. 566).

whether the operation should be suspended or permitted to continue before the amendment enters into force.

9 At the request of any Party, the Maritime Safety Committee shall establish a date for the consideration of the trial results and for the appropriate determinations.

Regulation I/14

Responsibilities of companies

1 Each Administration shall, in accordance with the provisions of section A-I/14, hold companies responsible for the assignment of seafarers for service in their ships in accordance with the provisions of the present Convention, and shall require every such company to ensure that:

- .1 each seafarer assigned to any of its ships holds an appropriate certificate in accordance with the provisions of the Convention and as established by the Administration;
- .2 its ships are manned in compliance with the applicable safe manning requirements of the Administration;
- .3 documentation and data relevant to all seafarers employed on its ships are maintained and readily accessible, and include, without being limited to, documentation and data on their experience, training, medical fitness and competency in assigned duties;
- .4 seafarers, on being assigned to any of its ships, are familiarized with their specific duties and with all ship arrangements, installations, equipment, procedures and ship characteristics that are relevant to their routine or emergency duties; and
- .5 the ship's complement can effectively co-ordinate their activities in an emergency situation and in performing functions vital to safety or to the prevention or mitigation of pollution.

Regulation I/15

Transitional provisions

1 Until 1 February 2002, a Party may continue to issue, recognize and endorse certificates in accordance with the provisions of the Convention which applied immediately prior to 1 February 1997 in respect of those seafarers who commenced approved seagoing service, an approved education and training programme or an approved training course before 1 August 1998.

2 Until 1 February 2002, a Party may continue to renew and revalidate certificates and endorsements in accordance with the provisions of the Convention which applied immediately prior to 1 February 1997.

3 Where a Party, pursuant to regulation I/11, reissues or extends the validity of certificates originally issued by that Party under the provisions of the Convention which applied immediately prior to 1 February 1997, the Party may, at its discretion, replace tonnage limitations appearing on the original certificates as follows:

- .1 “200 gross registered tons” may be replaced by “500 gross tonnage”; and
- .2 “1,600 gross registered tons” may be replaced by “3,000 gross tonnage”.

CHAPTER II

Master and deck department

Regulation II/1

Mandatory minimum requirements for certification of officers in charge of a navigational watch on ships of 500 gross tonnage or more

- 1 Every officer in charge of a navigational watch serving on a seagoing ship of 500 gross tonnage or more shall hold an appropriate certificate.
- 2 Every candidate for certification shall:
 - .1 be not less than 18 years of age;
 - .2 have approved seagoing service of not less than one year as part of an approved training programme which includes on-board training which meets the requirements of section A-II/1 of the STCW Code and is documented in an approved training record book, or otherwise have approved seagoing service of not less than three years;
 - .3 have performed, during the required seagoing service, bridge watch-keeping duties under the supervision of the master or a qualified officer for a period of not less than six months;
 - .4 meet the applicable requirements of the regulations in chapter IV, as appropriate, for performing designated radio duties in accordance with the Radio Regulations; and
 - .5 have completed approved education and training and meet the standard of competence specified in section A-II/1 of the STCW Code.

Regulation II/2

Mandatory minimum requirements for certification of masters and chief mates on ships of 500 gross tonnage or more

Master and chief mate on ships of 3,000 gross tonnage or more

- 1 Every master and chief mate on a seagoing ship of 3,000 gross tonnage or more shall hold an appropriate certificate.

- 2 Every candidate for certification shall:
 - .1 meet the requirements for certification as an officer in charge of a navigational watch on ships of 500 gross tonnage or more and have approved seagoing service in that capacity:
 - .1.1 for certification as chief mate, not less than 12 months, and
 - .1.2 for certification as master, not less than 36 months; however, this period may be reduced to not less than 24 months if not less than 12 months of such seagoing service has been served as chief mate; and
 - .2 have completed approved education and training and meet the standard of competence specified in section A-II/2 of the STCW Code for masters and chief mates on ships of 3,000 gross tonnage or more.

Master and chief mate on ships of between 500 and 3,000 gross tonnage

3 Every master and chief mate on a seagoing ship of between 500 and 3,000 gross tonnage shall hold an appropriate certificate.

- 4 Every candidate for certification shall:
 - .1 for certification as chief mate, meet the requirements of an officer in charge of a navigational watch on ships of 500 gross tonnage or more;
 - .2 for certification as master, meet the requirements of an officer in charge of a navigational watch on ships of 500 gross tonnage or more and have approved seagoing service of not less than 36 months in that capacity; however, this period may be reduced to not less than 24 months if not less than 12 months of such seagoing service has been served as chief mate; and
 - .3 have completed approved training and meet the standard of competence specified in section A-II/2 of the STCW Code for masters and chief mates on ships of between 500 and 3,000 gross tonnage.

Regulation II/3

Mandatory minimum requirements for certification of officers in charge of a navigational watch and of masters on ships of less than 500 gross tonnage

Ships not engaged on near-coastal voyages

1 Every officer in charge of a navigational watch serving on a seagoing ship of less than 500 gross tonnage not engaged on near-coastal voyages shall hold an appropriate certificate for ships of 500 gross tonnage or more.

2 Every master serving on a seagoing ship of less than 500 gross tonnage not engaged on near-coastal voyages shall hold an appropriate certificate for service as master on ships of between 500 and 3,000 gross tonnage.

Ships engaged on near-coastal voyages

Officer in charge of a navigational watch

3 Every officer in charge of a navigational watch on a seagoing ship of less than 500 gross tonnage engaged on near-coastal voyages shall hold an appropriate certificate.

4 Every candidate for certification as officer in charge of a navigational watch on a seagoing ship of less than 500 gross tonnage engaged on near-coastal voyages shall:

- .1 be not less than 18 years of age;
- .2 have completed:
 - .2.1 special training, including an adequate period of appropriate seagoing service as required by the Administration, or
 - .2.2 approved seagoing service in the deck department of not less than three years;
- .3 meet the applicable requirements of the regulations in chapter IV, as appropriate, for performing designated radio duties in accordance with the Radio Regulations; and
- .4 have completed approved education and training and meet the standard of competence specified in section A-II/3 of the STCW Code for officers in charge of a navigational watch on ships of less than 500 gross tonnage engaged on near-coastal voyages.

Master

5 Every master serving on a seagoing ship of less than 500 gross tonnage engaged on near-coastal voyages shall hold an appropriate certificate.

6 Every candidate for certification as master on a seagoing ship of less than 500 gross tonnage engaged on near-coastal voyages shall:

- .1 be not less than 20 years of age;
- .2 have approved seagoing service of not less than 12 months as officer in charge of a navigational watch; and
- .3 have completed approved education and training and meet the standard of competence specified in section A-II/3 of the STCW Code for masters on ships of less than 500 gross tonnage engaged on near-coastal voyages.

Exemptions

7 The Administration, if it considers that a ship's size and the conditions of its voyage are such as to render the application of the full requirements of this regulation and section A-II/3 of the STCW Code unreasonable or impracticable, may to that extent exempt the master and the officer in charge of a navigational watch on such a ship or class of ships from some of the requirements, bearing in mind the safety of all ships which may be operating in the same waters.

Regulation II/4

Mandatory minimum requirements for certification of ratings forming part of a navigational watch

1 Every rating forming part of a navigational watch on a seagoing ship of 500 gross tonnage or more, other than ratings under training and ratings whose duties while on watch are of an unskilled nature, shall be duly certificated to perform such duties.

2 Every candidate for certification shall:

- .1 be not less than 16 years of age;
- .2 have completed:
 - .2.1 approved seagoing service including not less than six months training and experience, or
 - .2.2 special training, either pre-sea or on board ship, including an approved period of seagoing service which shall not be less than two months; and
- .3 meet the standard of competence specified in section A-II/4 of the STCW Code.

3 The seagoing service, training and experience required by sub-paragraphs 2.2.1 and 2.2.2 shall be associated with navigational watchkeeping functions and involve the performance of duties carried out under the direct supervision of the master, the officer in charge of the navigational watch or a qualified rating.

4 Seafarers may be considered by the Party to have met the requirements of this regulation if they have served in a relevant capacity in the deck department for a period of not less than one year within the last five years preceding the entry into force of the Convention for that Party.

CHAPTER III

Engine department

Regulation III/1

Mandatory minimum requirements for certification of officers in charge of an engineering watch in a manned engine-room or designated duty engineers in a periodically unmanned engine-room

- 1 Every officer in charge of an engineering watch in a manned engine-room or designated duty engineer officer in a periodically unmanned engine-room on a seagoing ship powered by main propulsion machinery of 750 kW propulsion power or more shall hold an appropriate certificate.
- 2 Every candidate for certification shall:
 - .1 be not less than 18 years of age;
 - .2 have completed not less than six months seagoing service in the engine department in accordance with section A-III/1 of the STCW Code; and
 - .3 have completed approved education and training of at least 30 months which includes on-board training documented in an approved training record book and meet the standards of competence specified in section A-III/1 of the STCW Code.

Regulation III/2

Mandatory minimum requirements for certification of chief engineer officers and second engineer officers on ships powered by main propulsion machinery of 3,000 kW propulsion power or more

- 1 Every chief engineer officer and second engineer officer on a seagoing ship powered by main propulsion machinery of 3,000 kW propulsion power or more shall hold an appropriate certificate.
- 2 Every candidate for certification shall:
 - .1 meet the requirements for certification as an officer in charge of an engineering watch and:

- .1.1 for certification as second engineer officer, shall have not less than 12 months' approved seagoing service as assistant engineer officer or engineer officer, and
- .1.2 for certification as chief engineer officer, shall have not less than 36 months' approved seagoing service of which not less than 12 months shall have been served as an engineer officer in a position of responsibility while qualified to serve as second engineer officer; and
- .2 have completed approved education and training and meet the standard of competence specified in section A-III/2 of the STCW Code.

Regulation III/3

Mandatory minimum requirements for certification of chief engineer officers and second engineer officers on ships powered by main propulsion machinery of between 750 kW and 3,000 kW propulsion power

- 1 Every chief engineer officer and second engineer officer on a seagoing ship powered by main propulsion machinery of between 750 and 3,000 kW propulsion power shall hold an appropriate certificate.
- 2 Every candidate for certification shall:
 - .1 meet the requirements for certification as an officer in charge of an engineering watch and:
 - .1.1 for certification as second engineer officer, shall have not less than 12 months' approved seagoing service as assistant engineer officer or engineer officer, and
 - .1.2 for certification as chief engineer officer, shall have not less than 24 months' approved seagoing service of which not less than 12 months shall be served while qualified to serve as second engineer officer; and
 - .2 have completed approved education and training and meet the standard of competence specified in section A-III/3 of the STCW Code.
- 3 Every engineer officer who is qualified to serve as second engineer officer on ships powered by main propulsion machinery of 3,000 kW propulsion power or more, may serve as chief engineer officer on ships powered by main propulsion machinery of less than 3,000 kW propulsion power, provided that not less than 12 months' approved seagoing service shall have been served as an engineer officer in a position of responsibility and the certificate is so endorsed.

Regulation III/4

Mandatory minimum requirements for certification of ratings forming part of a watch in a manned engine-room or designated to perform duties in a periodically unmanned engine-room

1 Every rating forming part of an engine-room watch or designated to perform duties in a periodically unmanned engine-room on a seagoing ship powered by main propulsion machinery of 750 kW propulsion power or more, other than ratings under training and ratings whose duties are of an unskilled nature, shall be duly certificated to perform such duties.

2 Every candidate for certification shall:

- .1 be not less than 16 years of age;
- .2 have completed:
 - .2.1 approved seagoing service including not less than six months training and experience, or
 - .2.2 special training, either pre-sea or on board ship, including an approved period of seagoing service which shall not be less than two months; and
- .3 meet the standard of competence specified in section A-III/4 of the STCW Code.

3 The seagoing service, training and experience required by sub-paragraphs 2.2.1 and 2.2.2 shall be associated with engine-room watchkeeping functions and involve the performance of duties carried out under the direct supervision of a qualified engineer officer or a qualified rating.

4 Seafarers may be considered by the Party to have met the requirements of this regulation if they have served in a relevant capacity in the engine department for a period of not less than one year within the last five years preceding the entry into force of the Convention for that Party.

CHAPTER IV

Radiocommunication and radio personnel

Explanatory note

Mandatory provisions relating to radio watchkeeping are set forth in the Radio Regulations and in the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended. Provisions for radio maintenance are set forth in the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended, and the guidelines adopted by the Organization.

Regulation IV/1

Application

1 Except as provided in paragraph 3, the provisions of this chapter apply to radio personnel on ships operating in the global maritime distress and safety system (GMDSS) as prescribed by the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended.

2 Until 1 February 1999, radio personnel on ships complying with the provisions of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, in force immediately prior to 1 February 1992 shall comply with the provisions of the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, in force prior to 1 December 1992.

3 Radio personnel on ships not required to comply with the provisions of the GMDSS in chapter IV of the SOLAS Convention are not required to meet the provisions of this chapter. Radio personnel on these ships are, nevertheless, required to comply with the Radio Regulations. The Administration shall ensure that the appropriate certificates as prescribed by the Radio Regulations are issued to or recognized in respect of such radio personnel.

Regulation IV/2

Mandatory minimum requirements for certification of GMDSS radio personnel

1 Every person in charge of or performing radio duties on a ship required to participate in the GMDSS shall hold an appropriate certificate related to the GMDSS,

issued or recognized by the Administration under the provisions of the Radio Regulations.

2 In addition, every candidate for certification under this regulation for service on a ship which is required by the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended, to have a radio installation shall:

- .1 be not less than 18 years of age; and
- .2 have completed approved education and training and meet the standard of competence specified in section A-IV/2 of the STCW Code.

CHAPTER V

Special training requirements for personnel on certain types of ships

Regulation V/1

Mandatory minimum requirements for the training and qualification of masters, officers and ratings on tankers

1 Officers and ratings assigned specific duties and responsibilities related to cargo or cargo equipment on tankers shall have completed an approved shore-based fire-fighting course in addition to the training required by regulation VI/1 and shall have completed:

- .1 at least three months of approved seagoing service on tankers in order to acquire adequate knowledge of safe operational practices; or
- .2 an approved tanker familiarization course covering at least the syllabus given for that course in section A-V/1 of the STCW Code,

so however that, the Administration may accept a period of supervised seagoing service shorter than that prescribed by sub-paragraph .1, provided:

- .3 the period so accepted is not less than one month;
- .4 the tanker is of less than 3,000 gross tonnage;
- .5 the duration of each voyage on which the tanker is engaged during the period does not exceed 72 hours; and
- .6 the operational characteristics of the tanker and the number of voyages and loading and discharging operations completed during the period, allow the same level of knowledge and experience to be acquired.

2 Masters, chief engineer officers, chief mates, second engineer officers and any person with immediate responsibility for loading, discharging and care in transit or handling of cargo shall, in addition to meeting the requirements of sub-paragraphs 1.1 or 1.2, have:

- .1 experience appropriate to their duties on the type of tanker on which they serve; and
- .2 completed an approved specialized training programme which at least covers the subjects set out in section A-V/1 of the STCW Code that are

appropriate to their duties on the oil tanker, chemical tanker or liquefied gas tanker on which they serve.

3 Within two years after the entry into force of the Convention for a Party, seafarers may be considered to have met the requirements of sub-paragraph 2.2 if they have served in a relevant capacity on board the type of tanker concerned for a period of not less than one year within the preceding five years.

4 Administrations shall ensure that an appropriate certificate is issued to masters and officers, who are qualified in accordance with paragraphs 1 or 2 as appropriate, or that an existing certificate is duly endorsed. Every rating who is so qualified shall be duly certificated.

Regulation V/2

Mandatory minimum requirements for the training and qualifications of masters, officers, ratings and other personnel on ro-ro passenger ships

1 This regulation applies to masters, officers, ratings and other personnel serving on board ro-ro passenger ships engaged on international voyages. Administrations shall determine the applicability of these requirements to personnel serving on ro-ro passenger ships engaged on domestic voyages.

2 Prior to being assigned shipboard duties on board ro-ro passenger ships, seafarers shall have completed the training required by paragraphs 4 to 8 below in accordance with their capacity, duties and responsibilities.

3 Seafarers who are required to be trained in accordance with paragraphs 4, 7 and 8 below shall, at intervals not exceeding five years, undertake appropriate refresher training.

4 Masters, officers and other personnel designated on muster lists to assist passengers in emergency situations on board ro-ro passenger ships shall have completed training in crowd management as specified in section A-V/2, paragraph 1 of the STCW Code.

5 Masters, officers and other personnel assigned specific duties and responsibilities on board ro-ro passenger ships shall have completed the familiarization training specified in section A-V/2, paragraph 2 of the STCW Code.

6 Personnel providing direct service to passengers in passenger spaces on board ro-ro passenger ships shall have completed the safety training specified in section A-V/2, paragraph 3 of the STCW Code.

7 Masters, chief mates, chief engineer officers, second engineer officers and every person assigned immediate responsibility for embarking and disembarking passengers, loading, discharging or securing cargo, or closing hull openings on board ro-ro passenger ships shall have completed approved training in passenger safety, cargo safety and hull integrity as specified in section A-V/2, paragraph 4 of the STCW Code.

8 Masters, chief mates, chief engineer officers, second engineer officers and any person having responsibility for the safety of passengers in emergency situations on board ro-ro passenger ships shall have completed approved training in crisis management and human behaviour as specified in section A-V/2, paragraph 5 of the STCW Code.

9 Administrations shall ensure that documentary evidence of the training which has been completed is issued to every person found qualified under the provisions of this regulation.

CHAPTER VI

Emergency, occupational safety, medical care and survival functions

Regulation VI/1

Mandatory minimum requirements for familiarization, basic safety training and instruction for all seafarers

Seafarers shall receive familiarization and basic safety training or instruction in accordance with section A-VI/1 of the STCW Code and shall meet the appropriate standard of competence specified therein.

Regulation VI/2

Mandatory minimum requirements for the issue of certificates of proficiency in survival craft, rescue boats and fast rescue boats

1 Every candidate for a certificate of proficiency in survival craft and rescue boats other than fast rescue boats shall:

- .1 be not less than 18 years of age;
- .2 have approved seagoing service of not less than 12 months or have attended an approved training course and have approved seagoing service of not less than six months; and
- .3 meet the standard of competence for certificates of proficiency in survival craft and rescue boats set out in section A-VI/2, paragraphs 1 to 4 of the STCW Code.

2 Every candidate for a certificate of proficiency in fast rescue boats shall:

- .1 be the holder of a certificate of proficiency in survival craft and rescue boats other than fast rescue boats;
- .2 have attended an approved training course; and
- .3 meet the standard of competence for certificates of proficiency in fast rescue boats set out in section A-VI/2, paragraphs 5 to 8 of the STCW Code.

Regulation VI/3*Mandatory minimum requirements for training in advanced fire fighting*

- 1 Seafarers designated to control fire-fighting operations shall have successfully completed advanced training in techniques for fighting fire with particular emphasis on organization, tactics and command in accordance with the provisions of section A-VI/3 of the STCW Code and shall meet the standard of competence specified therein.
- 2 Where training in advanced fire fighting is not included in the qualifications for the certificate to be issued, a special certificate or documentary evidence, as appropriate, shall be issued indicating that the holder has attended a course of training in advanced fire fighting.

Regulation VI/4*Mandatory minimum requirements relating to medical first aid and medical care*

- 1 Seafarers designated to provide medical first aid on board ship shall meet the standard of competence in medical first aid specified in section A-VI/4, paragraphs 1 to 3 of the STCW Code.
- 2 Seafarers designated to take charge of medical care on board ship shall meet the standard of competence in medical care on board ships specified in section A-VI/4, paragraphs 4 to 6 of the STCW Code.
- 3 Where training in medical first aid or medical care is not included in the qualifications for the certificate to be issued, a special certificate or documentary evidence, as appropriate, shall be issued indicating that the holder has attended a course of training in medical first aid or in medical care.

CHAPTER VII

Alternative certification

Regulation VII/1

Issue of alternative certificates

1 Notwithstanding the requirements for certification laid down in chapters II and III of this annex, Parties may elect to issue or authorize the issue of certificates other than those mentioned in the regulations of those chapters, provided that:

- .1 the associated functions and levels of responsibility to be stated on the certificates and in the endorsements are selected from and identical to those appearing in sections A-II/1, A-II/2, A-II/3, A-II/4, A-III/1, A-III/2, A-III/3, A-III/4 and A-IV/2 of the STCW Code;
- .2 the candidates have completed approved education and training and meet the requirements for standards of competence, prescribed in the relevant sections of the STCW Code and as set forth in section A-VII/1 of this Code, for the functions and levels that are to be stated on the certificates and in the endorsements;
- .3 the candidates have completed approved seagoing service appropriate to the performance of the functions and levels that are to be stated on the certificate. The minimum duration of seagoing service shall be equivalent to the duration of seagoing service prescribed in chapters II and III of this annex. However, the minimum duration of seagoing service shall be not less than as prescribed in section A-VII/2 of the STCW Code;
- .4 the candidates for certification who are to perform the function of navigation at the operational level shall meet the applicable requirements of the regulations in chapter IV, as appropriate, for performing designated radio duties in accordance with the Radio Regulations; and
- .5 the certificates are issued in accordance with the requirements of regulation I/9 and the provisions set forth in chapter VII of the STCW Code.

2 No certificate shall be issued under this chapter unless the Party has communicated information to the Organization in accordance with article IV and regulation I/7.

Regulation VII/2

Certification of seafarers

1 Every seafarer who performs any function or group of functions specified in tables A-II/1, A-II/2, A-II/3 or A-II/4 of chapter II or in tables A-III/1, A-III/2, A-III/4 of chapter III or A-IV/2 of chapter IV of the STCW Code shall hold an appropriate certificate.

Regulation VII/3

Principles governing the issue of alternative certificates

1 Any Party which elects to issue or authorize the issue of alternative certificates shall ensure that the following principles are observed:

- .1 no alternative certification system shall be implemented unless it ensures a degree of safety at sea and has a preventive effect as regards pollution at least equivalent to that provided by the other chapters; and
- .2 any arrangement for alternative certification issued under this chapter shall provide for the interchangeability of certificates with those issued under the other chapters.

2 The principle of interchangeability in paragraph 1 shall ensure that:

- .1 seafarers certificated under the arrangements of chapters II and/or III and those certificated under chapter VII are able to serve on ships which have either traditional or other forms of shipboard organization; and
- .2 seafarers are not trained for specific shipboard arrangements in such a way as would impair their ability to take their skills elsewhere.

3 In issuing any certificate under the provisions of this chapter the following principles shall be taken into account:

- .1 the issue of alternative certificates shall not be used in itself:
 - .1 to reduce the number of crew on board,
 - .2 to lower the integrity of the profession or “de-skill” seafarers, or
 - .3 to justify the assignment of the combined duties of the engine and deck watchkeeping officers to a single certificate holder during any particular watch; and
- .2 the person in command shall be designated as the master; and the legal position and authority of the master and others shall not be adversely

affected by the implementation of any arrangement for alternative certification.

4 The principles contained in paragraphs 1 and 2 of this regulation shall ensure that the competency of both deck and engineer officers is maintained.

CHAPTER VIII

Watchkeeping

Regulation VIII/1

Fitness for duty

Each Administration shall, for the purpose of preventing fatigue:

- .1 establish and enforce rest periods for watchkeeping personnel; and
- .2 require that watch systems are so arranged that the efficiency of all watchkeeping personnel is not impaired by fatigue and that duties are so organized that the first watch at the commencement of a voyage and subsequent relieving watches are sufficiently rested and otherwise fit for duty.

Regulation VIII/2

Watchkeeping arrangements and principles to be observed

1 Administrations shall direct the attention of companies, masters, chief engineer officers and all watchkeeping personnel to the requirements, principles and guidance set out in the STCW Code which shall be observed to ensure that a safe continuous watch or watches appropriate to the prevailing circumstances and conditions are maintained in all seagoing ships at all times.

2 Administrations shall require the master of every ship to ensure that watchkeeping arrangements are adequate for maintaining a safe watch or watches, taking into account the prevailing circumstances and conditions and that, under the master's general direction:

- .1 officers in charge of the navigational watch are responsible for navigating the ship safely during their periods of duty, when they shall be physically present on the navigating bridge or in a directly associated location such as the chartroom or bridge control room at all times;
- .2 radio operators are responsible for maintaining a continuous radio watch on appropriate frequencies during their periods of duty;
- .3 officers in charge of an engineering watch, as defined in the STCW Code and under the direction of the chief engineer officer, shall be immediately available and on call to attend the machinery spaces and, when required,

shall be physically present in the machinery space during their periods of responsibility; and

- .4 an appropriate and effective watch or watches are maintained for the purpose of safety at all times, while the ship is at anchor or moored and, if the ship is carrying hazardous cargo, the organization of such watch or watches takes full account of the nature, quantity, packing and stowage of the hazardous cargo and of any special conditions prevailing on board, afloat or ashore.

Resolution 3

Transitional provisions

THE CONFERENCE,

HAVING ADOPTED the 1995 amendments to the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW), 1978,

HAVING AGREED that the amendments will include regulation I/15 on Transitional provisions, which allows for an interval of 5 years before Parties will be required to issue, recognize and endorse certificates in accordance with the amendments adopted by the Conference,

RECOGNIZING that, in order for full compliance to be achieved by 1 February 2002, it is necessary for Parties to begin promptly taking appropriate measures to implement the revised Convention in their national training, certification and administration systems,

BEING CONCERNED that difficulties which may arise in connection with implementing the requirements of the revised STCW Convention could undermine the objective of introducing the highest practicable standards of competence at the earliest possible time,

1. URGES each Party to keep the Maritime Safety Committee of the International Maritime Organization informed of progress being made in respect of the transitional provisions of regulation I/15 under its national system to implement the requirements of the amendments to the STCW Convention, adopted by the Conference, as well as any difficulties encountered in this regard;

2. INVITES the Maritime Safety Committee, in order to promote the introduction of the highest practicable standards of competence as soon as possible, to monitor progress toward implementation of the revised STCW Convention by all Parties, with the aim of encouraging an orderly transition and anticipating complications which could otherwise undermine full and effective implementation.

Resolution 4

Training of radio operators for the global maritime distress and safety system (GMDSS)

THE CONFERENCE,

HAVING ADOPTED the 1995 amendments to the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW), 1978, with a view to strengthening the implementation of the Convention and thereby improving the competence of seafarers,

HAVING ALSO ADOPTED requirements for all officers in charge of a navigational watch to be trained and certificated, as appropriate, for performing designated radio duties,

RECOGNIZING the importance of efficient radio watchkeeping and radio maintenance for the safety of life and property at sea and the protection of the marine environment,

BEARING IN MIND the requirements of the global maritime distress and safety system (GMDSS) prescribed by the Radio Regulations and the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974, as amended in 1988,

NOTING that, in accordance with regulation IV/1 of the 1974 SOLAS Convention, as amended in 1988, every ship to which chapter IV of the SOLAS Convention applies will, after 1 February 1999, comply with all applicable requirements of that chapter and the GMDSS will be fully implemented,

NOTING ALSO that regulation IV/16 of the 1974 SOLAS Convention, as amended, requires that every ship shall carry personnel qualified for distress and safety radio-communication purposes to the satisfaction of the Administration,

NOTING FURTHER that resolution A.769(18) adopted by the Assembly of the International Maritime Organization recommends Governments, before issuing a GMDSS certificate to a holder of a non-GMDSS certificate, to require the candidate to pass at least a limited examination in accordance with procedures and arrangements set out in that resolution, being aware, however, that the provisions of that resolution expire on 1 February 1997,

APPRECIATING that the GMDSS will also provide the only means for conducting distress and safety communications for most other ships to which the 1974 SOLAS Convention, as amended, does not apply,

APPRECIATING ALSO the need for persons on board such ships to also be trained and certificated in accordance with the Radio Regulations and with the 1978 STCW Convention, as amended,

RECOGNIZING that this necessitates the training and certification of a considerable number of existing masters, deck officers and radiocommunication personnel to undertake GMDSS radio operator functions prior to 1 February 1999,

BEING OF THE OPINION that, if such training and certification is delayed, there may be a shortage of GMDSS radio operators world-wide when the GMDSS is fully implemented,

STRONGLY URGES Governments to:

- .1 take steps to ensure that a sufficient number of persons taking responsibility for distress and safety communications on their ships are trained and certificated as GMDSS radio operators prior to 1 February 1999, without reducing the quality of the training;
- .2 bring this matter to the attention of their shipowners and seafarers and of all others who may need to use, or whose vessels may need to use, GMDSS services.

Resolution 5

Training in crisis management and human behaviour for personnel serving on board ro-ro passenger ships

THE CONFERENCE,

HAVING ADOPTED the 1995 amendments to the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW), 1978, and the International Seafarers' Training, Certification and Watchkeeping (STCW) Code,

CONSIDERING regulation V/2.8 of the STCW Convention, as amended, which requires masters, chief mates, chief engineer officers, second engineer officers and any person having responsibility for the safety of passengers in emergency situations to be trained in crisis management and human behaviour,

CONSIDERING ALSO that the STCW Code, *inter alia*, requires that such training shall be to the satisfaction of the Administration based on standards developed by the International Maritime Organization,

NOTING that the Maritime Safety Committee of the Organization, at its sixty-fifth session, agreed that crisis management and human behaviour training is essential for key personnel on ro-ro passenger ships and should include the following elements:

- human behaviour and responses,
- optimizing the use of resources,
- development of emergency plans,
- leadership skills,
- stress handling, and
- communication,

ALSO NOTING the opinion of the Maritime Safety Committee that the details of such crisis management and human behaviour training have to be further developed to include the knowledge, understanding and proficiency to be achieved, the method for demonstrating competence and the criteria for evaluating competence before they are included in part A of the STCW Code,

INVITES the International Maritime Organization to develop, as a matter of urgency, detailed provisions on the training of personnel on ro-ro passenger ships in crisis management and human behaviour, for possible inclusion in the STCW Code.

Resolution 6

Training of personnel on passenger ships

THE CONFERENCE,

HAVING ADOPTED the 1995 amendments to the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW), 1978, including regulation V/2 on mandatory minimum requirements for the training and qualifications of masters, officers, ratings and other personnel on ro-ro passenger ships,

ANTICIPATING that such special training provisions will significantly increase the safety of passengers on ro-ro passenger ships during emergency situations,

RECOGNIZING the important contribution of ship's personnel towards the safe evacuation of passengers in emergency situations,

APPRECIATING that personnel designated to assist passengers in emergency situations on passenger ships may have to assist fellow crew members who are not specially trained and that this could affect the behaviour of passengers in such situations,

BEING AWARE that some passenger ship personnel are not required to be trained to the same standard as personnel on ro-ro passenger ships,

1. INVITES the International Maritime Organization to consider developing appropriate provisions covering the training of masters, officers, ratings and other personnel serving on passenger ships for inclusion in the 1978 STCW Convention, as amended;

2. INVITES Parties to the 1978 STCW Convention to consider applying voluntarily to personnel serving on passenger ships, the relevant training provisions of regulation V/2.

Resolution 7

Monitoring the implications of alternative certification

THE CONFERENCE,

HAVING ADOPTED the 1995 amendments to the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW), 1978,

RECOGNIZING that chapter VII of the revised annex to the STCW Convention provides for alternative certification systems and that such systems may be implemented in different ways by Parties to the Convention,

RECOGNIZING FURTHER that experience with such systems is, at present, limited and that they may significantly affect the distribution of work and responsibility among crew members,

DESIRING to ensure that the implementation of such systems will not, as a consequence, prejudice the safety of life at sea, the safety of the ship, its operation, or the protection of the marine environment,

INVITES the Maritime Safety Committee of the International Maritime Organization to keep under review the implementation of chapter VII of the revised annex to the STCW Convention and the relevant sections of the STCW Code with the aim of:

- .1 identifying the alternative certification systems being implemented under chapter VII;
- .2 determining whether revisions are needed to the STCW Code to ensure that the requirements for implementation of such systems are adequate and effective; and
- .3 developing further the principles contained in regulation VII/3 and clarifying their application.

Resolution 8

Promotion of technical knowledge, skills and professionalism of seafarers

THE CONFERENCE,

HAVING ADOPTED the 1995 amendments to the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, with a view to strengthening the implementation of the Convention and thereby improving the competence of seafarers,

APPRECIATING that the overall effectiveness of selection, training and certification processes can only be evaluated through the skills, abilities and competence exhibited by seafarers during the course of their service on board ship,

RECOMMENDS that Administrations should make arrangements to ensure that companies:

- .1 establish criteria and processes for the selection of personnel exhibiting the highest practicable standards of technical knowledge, skills and professionalism;
- .2 monitor the standards exhibited by ship's personnel in the performance of their duties;
- .3 encourage all officers to participate actively in the training of junior personnel;

- .4 monitor carefully and frequently review the progress made by junior personnel in their acquisition of knowledge and skills during their service on board ship;
- .5 provide refresher and updating training at suitable intervals as may be required; and
- .6 take all appropriate measures to encourage pride of service and professionalism on the part of the personnel they employ.

Resolution 9

Development of international standards of medical fitness for seafarers

THE CONFERENCE.

HAVING ADOPTED the 1995 amendments to the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW), 1978,

NOTING the lack of agreed international standards of medical fitness for seafarers,

RECOGNIZING the importance of the overall medical fitness of masters and ships' crews to the safety of life and property at sea and the protection of the marine environment,

TAKING COGNIZANCE OF the International Labour Organization's conventions concerning the medical examination of seafarers,

NOTING FURTHER that the International Labour Organization and the World Health Organization are undertaking research into existing medical examination requirements for seafarers on a global basis,

INVITES the Organization, in co-operation with the International Labour Organization and the World Health Organization, to develop international standards of medical fitness for seafarers.

Resolution 10

Training of maritime pilots, vessel traffic service personnel and maritime personnel employed on mobile offshore units

THE CONFERENCE,

HAVING ADOPTED the 1995 amendments to the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW), 1978,

BEARING IN MIND the contribution made to safety of life and property at sea and to the protection of the marine environment by maritime pilots, vessel traffic service personnel and maritime personnel employed on board mobile offshore units,

NOTING that time constraints have prevented full consideration to be given to the possibility of including provisions on the training and certification of such personnel in the amendments to the 1978 STCW Convention adopted by the Conference,

INVITES the International Maritime Organization to consider developing provisions covering the training and certification of maritime pilots, vessel traffic service personnel and maritime personnel employed on mobile offshore units for inclusion in the 1978 STCW Convention or in such other instrument or instruments as may be appropriate.

Resolution 11

Promotion of technical co-operation

THE CONFERENCE,

HAVING ADOPTED the 1995 amendments to the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW), 1978,

RECOGNIZING the importance of adequate education, training and appropriate experience for all seafarers,

NOTING the provisions of the 1995 amendments to the 1978 STCW Convention which aim at enhancing the mandatory minimum requirements for the training and qualifications of all seafarers,

RECOGNIZING FURTHER that, in some cases, there may be limited facilities for obtaining the required experience and providing specialized training programmes, particularly in developing countries,

BELIEVING that the promotion of technical co-operation at an inter-governmental level will assist those States not yet having adequate expertise or facilities for providing such training and experience to implement the revised STCW Convention requirements,

1. STRONGLY URGES Parties to provide, or arrange to provide, in co-operation with the International Maritime Organization, assistance to those States which have difficulty in meeting the improved requirements of the STCW Convention and which request such assistance;

2. INVITES the International Maritime Organization to extend endeavours to provide States with the assistance they require and to make adequate provision for that purpose within its technical co-operation programme.

Resolution 12

Contribution of the World Maritime University (WMU) in the achievement of enhanced standards of maritime training

THE CONFERENCE,

HAVING ADOPTED the 1995 amendments to the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW), 1978,

HAVING ALSO ADOPTED resolution 11 on Promotion of technical co-operation,

BEING AWARE that many countries, in particular developing countries, may have difficulty in achieving the levels of training and assessment required by the amended convention,

RECOGNIZING the significance of the contribution of the WMU graduates, particularly in developing countries, to the implementation of the amended STCW Convention and improved standards of training, as well as to the implementation of

standards incorporated in various maritime safety and pollution prevention-related conventions of the International Maritime Organization in general,

BEING ALSO AWARE that there is a continuing need for personnel in the international maritime field to have an adequate level of education and training in order to achieve the objectives of the Organization for safer shipping and cleaner oceans in a uniform and effective manner worldwide,

NOTING that this continuing need can be met by the WMU assuming a leading role for the transfer of maritime education and knowledge through its activities and the networking of advanced maritime training establishments,

1. URGES the Organization to continue to:
 - .1 utilize the resources and expertise of the WMU to transfer maritime education and knowledge wherever needed, particularly in developing countries; and
 - .2 encourage and support the WMU to assume a leading role for the promotion and implementation of a network of advanced maritime training establishments;
2. RECOMMENDS STRONGLY that Governments continue to support and utilize the resources of the WMU to meet their needs for highly trained maritime lecturers and administrators;
3. REQUESTS the Secretary-General of the Organization to bring this resolution to the attention of the Assembly of the Organization inviting it to consider adopting a similar resolution.

Resolution 13

Revision of model courses published by the International Maritime Organization

THE CONFERENCE,

HAVING ADOPTED the 1995 amendments to the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW), 1978,

RECOGNIZING the significant contribution made through the publication by the International Maritime Organization of model courses, which have provided core curricula based on the minimum requirements of the STCW Convention provisions adopted in 1978,

APPRECIATING that the model courses have thereby assisted many training institutions to improve the quality of the training they provide and have been used to improve procedures for assessing competency,

DESIRING to achieve greater uniformity in the application of the training and assessment provisions of the STCW Convention, as amended,

INVITES:

- .1 the Organization to take steps to revise and update those model courses which provide guidance on the implementation of the training and assessment provisions of the STCW Convention, as amended; and
- .2 Governments to provide funding for, and otherwise assist in, the revision and updating of such model courses.

Resolution 14

Promotion of the participation of women in the maritime industry

THE CONFERENCE,

HAVING ADOPTED the 1995 amendments to the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978,

NOTING the International Maritime Organization's Medium-Term Plan for the Integration of Women in the Maritime Sector and expressing support for the Organization's aims of promoting the training of women in the maritime sector,

DESIRING to achieve equal access for men and women to maritime training and to employment on board ship,

INVITES Governments:

- .1 to give special consideration to securing equal access by men and women in all sectors of the maritime industry;
- .2 to highlight the role of women in the seafaring profession and to promote their greater participation in maritime training and at all levels in the maritime industry.

Seafarers' Training, Certification and Watchkeeping (STCW) Code

Part A

Mandatory standards regarding provisions of the annex to the STCW Convention

Introduction

1 This part of the STCW Code contains mandatory provisions to which specific reference is made in the annex to the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as amended, hereinafter referred to as the STCW Convention. These provisions give in detail the minimum standards required to be maintained by Parties in order to give full and complete effect to the Convention.

2 Also contained in this part are standards of competence required to be demonstrated by candidates for the issue and revalidation of certificates of competency under the provisions of the STCW Convention. To clarify the linkage between the alternative certification provisions of chapter VII and the certification provisions of chapters II, III and IV, the abilities specified in the standards of competence are grouped as appropriate under the following seven functions:

- .1 Navigation
- .2 Cargo handling and stowage
- .3 Controlling the operation of the ship and care for persons on board
- .4 Marine engineering
- .5 Electrical, electronic and control engineering
- .6 Maintenance and repair
- .7 Radiocommunications

at the following levels of responsibility:

- .1 Management level

.2 Operational level

.3 Support level

Functions and levels of responsibility are identified by subtitle in the tables of standards of competence given in chapters II, III, and IV of this part. The scope of the function at the level of responsibility stated in a subtitle is defined by the abilities listed under it in column 1 of the table. The meaning of “function” and “level of responsibility” is defined in general terms in section A-I/1 below.

3 The numbering of the sections of this part corresponds with the numbering of the regulations contained in the annex to the STCW Convention. The text of the sections may be divided into numbered parts and paragraphs, but such numbering is unique to that text alone.

Chapter I

Standards regarding general provisions

Section A-I/1

Definitions and clarifications

1 The definitions and clarifications contained in article II and regulation I/1 apply equally to the terms used in parts A and B of this Code. In addition, the following supplementary definitions apply only to this Code:

- .1 *Standard of competence* means the level of proficiency to be achieved for the proper performance of functions on board ship in accordance with the internationally agreed criteria as set forth herein and incorporating prescribed standards or levels of knowledge, understanding and demonstrated skill;
- .2 *Management level* means the level of responsibility associated with:
 - .2.1 serving as master, chief mate, chief engineer officer or second engineer officer on board a seagoing ship, and
 - .2.2 ensuring that all functions within the designated area of responsibility are properly performed;
- .3 *Operational level* means the level of responsibility associated with:
 - .3.1 serving as officer in charge of a navigational or engineering watch or as designated duty engineer for periodically unmanned machinery spaces or as radio operator on board a seagoing ship, and
 - .3.2 maintaining direct control over the performance of all functions within the designated area of responsibility in accordance with proper procedures and under the direction of an individual serving in the management level for that area of responsibility;
- .4 *Support level* means the level of responsibility associated with performing assigned tasks, duties or responsibilities on board a seagoing ship under the direction of an individual serving in the operational or management level;
- .5 *Evaluation criteria* are the entries appearing in column 4 of the "Specification of Minimum Standard of Competence" tables in part A and provide the means for an assessor to judge whether or not a candidate can perform the related tasks, duties and responsibilities; and

- .6 *Independent evaluation* means an evaluation by suitably qualified persons, independent of, or external to, the unit or activity being evaluated, to verify that the administrative and operational procedures at all levels are managed, organized, undertaken and monitored internally in order to ensure their fitness for purpose and achievement of stated objectives.

Section A-I/2

Certificates and endorsements

1 Where, as provided in regulation I/2, paragraph 4, the endorsement required by article VI of the Convention is incorporated in the wording of the certificate itself, the certificate shall be issued in the format shown hereunder, provided that the words “or until the date of expiry of any extension of the validity of this certificate as may be shown overleaf” appearing on the front of the form and the provisions for recording extension of the validity appearing on the back of the form shall be omitted where the certificate is required to be replaced upon its expiry. Guidance on completion of the form is contained in section B-I/2 of this Code.

(Official Seal)

(COUNTRY)

CERTIFICATE ISSUED UNDER THE PROVISIONS OF THE INTERNATIONAL CONVENTION ON STANDARDS OF TRAINING, CERTIFICATION AND WATCHKEEPING FOR SEAFARERS, 1978, AS AMENDED IN 1995

The Government of certifies that has been found duly qualified in accordance with the provisions of regulation of the above Convention, as amended, and has been found competent to perform the following functions, at the levels specified, subject to any limitations indicated until or until the date of expiry of any extension of the validity of this certificate as may be shown overleaf:

FUNCTION	LEVEL	LIMITATIONS APPLYING (IF ANY)

The lawful holder of this certificate may serve in the following capacity or capacities specified in the applicable safe manning requirements of the Administration:

CAPACITY	LIMITATIONS APPLYING (IF ANY)

Certificate No. issued on

(Official Seal)

.....
Signature of duly authorized official

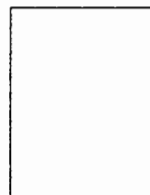
.....
Name of duly authorized official

The original of this certificate must be kept available in accordance with regulation 1/2, paragraph 9 of the Convention while serving on a ship.

Date of birth of the holder of the certificate

Signature of the holder of the certificate

Photograph of the holder of the certificate



The validity of this certificate is hereby extended until	
<i>(Official seal)</i>	<i>Signature of duly authorized official</i>
Date of revalidation	<i>Name of duly authorized official</i>

The validity of this certificate is hereby extended until	
<i>(Official seal)</i>	<i>Signature of duly authorized official</i>
Date of revalidation	<i>Name of duly authorized official</i>

2 Except as provided in paragraph 1, the form used to attest the issue of a certificate shall be as shown hereunder, provided that the words "or until the date of expiry of any extension of the validity of this endorsement as may be shown overleaf" appearing on the front of the form and the provisions for recording extension of the validity appearing on the back of the form shall be omitted where the endorsement is required to be replaced upon its expiry. Guidance on completion of the form is contained in section B-1/2 of this Code.

(Official Seal)

(COUNTRY)

ENDORSEMENT ATTESTING THE ISSUE OF A CERTIFICATE UNDER THE PROVISIONS OF THE INTERNATIONAL CONVENTION ON STANDARDS OF TRAINING, CERTIFICATION AND WATCHKEEPING FOR SEAFARERS, 1978, AS AMENDED IN 1995

The Government of certifies that certificate No. has been issued to who has been found duly qualified in accordance with the provisions of regulation of the above Convention, as amended, and has been found competent to perform the following functions, at the levels specified, subject to any limitations indicated until or until the date of expiry of any extension of the validity of this endorsement as may be shown overleaf:

FUNCTION	LEVEL	LIMITATIONS APPLYING (IF ANY)

The lawful holder of this endorsement may serve in the following capacity or capacities specified in the applicable safe manning requirements of the Administration:

CAPACITY	LIMITATIONS APPLYING (IF ANY)

Endorsement No. issued on

(Official Seal)

Signature of duly authorized official

Name of duly authorized official

The original of this endorsement must be kept available in accordance with regulation 1/2, paragraph 9 of the Convention while serving on a ship.

Date of birth of the holder of the certificate

Signature of the holder of the certificate

Photograph of the holder of the certificate



The validity of this endorsement is hereby extended until	
<i>(Official seal)</i> <i>Signature of duly authorized official</i>
Date of revalidation <i>Name of duly authorized official</i>

The validity of this endorsement is hereby extended until	
<i>(Official seal)</i> <i>Signature of duly authorized official</i>
Date of revalidation <i>Name of duly authorized official</i>

3 The form used to attest the recognition of a certificate shall be as shown hereunder, except that the words "or until the date of expiry of any extension of the validity of this endorsement as may be shown overleaf" appearing on the front of the form and the provisions for recording extension of the validity appearing on the back of the form shall be omitted where the endorsement is required to be replaced upon its expiry. Guidance on completion of the form is contained in section B-I/2 of this Code.

(Official Seal)

(COUNTRY)

ENDORSEMENT ATTESTING THE RECOGNITION OF A CERTIFICATE UNDER THE PROVISIONS OF THE INTERNATIONAL CONVENTION ON STANDARDS OF TRAINING, CERTIFICATION AND WATCHKEEPING FOR SEAFARERS, 1978, AS AMENDED IN 1995

The Government of certifies that Certificate No. issued to by or on behalf of the Government of is duly recognized in accordance with the provisions of regulation 1/10 of the above Convention, as amended, and the lawful holder is authorized to perform the following functions at the levels specified, subject to any limitations indicated until or until the date of expiry of any extension of the validity of this endorsement as may be shown overleaf.

FUNCTION	LEVEL	LIMITATIONS APPLYING (IF ANY)

The lawful holder of this endorsement may serve in the following capacity or capacities specified in the applicable safe manning requirements of the Administration:

CAPACITY	LIMITATIONS APPLYING (IF ANY)

Endorsement No. issued on

(Official Seal)

.....
Signature of duly authorized official

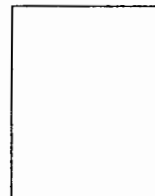
.....
Name of duly authorized official

The original of this endorsement must be kept available in accordance with regulation 1/2, paragraph 9 of the Convention while serving on a ship.

Date of birth of the holder of the certificate

Signature of the holder of the certificate

Photograph of the holder of the certificate



The validity of this endorsement is hereby extended until	
(Official seal)	Signature of duly authorized official
Date of revalidation	Name of duly authorized official

The validity of this endorsement is hereby extended until	
(Official seal)	Signature of duly authorized official
Date of revalidation	Name of duly authorized official

4 In using formats which may be different from those set forth in this section, pursuant to regulation 1/2, paragraph 8, Parties shall ensure that in all cases:

- .1 all information relating to the identity and personal description of the holder, including name, date of birth, photograph and signature, along with the date on which the document was issued, shall be displayed on the same side of the documents; and
- .2 all information relating to the capacity or capacities in which the holder is entitled to serve, in accordance with the applicable safe manning requirements of the Administration, as well as any limitations, shall be prominently displayed and easily identified.

Section A-I/3*Principles governing near-coastal voyages*

(No provisions)

Section A-I/4*Control procedures*

1 The assessment procedure provided for in regulation I/4, paragraph 1.3, resulting from any of the occurrences mentioned therein shall take the form of a verification that members of the crew who are required to be competent do in fact possess the necessary skills related to the occurrence.

2 It shall be borne in mind when making this assessment that on-board procedures are relevant to the International Safety Management (ISM) Code and that the provisions of this Convention are confined to the competence to safely execute those procedures.

3 Control procedures under this Convention shall be confined to the standards of competence of the individual seafarers on board and their skills related to watchkeeping as defined in part A of this Code. On-board assessment of competency shall commence with verification of the certificates of the seafarers.

4 Notwithstanding verification of the certificate, the assessment under regulation I/4, paragraph 1.3 can require the seafarer to demonstrate the related competency at the place of duty. Such demonstration may include verification that operational requirements in respect of watchkeeping standards have been met and that there is a proper response to emergency situations within the seafarer's level of competence.

5 In the assessment, only the methods for demonstrating competence together with the criteria for its evaluation and the scope of the standards given in part A of this Code shall be used.

Section A-I/5*National provisions*

The provisions of regulation I/5 shall not be interpreted as preventing the allocation of tasks for training under supervision or in cases of *force majeure*.

Section A-I/6

Training and assessment

1 Each Party shall ensure that all training and assessment of seafarers for certification under the Convention is:

- .1 structured in accordance with written programmes, including such methods and media of delivery, procedures, and course material as are necessary to achieve the prescribed standard of competence; and
- .2 conducted, monitored, evaluated and supported by persons qualified in accordance with paragraphs 4, 5 and 6.

2 Persons conducting in-service training or assessment on board ship shall only do so when such training or assessment will not adversely affect the normal operation of the ship and they can dedicate their time and attention to training or assessment.

Qualifications of instructors, supervisors and assessors

3 Each Party shall ensure that instructors, supervisors and assessors are appropriately qualified for the particular types and levels of training or assessment of competence of seafarers either on board or ashore, as required under the Convention, in accordance with the provisions of this section.

In-service training

4 Any person conducting in-service training of a seafarer, either on board or ashore, which is intended to be used in qualifying for certification under the Convention, shall:

- .1 have an appreciation of the training programme and an understanding of the specific training objectives for the particular type of training being conducted;
- .2 be qualified in the task for which training is being conducted; and
- .3 if conducting training using a simulator:
 - .3.1 have received appropriate guidance in instructional techniques involving the use of simulators, and
 - .3.2 have gained practical operational experience on the particular type of simulator being used.

5 Any person responsible for the supervision of in-service training of a seafarer intended to be used in qualifying for certification under the Convention shall have a full understanding of the training programme and the specific objectives for each type of training being conducted.

Assessment of competence

6 Any person conducting in-service assessment of competence of a seafarer, either on board or ashore, which is intended to be used in qualifying for certification under the Convention, shall:

- .1 have an appropriate level of knowledge and understanding of the competence to be assessed;
- .2 be qualified in the task for which the assessment is being made;
- .3 have received appropriate guidance in assessment methods and practice;
- .4 have gained practical assessment experience; and
- .5 if conducting assessment involving the use of simulators, have gained practical assessment experience on the particular type of simulator under the supervision and to the satisfaction of an experienced assessor.

Training and assessment within an institution

7 Each Party which recognizes a course of training, a training institution, or a qualification granted by a training institution, as part of its requirements for the issue of a certificate required under the Convention, shall ensure that the qualifications and experience of instructors and assessors are covered in the application of the quality standard provisions of section A-I/8. Such qualification, experience and application of quality standards shall incorporate appropriate training in instructional techniques, and training and assessment methods and practice, and comply with all applicable requirements of paragraphs 4 to 6.

Section A-I/7

Communication of information

1 The information required by regulation I/7, paragraph 1 shall be communicated to the Secretary-General in the formats prescribed in paragraph 2 hereunder.

2 By 1 August 1998, or within one calendar year of entry into force of regulation I/7, whichever is later for the Party concerned, each Party shall report on the steps it

has taken to give the Convention full and complete effect, which report shall include the following:

- .1 the name, postal address and telephone and facsimile numbers and organization chart of the ministry, department or governmental agency responsible for administering the Convention;
- .2 a concise explanation of the legal and administrative measures provided and taken to ensure compliance, particularly with regulations I/6 and I/9;
- .3 a clear statement of the education, training, examination, competency assessment and certification policies adopted;
- .4 a concise summary of the courses, training programmes, examinations and assessments provided for each certificate issued pursuant to the Convention;
- .5 a concise outline of the procedures followed to authorize, accredit or approve training and examinations, medical fitness and competency assessments required by the Convention, the conditions attaching thereto, and a list of the authorizations, accreditations and approvals granted;
- .6 a concise summary of the procedures followed in granting any dispensation under article VIII of the Convention; and
- .7 the results of the comparison carried out pursuant to regulation I/11 and a concise outline of the refresher and upgrading training mandated.

3 Each Party shall, within six months of:

- .1 retaining or adopting any equivalent education or training arrangements pursuant to article IX, provide a full description of such arrangements;
- .2 recognizing certificates issued by another Party, provide a report summarizing the measures taken to ensure compliance with regulation I/10; and
- .3 authorizing the employment of seafarers holding alternative certificates issued under regulation VII/1 on ships entitled to fly its flag, provide the Secretary-General with a specimen copy of the type of safe manning documents issued to such ships.

4 Each Party shall report the results of each evaluation carried out pursuant to regulation I/8, paragraph 2 within six months of its completion, which report shall describe the terms of reference of the evaluators, their qualifications and experience, the date and scope of the evaluation, the deficiencies found and the corrective measures recommended and carried out.

5 The Secretary-General shall maintain a list of competent persons approved by the Maritime Safety Committee, including competent persons made available or recommended by the Parties, who may be called upon to assist in the preparation of the report required by regulation I/7, paragraph 2. These persons shall ordinarily be available during relevant sessions of the Maritime Safety Committee or its subsidiary bodies, but need not conduct their work solely during such sessions.

6 In relation to regulation I/7, paragraph 2, the competent persons shall be knowledgeable of the requirements of the Convention and at least one of them shall have knowledge of the system of training and certification of the Party concerned.

7 Any meeting of the competent persons shall:

- .1 be held at the discretion of the Secretary-General;
- .2 be comprised of an odd number of members, ordinarily not to exceed 5 persons;
- .3 appoint its own chairman; and
- .4 provide the Secretary-General with the agreed opinion of its members, or if no agreement is reached, with both the majority and minority views.

8 The competent persons shall, on a confidential basis, express their views in writing on:

- .1 a comparison of the facts reported in the information communicated to the Secretary-General by the Party with all relevant requirements of the Convention;
- .2 the report of any relevant evaluation submitted under regulation I/8, paragraph 3; and
- .3 any additional information provided by the Party.

9 In preparing the report to the Maritime Safety Committee required by regulation I/7, paragraph 2, the Secretary-General shall:

- .1 solicit and take into account the views expressed by competent persons selected from the list established pursuant to paragraph 5;
- .2 seek clarification when necessary from the Party of any matter related to the information provided under regulation I/7, paragraph 1; and
- .3 identify any area in which the Party may have requested assistance to implement the Convention.

10 The Party concerned shall be informed of the arrangements for the meetings of competent persons, and its representatives shall be entitled to be present to clarify any matter related to the information provided pursuant to regulation I/7, paragraph 1.

11 If the Secretary-General is not in a position to submit the report called for by paragraph 2 of regulation I/7, the Party concerned may request the Maritime Safety Committee to take the action contemplated by paragraph 3 of regulation I/7, taking into account the information submitted pursuant to this section and the views expressed in accordance with paragraphs 7 and 8.

Section A-I/8

Quality standards

National objectives and quality standards

1 Each Party shall ensure that the education and training objectives and related standards of competence to be achieved are clearly defined and identify the levels of knowledge, understanding and skills appropriate to the examinations and assessments required under the Convention. The objectives and related quality standards may be specified separately for different courses and training programmes and shall cover the administration of the certification system.

2 The field of application of the quality standards shall cover the administration of the certification system, all training courses and programmes, examinations and assessments carried out by or under the authority of a Party and the qualifications and experience required of instructors and assessors, having regard to the policies, systems, controls and internal quality assurance reviews established to ensure achievement of the defined objectives.

3 Each Party shall ensure that an independent evaluation of the knowledge, understanding, skills and competence acquisition and assessment activities, and of the administration of the certification system, is conducted at intervals of not more than five years in order to verify that:

- .1 all internal management control and monitoring measures and follow-up actions comply with planned arrangements and documented procedures and are effective in ensuring achievement of the defined objectives;
- .2 the results of each independent evaluation are documented and brought to the attention of those responsible for the area evaluated; and
- .3 timely action is taken to correct deficiencies.

4 The report of the independent evaluation required by paragraph 3 of regulation 18 shall include the terms of reference for the evaluation and the qualifications and experience of the evaluators.

Section A-I/9

Medical standards – Issue and registration of certificates

(No provisions)

Section A-I/10

Recognition of certificates

1 The provisions of regulation I/10, paragraph 4 regarding the non-recognition of certificates issued by a non-Party shall not be construed as preventing a Party, when issuing its own certificate, from accepting seagoing service, education and training acquired under the authority of a non-Party, provided the Party complies with regulation I/9 in issuing each such certificate and ensures that the requirements of the Convention relating to seagoing service, education, training and competence are complied with.

2 Where an Administration which has recognized a certificate withdraws its endorsement of recognition for disciplinary reasons, the Administration shall inform the Party that issued the certificate of the circumstances.

Section A-I/11

Revalidation of certificates

Professional competence

1 Continued professional competence as required under regulation I/11 shall be established by:

- .1 approved seagoing service, performing functions appropriate to the certificate held, for a period of at least one year in total during the preceding five years; or
- .2 having performed functions considered to be equivalent to the seagoing service required in paragraph 1.1; or
- .3 one of the following:
 - .3.1 passing an approved test, or

- .3.2 successfully completing an approved course or courses, or
- .3.3 having completed approved seagoing service, performing functions appropriate to the certificate held, for a period of not less than three months in a supernumerary capacity, or in a lower officer rank than that for which the certificate held is valid immediately prior to taking up the rank for which it is valid.

2 The refresher and updating courses required by regulation I/11 shall be approved and include changes in relevant national and international regulations concerning the safety of life at sea and the protection of the marine environment and take account of any updating of the standard of competence concerned.

Section A-I/12

Standards governing the use of simulators

PART 1 – PERFORMANCE STANDARDS

General performance standards for simulators used in training

- 1 Each Party shall ensure that any simulator used for mandatory simulator-based training shall:
- .1 be suitable for the selected objectives and training tasks;
 - .2 be capable of simulating the operating capabilities of shipboard equipment concerned, to a level of physical realism appropriate to training objectives, and include the capabilities, limitations and possible errors of such equipment;
 - .3 have sufficient behavioural realism to allow a trainee to acquire the skills appropriate to the training objectives;
 - .4 provide a controlled operating environment, capable of producing a variety of conditions, which may include emergency, hazardous or unusual situations relevant to the training objectives;
 - .5 provide an interface through which a trainee can interact with the equipment, the simulated environment and, as appropriate, the instructor; and
 - .6 permit an instructor to control, monitor and record exercises for the effective debriefing of trainees.

General performance standards for simulators used in assessment of competence

2 Each Party shall ensure that any simulator used for the assessment of competence required under the Convention or for any demonstration of continued proficiency so required shall:

- .1 be capable of satisfying the specified assessment objectives;
- .2 be capable of simulating the operational capabilities of the shipboard equipment concerned to a level of physical realism appropriate to the assessment objectives, and include the capabilities, limitations and possible errors of such equipment;
- .3 have sufficient behavioural realism to allow a candidate to exhibit the skills appropriate to the assessment objectives;
- .4 provide an interface through which a candidate can interact with the equipment and simulated environment;
- .5 provide a controlled operating environment, capable of producing a variety of conditions, which may include emergency, hazardous or unusual situations relevant to assessment objectives; and
- .6 permit an assessor to control, monitor and record exercises for the effective assessment of the performance of candidates.

Additional performance standards

3 In addition to meeting the basic requirements set out in paragraphs 1 and 2, simulation equipment to which this section applies shall meet the performance standards given hereunder in accordance with their specific type.

Radar simulation

4 Radar simulation equipment shall be capable of simulating the operational capabilities of navigational radar equipment which meets all applicable performance standards adopted by the Organization and incorporate facilities to:

- .1 operate in the stabilized relative motion mode and sea and ground stabilized true motion modes
- .2 model weather, tidal streams, current, shadow sectors, spurious echoes and other propagation effects, and generate coastlines, navigational buoys and search and rescue transponders; and

- .3 create a real-time operating environment incorporating at least two own-ship stations with ability to change own ship's course and speed, and include parameters for at least 20 target ships and appropriate communication facilities.

Automatic Radar Plotting Aid (ARPA) simulation

5 ARPA simulation equipment shall be capable of simulating the operational capabilities of ARPAs which meet all applicable performance standards adopted by the Organization, and shall incorporate the facilities for:

- .1 manual and automatic target acquisition;
- .2 past track information;
- .3 use of exclusion areas;
- .4 vector/graphic time-scale and data display; and
- .5 trial manoeuvres.

PART 2 – OTHER PROVISIONS

Simulator training objectives

6 Each Party shall ensure that the aims and objectives of simulator-based training are defined within an overall training programme and that specific training objectives and tasks are selected so as to relate as closely as possible to shipboard tasks and practices.

Training procedures

- 7 In conducting mandatory simulator-based training, instructors shall ensure that:
 - .1 trainees are adequately briefed beforehand on the exercise objectives and tasks and are given sufficient planning time before the exercise starts;
 - .2 trainees have adequate familiarization time on the simulator and with its equipment before any training or assessment exercise commences;
 - .3 guidance given and exercise stimuli are appropriate to the selected exercise objectives and tasks and to the level of trainee experience;

- .4 exercises are effectively monitored, supported as appropriate by audio and visual observation of trainee activity and pre- and post-exercise evaluation reports;
- .5 trainees are effectively debriefed to ensure that training objectives have been met and that operational skills demonstrated are of an acceptable standard;
- .6 the use of peer assessment during debriefing is encouraged; and
- .7 simulator exercises are designed and tested so as to ensure their suitability for the specified training objectives.

Assessment procedures

8 Where simulators are used to assess the ability of candidates to demonstrate levels of competency, assessors shall ensure that:

- .1 performance criteria are identified clearly and explicitly and are valid and available to the candidates;
- .2 assessment criteria are established clearly and are explicit to ensure reliability and uniformity of assessment and to optimise objective measurement and evaluation, so that subjective judgements are kept to the minimum;
- .3 candidates are briefed clearly on the tasks and/or skills to be assessed and on the tasks and performance criteria by which their competency will be determined;
- .4 assessment of performance takes into account normal operating procedures and any behavioural interaction with other candidates on the simulator or simulator staff;
- .5 scoring or grading methods to assess performance are used with caution until they have been validated; and
- .6 the prime criterion is that a candidate demonstrates the ability to carry out a task safely and effectively to the satisfaction of the assessor.

Qualifications of instructors and assessors

9 Each Party shall ensure that instructors and assessors are appropriately qualified and experienced for the particular types and levels of training and corresponding assessment of competence as specified in regulation I/6 and section A-I/6.

Section A-I/13*Conduct of trials*

(No provisions)

Section A-I/14*Responsibilities of companies*

1 Companies, masters and crew members each have responsibility for ensuring that the obligations set out in this section are given full and complete effect and that such other measures as may be necessary are taken to ensure that each crew member can make a knowledgeable and informed contribution to the safe operation of the ship.

2 The company shall provide written instructions to the master of each ship to which the Convention applies, setting forth the policies and the procedures to be followed to ensure that all seafarers who are newly employed on board the ship are given a reasonable opportunity to become familiar with the shipboard equipment, operating procedures and other arrangements needed for the proper performance of their duties, before being assigned to those duties. Such policies and procedures shall include:

- .1 allocation of a reasonable period of time during which each newly employed seafarer will have an opportunity to become acquainted with:
 - .1.1 the specific equipment the seafarer will be using or operating, and
 - .1.2 ship-specific watchkeeping, safety, environmental protection and emergency procedures and arrangements the seafarer needs to know to perform the assigned duties properly; and
- .2 designation of a knowledgeable crew member who will be responsible for ensuring that an opportunity is provided to each newly employed seafarer to receive essential information in a language the seafarer understands.

Section A-I/15*Transitional provisions*

(No provisions)

Chapter II

Standards regarding the master and deck department

Section A-II/1

Mandatory minimum requirements for certification of officers in charge of a navigational watch on ships of 500 gross tonnage or more

Standard of competence

- 1 Every candidate for certification shall:
 - .1 be required to demonstrate the competence to undertake, at operational level, the tasks, duties and responsibilities listed in column 1 of table A-II/1;
 - .2 at least hold an appropriate certificate for performing VHF radio-communications in accordance with the requirements of the Radio Regulations; and
 - .3 if designated to have primary responsibility for radiocommunications during distress incidents, hold an appropriate certificate issued or recognized under the provisions of the Radio Regulations.
- 2 The minimum knowledge, understanding and proficiency required for certification is listed in column 2 of table A-II/1.
- 3 The level of knowledge of the subjects listed in column 2 of table A-II/1 shall be sufficient for officers of the watch to carry out their watchkeeping duties.
- 4 Training and experience to achieve the necessary level of theoretical knowledge, understanding and proficiency shall be based on section A-VIII/2, part 3-1 – Principles to be observed in keeping a navigational watch – and shall also take into account the relevant requirements of this part and the guidance given in part B of this Code.
- 5 Every candidate for certification shall be required to provide evidence of having achieved the required standard of competence in accordance with the methods for demonstrating competence and the criteria for evaluating competence tabulated in columns 3 and 4 of table A-II/1.

On-board training

6 Every candidate for certification as officer in charge of a navigational watch of ships of 500 gross tonnage or more whose seagoing service, in accordance with paragraph 2.2 of regulation II/1, forms part of a training programme approved as meeting the requirements of this section shall follow an approved programme of on-board training which:

- .1 ensures that during the required period of seagoing service the candidate receives systematic practical training and experience in the tasks, duties and responsibilities of an officer in charge of a navigational watch, taking into account the guidance given in section B-II/1 of this Code;
- .2 is closely supervised and monitored by qualified officers aboard the ships in which the approved seagoing service is performed; and
- .3 is adequately documented in a training record book or similar document.

Near-coastal voyages

7 The following subjects may be omitted from those listed in column 2 of table A-II/1 for issue of restricted certificates for service on near-coastal voyages, bearing in mind the safety of all ships which may be operating in the same waters:

- .1 celestial navigation; and
- .2 those electronic systems of position fixing and navigation that do not cover the waters for which the certificate is to be valid.

Table A-II/1
Specification of minimum standard of competence for officers in charge of a navigational watch on ships of 500 gross tonnage or more

Function: Navigation at the operational level

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Plan and conduct a passage and determine position	<p><i>Celestial navigation</i> Ability to use celestial bodies to determine the ship's position</p> <p><i>Terrestrial and coastal navigation</i> Ability to determine the ship's position by use of:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 landmarks .2 aids to navigation, including lighthouses, beacons and buoys .3 dead reckoning, taking into account winds, tides, currents and estimated speed 	<p>Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 approved in-service experience .2 approved training ship experience .3 approved simulator training, where appropriate .4 approved laboratory equipment training <p>using: chart catalogues, charts, navigational publications, radio navigational warnings, sextant, azimuth mirror, electronic navigation equipment, echo-sounding equipment, compass</p>	<p>The information obtained from navigational charts and publications is relevant, interpreted correctly and properly applied. All potential navigational hazards are accurately identified</p> <p>The primary method of fixing the ship's position is the most appropriate to the prevailing circumstances and conditions</p> <p>The position is determined within the limits of acceptable instrument/system errors</p> <p>The reliability of the information obtained from the primary method of position fixing is checked at appropriate intervals</p> <p>Calculations and measurements of navigational information are accurate</p>

Function: Navigation at the operational level (*continued*)

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Plan and conduct a passage and determine position (<i>continued</i>)	<p>Thorough knowledge of and ability to use navigational charts and publications, such as sailing directions, tide tables, notices to mariners, radio navigational warnings and ships' routing information</p> <p>NOTE: ECDIS systems are considered to be included under the term "charts"</p> <p><i>Electronic systems of position fixing and navigation</i></p> <p>Ability to determine the ship's position by use of electronic navigational aids</p> <p><i>Echo-sounders</i></p> <p>Ability to operate the equipment and apply the information correctly</p> <p><i>Compass – magnetic and gyro</i></p> <p>Knowledge of the principles of magnetic and gyro-compasses</p> <p>Ability to determine errors of the magnetic and gyro-compasses, using celestial and terrestrial means, and to allow for such errors</p>		<p>The charts selected are the largest scale suitable for the area of navigation and charts and publications are corrected in accordance with the latest information available</p> <p>Performance checks and tests to navigation systems comply with manufacturer's recommendations and good navigational practice</p> <p>Errors in magnetic and gyro-compasses are determined and correctly applied to courses and bearings</p>

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
<p>Plan and conduct a passage and determine position <i>(continued)</i></p>	<p><i>Steering control systems</i> Knowledge of steering control systems, operational procedures and change-over from manual to automatic control and vice versa. Adjustment of controls for optimum performance <i>Meteorology</i> Ability to use and interpret information obtained from shipborne meteorological instruments Knowledge of the characteristics of the various weather systems, reporting procedures and recording systems Ability to apply the meteorological information available</p>		<p>The selection of the mode of steering is the most suitable for the prevailing weather, sea and traffic conditions and intended manoeuvres</p> <p>Measurements and observations of weather conditions are accurate and appropriate to the passage</p> <p>Meteorological information is correctly interpreted and applied</p>

Function: Navigation at the operational level (continued)

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Maintain a safe navigational watch	<p><i>Watchkeeping</i></p> <p>Thorough knowledge of the content, application and intent of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea</p> <p>Thorough knowledge of the Principles to be observed in keeping a navigational watch</p> <p>Thorough knowledge of effective bridge teamwork procedures</p> <p>The use of routeing in accordance with the General Provisions on Ships' Routeing</p>	<p>Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. approved in-service experience; 2. approved training ship experience 3. approved simulator training, where appropriate 4. approved laboratory equipment training 	<p>The conduct, handover and relief of the watch conforms with accepted principles and procedures</p> <p>A proper look-out is maintained at all times and in such a way as to conform to accepted principles and procedures</p> <p>Lights, shapes and sound signals conform with the requirements contained in the International Regulations for Preventing Collisions at Sea and are correctly recognized</p> <p>The frequency and extent of monitoring of traffic, the ship and the environment conform with accepted principles and procedures</p> <p>A proper record is maintained of the movements and activities relating to the navigation of the ship</p> <p>Responsibility for the safety of navigation is clearly defined at all times, including periods when the master is on the bridge and while under pilotage</p>

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
<p>Use of radar and ARPA to maintain safety of navigation</p> <p><i>Note:</i> Training and assessment in the use of ARPA is not required for those who serve exclusively on ships not fitted with ARPA. This limitation shall be reflected in the endorsement issued to the seafarer concerned.</p>	<p><i>Radar navigation</i></p> <p>Knowledge of the fundamentals of radar and automatic radar plotting aids (ARPA)</p> <p>Ability to operate and to interpret and analyse information obtained from radar, including the following:</p> <p>Performance, including:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 factors affecting performance and accuracy .2 setting up and maintaining displays .3 detection of misrepresentation of information, false echoes, sea return, etc., racons and SARTs <p>Use, including:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 range and bearing; course and speed of other ships; time and distance of closest approach of crossing, meeting overtaking ships .2 identification of critical echoes; detecting course and speed changes of other ships; effect of changes in own ship's course or speed or both 	<p>Assessment of evidence obtained from approved radar simulator and ARPA simulator training plus in-service experience</p>	<p>Information obtained from radar and ARPA is correctly interpreted and analysed, taking into account the limitations of the equipment and prevailing circumstances and conditions</p> <p>Action taken to avoid a close encounter or collision with other vessels is in accordance with the International Regulations for Preventing Collisions at Sea</p> <p>Decisions to amend course and/or speed are both timely and in accordance with accepted navigation practice</p> <p>Adjustments made to the ship's course and speed maintain safety of navigation</p> <p>Communication is clear, concise and acknowledged at all times in a seamanlike manner</p> <p>Manoeuvring signals are made at the appropriate time and are in accordance with the International Regulations for Preventing Collisions at Sea</p>

Function: Navigation at the operational level (*continued*)

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
<p>Use of radar and ARPA to maintain safety of navigation (<i>continued</i>)</p> <p><i>Note:</i> Training and assessment in the use of ARPA is not required for those who serve exclusively on ships not fitted with ARPA. This limitation shall be reflected in the endorsement issued to the seafarer concerned.</p>	<p>.3 application of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea</p> <p>.4 plotting techniques and relative and true motion concepts</p> <p>.5 parallel indexing</p> <p>Principal types of ARPA, their display characteristics, performance standards and the dangers of over-reliance on ARPA</p> <p>Ability to operate and to interpret and analyse information obtained from ARPA, including:</p> <p>.1 system performance and accuracy, tracking capabilities and limitations, and processing delays</p> <p>.2 use of operational warnings and system tests</p> <p>.3 methods of target acquisition and their limitations</p> <p>.4 true and relative vectors, graphic representation of target information and danger areas</p> <p>.5 deriving and analysing information, critical echoes, exclusion areas and trial manoeuvres</p>		

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Respond to emergencies	<p><i>Emergency procedures</i></p> <p>Precautions for the protection and safety of passengers in emergency situations</p> <p>Initial action to be taken following a collision or a grounding; initial damage assessment and control</p> <p>Appreciation of the procedures to be followed for rescuing persons from the sea, assisting a ship in distress, responding to emergencies which arise in port</p>	<p>Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. approved in-service experience 2. approved training ship experience 3. approved simulator training, where appropriate 4. practical training 	<p>The type and scale of the emergency is promptly identified</p> <p>Initial actions and, if appropriate, manoeuvring of the ship are in accordance with contingency plans and are appropriate to the urgency of the situation and nature of the emergency</p>
Respond to a distress signal at sea	<p><i>Search and rescue</i></p> <p>Knowledge of the contents of the IMO Merchant Ship Search and Rescue Manual (MERSAR)</p>	<p>Examination and assessment of evidence obtained from practical instruction or approved simulator training, where appropriate</p>	<p>The distress or emergency signal is immediately recognized</p> <p>Contingency plans and instructions in standing orders are implemented and complied with</p>

Function: Navigation at the operational level (continued)

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
<p>Use the Standard Marine Navigational Vocabulary as replaced by the IMO Standard Marine Communication Phrases and use English in written and oral form</p>	<p><i>English language</i> Adequate knowledge of the English language to enable the officer to use charts and other nautical publications, to understand meteorological information and messages concerning ship's safety and operation, to communicate with other ships and coast stations and to perform the officer's duties also with a multilingual crew, including the ability to use and understand the Standard Marine Navigational Vocabulary as replaced by the IMO Standard Marine Communication Phrases</p>	<p>Examination and assessment of evidence obtained from practical instruction</p>	<p>English language navigational publications and messages relevant to the safety of the ship are correctly interpreted or drafted Communications are clear and understood</p>
<p>Transmit and receive information by visual signalling</p>	<p><i>Visual signalling</i> Ability to transmit and receive signals by Morse light Ability to use the International Code of Signals</p>	<p>Assessment of evidence obtained from practical instruction</p>	<p>Communications within the operator's area of responsibility are consistently successful</p>

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Manoeuvre the ship	<p><i>Ship manoeuvring and handling</i></p> <p>Knowledge of:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 the effects of deadweight, draught, trim, speed and under-keel clearance on turning circles and stopping distances .2 the effects of wind and current on ship handling .3 manoeuvres and procedures for the rescue of person overboard .4 squat, shallow-water and similar effects .5 proper procedures for anchoring and mooring 	<p>Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 approved in-service experience .2 approved training ship experience .3 approved simulator training, where appropriate .4 approved training on a manned scale ship model where appropriate 	<p>Safe operating limits of ship propulsion, steering and power systems are not exceeded in normal manoeuvres</p> <p>Adjustments made to the ship's course and speed maintain safety of navigation</p>

Function: Cargo handling and stowage at the operational level

<p>Monitor the loading, stowage, securing and unloading of cargoes and their care during the voyage</p>	<p><i>Cargo handling, stowage and securing</i></p> <p>Knowledge of the effect of cargo including heavy lifts on the seaworthiness and stability of the ship</p> <p>Knowledge of safe handling, stowage and securing of cargoes including dangerous, hazardous and harmful cargoes and their effect on the safety of life and of the ship</p>	<p>Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 approved in-service experience .2 approved training ship experience .3 approved simulator training, where appropriate 	<p>Cargo operations are carried out in accordance with the cargo plan or other documents and established safety rules/regulations, equipment operating instructions and shipboard stowage limitations</p> <p>The handling of dangerous, hazardous and harmful cargoes complies with international regulations and recognized standards and codes of safe practice</p>
---	--	--	---

Function: Controlling the operation of the ship and care for persons on board at the operational level

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Ensure compliance with pollution-prevention requirements	<p><i>Prevention of pollution of the marine environment and anti-pollution procedures</i></p> <p>Knowledge of the precautions to be taken to prevent pollution of the marine environment</p> <p>Anti-pollution procedures and all associated equipment</p>	<p>Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 approved in-service experience .2 approved training ship experience 	<p>Procedures for monitoring shipboard operations and ensuring compliance with MARPOL requirements are fully observed</p>
Maintain seaworthiness of the ship	<p><i>Ship stability</i></p> <p>Working knowledge and application of stability, trim and stress tables, diagrams and stress-calculating equipment</p> <p>Understanding of fundamental actions to be taken in the event of partial loss of intact buoyancy</p> <p>Understanding of the fundamentals of watertight integrity</p> <p><i>Ship construction</i></p> <p>General knowledge of the principal structural members of a ship and the proper names for the various parts</p>	<p>Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 approved in-service experience .2 approved training ship experience .3 approved simulator training, where appropriate .4 approved laboratory equipment training 	<p>The stability conditions comply with the IMO intact stability criteria under all conditions of loading</p> <p>Actions to ensure and maintain the watertight integrity of the ship are in accordance with accepted practice</p>

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Prevent, control and fight fires on board	<p><i>Fire prevention and fire-fighting appliances</i></p> <p>Knowledge of fire prevention</p> <p>Ability to organize fire drills</p> <p>Knowledge of classes and chemistry of fire</p> <p>Knowledge of fire-fighting systems</p> <p>Knowledge of action to be taken in the event of fire, including fires involving oil systems</p>	<p>Assessment of evidence obtained from approved fire-fighting training and experience as set out in section A-VI/3</p>	<p>The type and scale of the problem is promptly identified and initial actions conform with the emergency procedure and contingency plans for the ship</p> <p>Evacuation, emergency shutdown and isolation procedures are appropriate to the nature of the emergency and are implemented promptly</p> <p>The order of priority, and the levels and time-scales of making reports and informing personnel on board, are relevant to the nature of the emergency and reflect the urgency of the problem</p>
Operate life-saving appliances	<p><i>Life-saving</i></p> <p>Ability to organize abandon ship drills and knowledge of the operation of survival craft and rescue boats, their launching appliances and arrangements, and their equipment, including radio life-saving appliances, satellite EPIRBs, SARTs, immersion suits and thermal protective aids.</p> <p>Knowledge of survival at sea techniques</p>	<p>Assessment of evidence obtained from approved training and experience as set out in section A-VI/2, paragraphs 1 to 4</p>	<p>Actions in responding to abandon ship and survival situations are appropriate to the prevailing circumstances and conditions and comply with accepted safety practices and standards</p>

Function: Controlling the operation of the ship and care for persons on board at the operational level (continued)

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Apply medical first aid on board ship	<i>Medical aid</i> Practical application of medical guides and advice by radio, including the ability to take effective action based on such knowledge in the case of accidents or illnesses that are likely to occur on board ship	Assessment of evidence obtained from approved training as set out in section A-VI/4, paragraphs 1 to 3	The identification of probable cause, nature and extent of injuries or conditions is prompt and treatment minimizes immediate threat to life
Monitor compliance with legislative requirements	Basic working knowledge of the relevant IMO conventions concerning safety of life at sea and protection of the marine environment	Assessment of evidence obtained from examination or approved training	Legislative requirements relating to safety of life at sea and protection of the marine environment are correctly identified

Section A-II/2

Mandatory minimum requirements for certification of masters and chief mates on ships of 500 gross tonnage or more

Standard of competence

- 1 Every candidate for certification as master or chief mate of ships of 500 gross tonnage or more shall be required to demonstrate the competence to undertake, at the management level, the tasks, duties and responsibilities listed in column 1 of table A-II/2.
- 2 The minimum knowledge, understanding and proficiency required for certification is listed in column 2 of table A-II/2. This incorporates, expands and extends in depth the subjects listed in column 2 of table A-II/1 for officers in charge of a navigational watch.
- 3 Bearing in mind that the master has ultimate responsibility for the safety of the ship, its passengers, crew and cargo, and for the protection of the marine environment against pollution by the ship and that a chief mate shall be in a position to assume that responsibility at any time, assessment in these subjects shall be designed to test their ability to assimilate all available information that affects the safety of the ship, its passengers, crew or cargo, or the protection of the marine environment.
- 4 The level of knowledge of the subjects listed in column 2 of table A-II/2 shall be sufficient to enable the candidate to serve in the capacity of master or chief mate.
- 5 The level of theoretical knowledge, understanding and proficiency required under the different sections in column 2 of table A-II/2 may be varied according to whether the certificate is to be valid for ships of 3,000 gross tonnage or more or for ships of between 500 gross tonnage and 3,000 gross tonnage.
- 6 Training and experience to achieve the necessary level of theoretical knowledge, understanding and proficiency shall take into account the relevant requirements of this part and the guidance given in part B of this Code.
- 7 Every candidate for certification shall be required to provide evidence of having achieved the required standard of competence in accordance with the methods for demonstrating competence and criteria for evaluating competence tabulated in columns 3 and 4 of table A-II/2.

Near-coastal voyages

8 An Administration may issue a certificate restricted to service on ships engaged exclusively on near-coastal voyages and, for the issue of such a certificate, may exclude such subjects as are not applicable to the waters or ships concerned, bearing in mind the effect on the safety of all ships which may be operating in the same waters.

Table A-II/2
**Specification of minimum standard of competence for masters and chief mates
 on ships of 500 gross tonnage or more**

Function: Navigation at the management level

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Plan a voyage and conduct navigation	Voyage planning and navigation for all conditions by acceptable methods of plotting ocean tracks, taking into account, e.g.: .1 restricted waters .2 meteorological conditions .3 ice .4 restricted visibility .5 traffic separation schemes .6 areas of extensive tidal effects Routing in accordance with the General Principles on Ships' Routing Reporting in accordance with the Guidelines and Criteria for Ship Reporting Systems	Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following: .1 approved in-service experience .2 approved simulator training, where appropriate .3 approved laboratory equipment training using: chart catalogues, charts, nautical publications and ship particulars	The equipment, charts and nautical publications required for the voyage are enumerated and appropriate to the safe conduct of the voyage. The reasons for the planned route are supported by facts and statistical data obtained from relevant sources and publications. Positions, courses, distances and time calculations are correct within accepted accuracy standards for navigational equipment. All potential navigational hazards are accurately identified.

Function: Navigation at the management level (continued)

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
<p>Determine position and the accuracy of resultant position fix by any means</p>	<p><i>Position determination in all conditions:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> .1 by celestial observations .2 by terrestrial observations, including the ability to use appropriate charts, notices to mariners and other publications to assess the accuracy of the resulting position fix .3 using modern electronic navigational aids, with specific knowledge of their operating principles, limitations, sources of error, detection of misrepresentation of information and methods of correction to obtain accurate position fixing 	<p>Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 approved in-service experience .2 approved simulator training, where appropriate .3 approved laboratory equipment training <p>using:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 charts, nautical almanac, plotting sheets, chronometer, sextant and a calculator .2 charts, navigational publications and instruments (azimuth mirror, sextant, log, sounding equipment, compass) and manufacturers' manuals .3 radar, Decca, Loran, satellite navigation systems and appropriate navigational charts and publications 	<p>The primary method chosen for fixing the ship's position is the most appropriate to the prevailing circumstances and conditions</p> <p>The fix obtained by celestial observations is within accepted accuracy levels</p> <p>The fix obtained by terrestrial observations is within accepted accuracy levels</p> <p>The accuracy of the resulting fix is properly assessed</p> <p>The fix obtained by the use of electronic navigational aids is within the accuracy standards of the systems in use. The possible errors affecting the accuracy of the resulting position are stated and methods of minimizing the effects of system errors on the resulting position are properly applied</p>

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Determine and allow for compass errors	<p>Ability to determine and allow for errors of the magnetic and gyro-compasses</p> <p>Knowledge of the principles of magnetic and gyro-compasses</p> <p>An understanding of systems under the control of the master gyro and a knowledge of the operation and care of the main types of gyro-compass</p>	<p>Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 approved in-service experience .2 approved simulator training, where appropriate .3 approved laboratory equipment training <p>using: celestial observations, terrestrial bearings and comparison between magnetic and gyro-compasses</p>	<p>The method and frequency of checks for errors of magnetic and gyro-compasses ensures accuracy of information</p>

Function: Navigation at the management level (continued)

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Co-ordinate search and rescue operations	A thorough knowledge of and ability to apply the procedures contained in the <i>IMO Merchant Ship Search and Rescue Manual (MERSAR)</i>	<p>Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. approved in-service experience 2. approved simulator training, where appropriate 3. approved laboratory equipment training <p>using: relevant publications, charts, meteorological data, particulars of ships involved, radiocommunication equipment and other available facilities and one or more of the following:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. approved SAR training course 2. approved simulator training, where appropriate 3. approved laboratory equipment training 	<p>The plan for co-ordinating search and rescue operations is in accordance with international guidelines and standards</p> <p>Radiocommunications are established and correct communication procedures are followed at all stages of the search and rescue operations</p>
Establish watch-keeping arrangements and procedures	<p>Thorough knowledge of content, application and intent of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea</p> <p>Thorough knowledge of the content, application and intent of the Principles to be observed in keeping a navigational watch.</p> <p>Effective bridge teamwork procedures</p>	<p>Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. approved in-service experience 2. approved simulator training, where appropriate 	<p>Watchkeeping arrangements and procedures are established and maintained in compliance with international regulations and guidelines so as to ensure the safety of navigation, protection of the marine environment and safety of the ship and persons on board.</p>

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
<p>Maintain safe navigation through the use of radar and ARPA and modern navigation systems to assist command decision-making</p> <p><i>Note:</i> Training and assessment in the use of ARPA is not required for those who serve exclusively on ships not fitted with ARPA. This limitation shall be reflected in the endorsement issued to the seafarer concerned.</p>	<p>An appreciation of system errors and thorough understanding of the operational aspects of modern navigational systems, including radar and ARPA</p> <p>Blind pilotage techniques</p> <p>Evaluation of navigational information derived from all sources, including radar and ARPA, in order to make and implement command decisions for collision avoidance and for directing the safe navigation of the ship</p> <p>The inter-relationship and optimum use of all navigational data available for conducting navigation</p>	<p>Assessment of evidence obtained from approved radar simulator and ARPA simulator training</p>	<p>Information obtained from radar and ARPA is correctly interpreted and analysed, taking into account the limitations of the equipment and prevailing circumstances and conditions</p> <p>Action taken to avoid a close encounter or collision with another vessel is in accordance with the International Regulations for Preventing Collisions at Sea</p>

Function: Navigation at the management level (*continued*)

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Forecast weather and oceanographic conditions	<p>Ability to understand and interpret a synoptic chart and to forecast area weather, taking into account local weather conditions and information received by weather fax</p> <p>Knowledge of the characteristics of various weather systems, including tropical revolving storms and avoidance of storm centres and the dangerous quadrants</p> <p>Knowledge of ocean current systems</p> <p>Ability to calculate tidal conditions</p> <p>Use all appropriate navigational publications on tides and currents</p>	<p>Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 approved in-service experience .2 approved laboratory equipment training 	<p>The likely weather conditions predicted for a determined period are based on all available information</p> <p>Actions taken to maintain safety of navigation minimize any risk to safety of the ship</p> <p>Reasons for intended action are backed by statistical data and observations of the actual weather conditions</p>
Respond to navigational emergencies	<p>Precautions when beaching a ship</p> <p>Action to be taken if grounding is imminent, and after grounding</p> <p>Refloating a grounded ship with and without assistance</p> <p>Action to be taken if collision is imminent and following a collision or impairment of the watertight integrity of the hull by any cause</p> <p>Assessment of damage control</p> <p>Emergency steering</p> <p>Emergency towing arrangements and towing procedures</p>	<p>Examination and assessment of evidence obtained from practical instruction, in-service experience and practical drills in emergency procedures</p>	<p>The type and scale of any problem is promptly identified and decisions and actions minimize the effects of any malfunction of the ship's systems</p> <p>Communications are effective and comply with established procedures</p> <p>Decisions and actions maximize safety of persons on board</p>

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
<p>Manoeuvre and handle a ship in all conditions</p>	<p>Manoeuvring and handling a ship in all conditions, including:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 manoeuvres when approaching or pilot stations and embarking or disembarking pilots, with due regard to weather, tide, headreach and stopping distances .2 handling ship in rivers, estuaries and restricted waters, having regard to the effects of current, wind and restricted water on helm response .3 application of constant rate of turn techniques .4 manoeuvring in shallow water, including the reduction in under-keel clearance caused by squat, rolling and pitching .5 interaction between passing ships and between own ship and nearby banks (canal effect) .6 berthing and unberthing under various conditions of wind, tide and current with and without tugs .7 ship and tug interaction .8 use of propulsion and manoeuvring systems 	<p>Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 approved in-service experience .2 approved simulator training, where appropriate .3 approved manned scale ship model, where appropriate 	<p>All decisions concerning berthing and anchoring are based on a proper assessment of the ship's manoeuvring and engine characteristics and the forces to be expected while berthed alongside or lying at anchor</p> <p>While under way, a full assessment is made of possible effects of shallow and restricted waters, ice, banks, tidal conditions, passing ships and own ship's bow and stern wave so that the ship can be safely manoeuvred under various conditions of loading and weather</p>

Function: Navigation at the management level (*continued*)

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Manoeuvre and handle a ship in all conditions <i>(continued)</i>	.9 choice of anchorage; anchoring with one or two anchors in limited anchorages and factors involved in determining the length of anchor cable to be used .10 dragging anchor; clearing fouled anchors .11 dry-docking, both with and without damage .12 management and handling of ships in heavy weather, including assisting a ship or aircraft in distress; towing operations; means of keeping an unmanageable ship out of trough of the sea, lessening drift and use of oil .13 precautions in manoeuvring to launch rescue boats or survival craft in bad weather .14 methods of taking on board survivors from rescue boats and survival craft .15 ability to determine the manoeuvring and propulsion characteristics of common types of ships with special reference to stopping distances and turning circles at various draughts and speeds		

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Manoeuvre and handle a ship in all conditions <i>(continued)</i>	.16 importance of navigating at reduced speed to avoid damage caused by own ship's bow wave and stern wave .17 practical measures to be taken when navigating in or near ice or in conditions of ice accumulation on board .18 use of, and manoeuvring in and near, traffic separation schemes and in vessel traffic service (VTS) areas		
Operate remote controls of propulsion plant and engineering systems and services	Operating principles of marine power plants Ships' auxiliary machinery General knowledge of marine engineering terms	Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following: .1 approved in-service experience .2 approved simulator training, where appropriate	Plant, auxiliary machinery and equipment is operated in accordance with technical specifications and within safe operating limits at all times

Function: Cargo handling and stowage at the management level

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
<p>Plan and ensure safe loading, stowage, securing, care during the voyage and unloading of cargoes</p>	<p>Knowledge of and ability to apply relevant international regulations, codes and standards concerning the safe handling, stowage, securing and transport of cargoes</p> <p>Knowledge of the effect on trim and stability of cargoes and cargo operations</p> <p>Use of stability and trim diagrams and stress-calculating equipment, including automatic data-based (ADB) equipment, and knowledge of loading cargoes and ballasting in order to keep hull stress within acceptable limits</p> <p>Stowage and securing of cargoes on board ships, including cargo-handling gear and securing and lashing equipment</p> <p>Loading and unloading operations, with special regard to the transport of cargoes identified in the Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing</p> <p>General knowledge of tankers and tanker operations</p>	<p>Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 approved in-service experience .2 approved simulator training, where appropriate <p>using: stability, trim and stress tables, diagrams and stress-calculating equipment.</p>	<p>The frequency and extent of cargo condition monitoring is appropriate to its nature and prevailing conditions</p> <p>Unacceptable or unforeseen variations in the condition or specification of the cargo is promptly recognized and remedial action is immediately taken and designed to safeguard the safety of the ship and those on board</p> <p>Cargo operations are planned and executed in accordance with established procedures and legislative requirements</p> <p>Stowage and securing of cargoes ensures that stability and stress conditions remain within safe limits at all times during the voyage</p>

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Carriage of dangerous cargoes	<p>International regulations, standards, codes and recommendations on the carriage of dangerous cargoes, including the International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code and the Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes (BC Code)</p> <p>Carriage of dangerous, hazardous and harmful cargoes; precautions during loading and unloading and care during the voyage</p>	<p>Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 approved in-service experience .2 approved simulator training where appropriate .3 approved specialist training 	<p>Planned distribution of cargo is based on reliable information and is in accordance with established guidelines and legislative requirements</p> <p>Information on dangers, hazards and special requirements is recorded in a format suitable for easy reference in the event of an incident</p>

Function: Controlling the operation of the ship and care for persons on board at the management level

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Control trim, stability and stress	<p>Understanding of fundamental principles of ship construction and the theories and factors affecting trim and stability and measures necessary to preserve trim and stability</p> <p>Knowledge of the effect on trim and stability of a ship in the event of damage to and consequent flooding of a compartment and countermeasures to be taken</p> <p>Knowledge of IMO recommendations concerning ship stability</p>	<p>Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 approved in-service experience .2 approved training ship experience .3 approved simulator training, where appropriate 	<p>Stability and stress conditions are maintained within safe limits at all times</p>
Monitor and control compliance with legislative requirements and measures to ensure safety of life at sea and the protection of the marine environment	<p>Knowledge of international maritime law embodied in international agreements and conventions</p> <p>Regard shall be paid especially to the following subjects:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 certificates and other documents required to be carried on board ships by international conventions, how they may be obtained and their period of validity .2 responsibilities under the relevant requirements of the International Convention on Load Lines 	<p>Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 approved in-service experience .2 approved training ship experience .3 approved simulator training, where appropriate 	<p>Procedures for monitoring operations and maintenance comply with legislative requirements</p> <p>Potential non-compliance is promptly and fully identified</p> <p>Planned renewal and extension of certificates ensures continued validity of surveyed items and equipment</p>

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
<p>Monitor and control compliance with legislative requirements and measures to ensure safety of life at sea and the protection of the marine environment <i>(continued)</i></p>	<p>.3 responsibilities under the relevant requirements of the International Convention for the Safety of Life at Sea</p> <p>.4 responsibilities under the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships</p> <p>.5 maritime declarations of health and the requirements of the International Health Regulations</p> <p>.6 responsibilities under international instruments affecting the safety of the ship, passengers, crew and cargo</p> <p>.7 methods and aids to prevent pollution of the marine environment by ships</p> <p>.8 national legislation for implementing international agreements and conventions</p>		

Function: Controlling the operation of the ship and care for persons on board at the management level (continued)

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
<p>Maintain safety and security of the ship's crew and passengers and the operational condition of life-saving, fire-fighting and other safety systems</p>	<p>A thorough knowledge of life-saving appliance regulations (International Convention for the Safety of Life at Sea)</p> <p>Organization of fire and abandon ship drills</p> <p>Maintenance of operational condition of life-saving, fire-fighting and other safety systems</p> <p>Actions to be taken to protect and safeguard all persons on board in emergencies</p> <p>Actions to limit damage and save the ship following a fire, explosion, collision or grounding</p>	<p>Examination and assessment of evidence obtained from practical instruction and approved in-service training and experience</p>	<p>Procedures for monitoring fire-detection and safety systems ensure that all alarms are detected promptly and acted upon in accordance with established emergency procedures</p>
<p>Develop emergency and damage control plans and handle emergency situations</p>	<p>Preparation of contingency plans for response to emergencies</p> <p>Ship construction, including damage control</p> <p>Methods and aids for fire prevention, detection and extinction</p> <p>Functions and use of life-saving appliances</p>	<p>Examination and assessment of evidence obtained from approved in-service training and experience</p>	<p>Emergency procedures are in accordance with the established plans for emergency situations</p>

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Organize and manage the crew	<p>A knowledge of personnel management, organization and training on board ship</p> <p>A knowledge of related international maritime conventions and recommendations, and national legislation</p>	Examination and assessment of evidence obtained from approved in-service training and experience	<p>The crew are allocated duties and informed of expected standards of work and behaviour in a manner appropriate to the individuals concerned</p> <p>Training objectives and activities are based on an assessment of current competence and capabilities and operational requirements</p>
Organize and manage the provision of medical care on board	<p>A thorough knowledge of the use and contents of the following publications:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 <i>International Medical Guide for Ships</i> or equivalent national publications .2 Medical section of the <i>International Code of Signals</i> .3 <i>Medical First Aid Guide for Use in Accidents Involving Dangerous Goods</i> 	Examination and assessment of evidence obtained from approved training	Action taken and procedures followed correctly apply and make full use of advice available

Section A-II/3

Mandatory minimum requirements for certification of officers in charge of a navigational watch and of masters on ships of less than 500 gross tonnage, engaged on near-coastal voyages

OFFICER IN CHARGE OF A NAVIGATIONAL WATCH**Standard of competence**

- 1 Every candidate for certification shall:
 - .1 be required to demonstrate the competence to undertake, at operational level, the tasks, duties and responsibilities listed in column 1 of table A-II/3;
 - .2 at least hold an appropriate certificate for performing VHF radio-communications in accordance with the requirements of the Radio Regulations; and
 - .3 if designated to have primary responsibility for radiocommunications during distress incidents, hold an appropriate certificate issued or recognized under the provisions of the Radio Regulations.
- 2 The minimum knowledge, understanding and proficiency required for certification is listed in column 2 of table A-II/3.
- 3 The level of knowledge of the subjects listed in column 2 of table A-II/3 shall be sufficient to enable the candidate to serve in the capacity of officer in charge of a navigational watch.
- 4 Training and experience to achieve the necessary level of theoretical knowledge, understanding and proficiency shall be based on section A-VIII/2, part 3-1 – Principles to be observed in keeping a navigational watch, and shall also take into account the relevant requirements of this part and the guidance given in part B of this Code.
- 5 Every candidate for certification shall be required to provide evidence of having achieved the required standard of competence in accordance with the methods for demonstrating competence and the criteria for evaluating competence tabulated in columns 3 and 4 of table A-II/3.

Special training

- 6 Every candidate for certification as officer in charge of a navigational watch on ships of less than 500 gross tonnage, engaged on near-coastal voyages, who, in accordance with paragraph 4.2.1 of regulation II/3, is required to have completed special training, shall follow an approved programme of on-board training which:

- .1 ensures that during the required period of seagoing service the candidate receives systematic practical training and experience in the tasks, duties and responsibilities of an officer in charge of a navigational watch, taking into account the guidance given in section B-II/1 of this Code;
- .2 is closely supervised and monitored by qualified officers on board the ships in which the approved seagoing service is performed; and
- .3 is adequately documented in a training record book or similar document.

MASTER

7 Every candidate for certification as master on ships of less than 500 gross tonnage, engaged on near-coastal voyages, shall meet the requirements for an officer in charge of a navigational watch set out below and, in addition, shall be required to provide evidence of knowledge and ability to carry out all the duties of such a master.

Table A-II/3
 Specification of minimum standard of competence for officers in charge of
 a navigational watch and for masters on ships of less than 500 gross tonnage
 engaged on near-coastal voyages

Function: Navigation at the operational level

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
Competence	<p>Knowledge, understanding and proficiency</p> <p><i>Navigation</i> Ability to determine the ship's position by the use of:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 landmarks .2 aids to navigation, including lighthouses, beacons and buoys .3 dead reckoning, taking into account winds, tides, currents and estimated speed 	<p>Methods for demonstrating competence</p> <p>Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 approved in-service experience .2 approved training ship experience .3 approved simulator training, where appropriate .4 approved laboratory equipment training <p>using: chart catalogues, charts, navigational publications, radio navigational warnings, sextant, azimuth mirror, electronic navigation equipment, echo-sounding equipment, compass</p>	<p>Criteria for evaluating competence</p> <p>Information obtained from navigational charts and publications is relevant, interpreted correctly and properly applied</p> <p>The primary method of fixing the ship's position is the most appropriate to the prevailing circumstances and conditions</p> <p>The position is determined within the limits of acceptable instrument/system errors</p> <p>The reliability of the information obtained from the primary method of position fixing is checked at appropriate intervals</p> <p>Calculations and measurements of navigational information are accurate</p>

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
<p>Plan and conduct a coastal passage and determine position (continued)</p>	<p>Thorough knowledge of and ability to use navigational charts and publications, such as sailing directions, tide tables, notices to mariners, radio navigational warnings and ships' routing information</p> <p>Reporting in accordance with the Guidelines and Criteria for Ship Reporting Systems</p> <p>Note: This item only required for certification as master</p> <p><i>Navigational aids and equipment</i></p> <p>Ability to operate safely and determine the ship's position by use of all navigational aids and equipment commonly fitted on board the ships concerned</p> <p><i>Compasses</i></p> <p>Knowledge of the errors and corrections of magnetic compasses</p> <p>Ability to determine errors of the compass using terrestrial means, and to allow for such errors</p>	<p>Assessment of evidence obtained from approved radar navigation and ARPA simulator training</p>	<p>Charts and publications selected are the largest scale on board suitable for the area of navigation and charts are corrected in accordance with the latest information available</p> <p>Performance checks and tests of navigation systems comply with manufacturer's recommendations, good navigational practice and IMO resolutions on performance standards for navigational equipment</p> <p>Interpretation and analysis of information obtained from radar is in accordance with accepted navigational practice and takes account of the limits and accuracy levels of radar.</p> <p>Errors in magnetic compasses are determined and applied correctly to courses and bearings</p>

Function: Navigation at the operational level (*continued*)

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Plan and conduct a coastal passage and determine position <i>(continued)</i>	<p><i>Automatic pilot</i> Knowledge of automatic pilot systems and procedures; change-over from manual to automatic control and vice versa; adjustment of controls for optimum performance</p> <p><i>Meteorology</i> Ability to use and interpret information obtained from shipborne meteorological instruments</p> <p>Knowledge of the characteristics of the various weather systems, reporting procedures and recording systems</p> <p>Ability to apply the meteorological information available</p>		<p>Selection of the mode of steering is the most suitable for prevailing weather, sea and traffic conditions and intended manoeuvres</p> <p>Measurements and observations of weather conditions are accurate and appropriate to the passage</p> <p>Meteorological information is evaluated and applied to maintain the safe passage of the vessel</p>

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
<p>Maintain a safe navigational watch</p>	<p><i>Watchkeeping</i> Thorough knowledge of content, application and intent of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea Knowledge of content of the Principles to be observed in keeping a navigational watch Use of routing in accordance with the General Provisions on Ships' Routing</p>	<p>Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 approved in-service experience .2 approved training ship experience .3 approved simulator training, where appropriate .4 approved laboratory equipment training 	<p>The conduct, handover and relief of the watch conforms with accepted principles and procedures A proper look-out is maintained at all times and in conformity with accepted principles and procedures Lights, shapes and sound signals conform with the requirements contained in the International Regulations for Preventing Collisions at Sea and are correctly recognized The frequency and extent of monitoring of traffic, the ship and the environment conforms with accepted principles and procedures Action to avoid close encounters and collision with other vessels is in accordance with the International Regulations for Preventing Collisions at Sea. Decisions to adjust course and/or speed are both timely and in accordance with accepted navigation procedures A proper record is maintained of movements and activities relating to the navigation of the ship Responsibility for safe navigation is clearly defined at all times, including periods when the master is on the bridge and when under pilotage</p>

Function: Navigation at the operational level (continued)

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Respond to emergencies	<p>Emergency procedures, including:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 precautions for the protection and safety of passengers in emergency situations .2 initial assessment of damage and damage control .3 action to be taken following a collision .4 action to be taken following a grounding <p>In addition, the following material should be included for certification as master:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 emergency steering .2 arrangements for towing and for being taken in tow .3 rescuing persons from the sea .4 assisting a vessel in distress .5 appreciation of the action to be taken when emergencies arise in port 	<p>Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 approved in-service experience .2 approved training ship experience .3 approved simulator training, where appropriate .4 practical instruction 	<p>The type and scale of the emergency is promptly identified</p> <p>Initial actions and, if appropriate, manoeuvring are in accordance with contingency plans and are appropriate to the urgency of the situation and the nature of the emergency</p>
Respond to a distress signal at sea	<p><i>Search and rescue</i></p> <p>Knowledge of the contents of the <i>IMO Merchant Ship Search and Rescue Manual (MERSAR)</i></p>	<p>Examination and assessment of evidence obtained from practical instruction or approved simulator training, where appropriate</p>	<p>The distress or emergency signal is immediately recognized</p> <p>Contingency plans and instructions in standing orders are implemented and complied with</p>

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Manoeuvre the ship and operate small ship power plants	<p><i>Ship manoeuvring and handling</i></p> <p>Knowledge of factors affecting safe manoeuvring and handling</p> <p>The operation of small ship power plants and auxiliaries</p> <p>Proper procedures for anchoring and mooring</p>	<p>Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. approved in-service experience 2. approved training ship experience 3. approved simulator training, where appropriate 	<p>Safe operating limits of ship propulsion, steering and power systems are not exceeded in normal manoeuvres</p> <p>Adjustments made to the ship's course and speed maintain safety of navigation</p> <p>Plant, auxiliary machinery and equipment is operated in accordance with technical specifications and within safe operating limits at all times</p>

Function: Cargo handling and stowage at the operational level

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Monitor the loading, stowage, securing and unloading of cargoes and their care during the voyage	<p><i>Cargo handling, stowage and securing</i></p> <p>Knowledge of safe handling, stowage and securing of cargoes including dangerous, hazardous and harmful cargoes and their effect on the safety of life and of the ship</p> <p>Use of the International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code</p>	<p>Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. approved in-service experience 2. approved training ship experience 3. approved simulator training, where appropriate 	<p>Cargo operations are carried out in accordance with the cargo plan or other documents and established safety rules/regulations, equipment operating instructions and shipboard stowage limitations</p> <p>The handling of dangerous, hazardous and harmful cargoes complies with international regulations and recognized standards and codes of safe practice</p>

Function: Controlling the operation of the ship and care for persons on board at the operational level

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Ensure compliance with pollution-prevention requirements	<p><i>Prevention of pollution of the marine environment and anti-pollution procedures</i></p> <p>Knowledge of the precautions to be taken to prevent pollution of the marine environment and anti-pollution procedures</p> <p>Anti-pollution procedures and all associated equipment</p>	<p>Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 approved in-service experience .2 approved training ship experience 	<p>Procedures for monitoring shipboard operations and ensuring compliance with MARPOL requirements are fully observed</p>
<p>Maintain seaworthiness of the ship</p> <p><i>Ship stability</i></p> <p>Working knowledge and application of stability, trim and stress tables, diagrams and stress-calculating equipment</p> <p>Understanding of fundamental actions to be taken in the event of partial loss of intact buoyancy</p> <p>Understanding of the fundamentals of watertight integrity</p> <p><i>Ship construction</i></p> <p>General knowledge of the principal structural members of a ship and the proper names for the various parts</p>	<p>Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 approved in-service experience .2 approved training ship experience .3 approved simulator training, where appropriate .4 approved laboratory equipment training 	<p>Stability conditions comply with the IMO intact stability criteria under all conditions of loading</p> <p>Actions to ensure and maintain the watertight integrity of the ship are in accordance with accepted practice</p>	

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Prevent, control and fight fires on board	<p><i>Fire prevention and fire-fighting appliances</i></p> <p>Knowledge of fire prevention</p> <p>Ability to organize fire drills</p> <p>Knowledge of classes and chemistry of fire</p> <p>Knowledge of fire-fighting systems</p> <p>Understanding of action to be taken in the event of fire, including fires involving oil systems</p>	Assessment of evidence obtained from approved fire-fighting training and experience as set out in section A-VI/3	<p>The type and scale of the problem is promptly identified and initial actions conform with the emergency procedures and contingency plans for the ship</p> <p>Evacuation, emergency shutdown and isolation procedures are appropriate to the nature of the emergency and are implemented promptly.</p> <p>The order of priority, and the levels and time-scales of making reports and informing personnel on board, are relevant to the nature of the emergency and reflect the urgency of the problem</p>
Operate life-saving appliances	<p><i>Life-saving</i></p> <p>Ability to organize abandon ship drills and knowledge of the operation of survival craft and rescue boats, their launching appliances and arrangements, and their equipment, including radio life-saving appliances, satellite EPIRBs, SARTs, immersion suits and thermal protective aids.</p> <p>Knowledge of survival at sea techniques</p>	Assessment of evidence obtained from approved training and experience as set out in section A-VI/2, paragraphs 1 to 4	Actions in responding to abandon ship and survival situations are appropriate to the prevailing circumstances and conditions and comply with accepted safety practices and standards

Function: Controlling the operation of the ship and care for persons on board at the operational level (*continued*)

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Apply medical first aid on board ship	<p><i>Medical aid</i></p> <p>Practical application of medical guides and advice by radio, including the ability to take effective action based on such knowledge in the case of accidents or illnesses that are likely to occur on board ship</p>	Assessment of evidence obtained from approved training as set out in section A-VI/4, paragraphs 1 to 3	The identification of probable cause, nature and extent of injuries or conditions is prompt and treatment minimizes immediate threat to life
Monitor compliance with legislative requirements	Basic working knowledge of the relevant IMO conventions concerning safety of life at sea and protection of the marine environment	Assessment of evidence obtained from examination or approved training	Legislative requirements relating to safety of life at sea and protection of the marine environment are correctly identified

Section A-II/4

Mandatory minimum requirements for certification of ratings forming part of a navigational watch

Standard of competence

- 1 Every rating forming part of a navigational watch on a seagoing ship of 500 gross tonnage or more shall be required to demonstrate the competence to perform the navigation function at the support level, as specified in column 1 of table A-II/4.
- 2 The minimum knowledge, understanding and proficiency required of ratings forming part of a navigational watch on a seagoing ship of 500 gross tonnage or more is listed in column 2 of table A-II/4.
- 3 Every candidate for certification shall be required to provide evidence of having achieved the required standard of competence in accordance with the methods for demonstrating competence and the criteria for evaluating competence specified in columns 3 and 4 of table A-II/4. The reference to “practical test” in column 3 may include approved shore-based training in which the students undergo practical testing.
- 4 Where there are no tables of competence for the support level in respect to certain functions, it remains the responsibility of the Administration to determine the appropriate training, assessment and certification requirements to be applied to personnel designated to perform those functions at the support level.

Table A-II/4
 Specification of minimum standard of competence for ratings forming part of a navigational watch

Function: Navigation at the support level

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Steer the ship and comply with helm orders also in the English language	Use of magnetic and gyro-compasses Helm orders Change-over from automatic pilot to hand steering and vice versa	Assessment of evidence obtained from: .1 practical test, or .2 approved in-service experience or approved training ship experience	A steady course is steered within acceptable limits having regard to the area of navigation and prevailing sea state. Alterations of course are smooth and controlled Communications are clear and concise at all times and orders are acknowledged in a seamanlike manner
Keep a proper look-out by sight and hearing	Responsibilities of a look-out, including reporting the approximate bearing of a sound signal, light or other object in degrees or points	Assessment of evidence obtained from: .1 practical test, or .2 approved in-service experience or approved training ship experience	Sound signals, lights and other objects are promptly detected and their appropriate bearing in degrees or points is reported to the officer of the watch

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
<p>Contribute to monitoring and controlling a safe watch</p>	<p>Shipboard terms and definitions Use of appropriate internal communication and alarm systems Ability to understand orders and to communicate with the officer of the watch in matters relevant to watch-keeping duties Procedures for the relief, maintenance and handover of a watch Information required to maintain a safe watch Basic environmental protection procedures</p>	<p>Assessment of evidence obtained from approved in-service experience or approved training ship experience</p>	<p>Communications are clear and concise and advice/clarification is sought from the officer on watch where watch information or instructions are not clearly understood Maintenance, handover and relief of the watch is in conformity with accepted practices and procedures</p>
<p>Operate emergency equipment and apply emergency procedures</p>	<p>Knowledge of emergency duties and alarm signals Knowledge of pyrotechnic distress signals; satellite EPIRBs and SARTs Avoidance of false distress alerts and action to be taken in event of accidental activation</p>	<p>Assessment of evidence obtained from demonstration and approved in-service experience or approved training ship experience</p>	<p>Initial action on becoming aware of an emergency or abnormal situation is in conformity with established practices and procedures Communications are clear and concise at all times and orders are acknowledged in a seamanlike manner The integrity of emergency and distress alerting systems is maintained at all times</p>

Chapter III

Standards regarding the engine department

Section A-III/1

Mandatory minimum requirements for certification of officers in charge of an engineering watch in a manned engine-room or as designated duty engineers in a periodically unmanned engine-room

Training

1 The education and training required by paragraph 2.3 of regulation III/1 shall include training in mechanical and electrical workshop skills relevant to the duties of an engineer officer.

On-board training

2 Every candidate for certification as officer in charge of an engineering watch in a manned engine-room or as designated duty engineer in a periodically unmanned engine-room of ships powered by main propulsion machinery of 750 kW or more shall follow an approved programme of on-board training which:

- .1 ensures that during the required period of seagoing service the candidate receives systematic practical training and experience in the tasks, duties and responsibilities of an officer in charge of an engine-room watch, taking into account the guidance given in section B-III/1 of this Code;
- .2 is closely supervised and monitored by a qualified and certificated engineer officer aboard the ships in which the approved seagoing service is performed; and
- .3 is adequately documented in a training record book.

Standard of competence

3 Every candidate for certification as officer in charge of an engineering watch in a manned engine-room or as designated duty engineer in a periodically unmanned engine-room on a seagoing ship powered by main propulsion machinery of 750 kW propulsion power or more shall be required to demonstrate ability to undertake, at the operational level, the tasks, duties and responsibilities listed in column 1 of table A-III/1.

4 The minimum knowledge, understanding and proficiency required for certification is listed in column 2 of table A-III/1.

5 The level of knowledge of the material listed in column 2 of table A-III/1 shall be sufficient for engineer officers to carry out their watchkeeping duties.

6 Training and experience to achieve the necessary theoretical knowledge, understanding and proficiency shall be based on section A-VIII/2, part 3-2 – Principles to be observed in keeping an engineering watch, and shall take into account the relevant requirements of this part and the guidance given in part B of this Code.

7 Candidates for certification for service in ships in which steam boilers do not form part of their machinery may omit the relevant requirements of table A-III/1. A certificate awarded on such a basis shall not be valid for service on ships in which steam boilers form part of a ship's machinery until the engineer officer meets the standard of competence in the items omitted from table A-III/1. Any such limitation shall be stated on the certificate and in the endorsement.

8 Every candidate for certification shall be required to provide evidence of having achieved the required standard of competence in accordance with the methods for demonstrating competence and the criteria for evaluating competence tabulated in columns 3 and 4 of table A-III/1.

Near-coastal voyages

9 The requirements of paragraphs 2.2 and 2.3 of regulation III/1 may be varied for engineer officers of ships powered by main propulsion machinery of less than 3,000 kW propulsion power engaged on near-coastal voyages, bearing in mind the effect on the safety of all ships which may be operating in the same waters. Any such limitation shall be stated on the certificate and in the endorsement.

Table A-III/1
Specification of minimum standard of competence for officers in charge of an engineering watch in a manned engine-room or designated duty engineers in a periodically unmanned engine-room

Function: Marine engineering at the operational level

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Use appropriate tools for fabrication and repair operations typically performed on ships	<p>Characteristics and limitations of materials used in construction and repair of ships and equipment</p> <p>Characteristics and limitations of processes used for fabrication and repair</p> <p>Properties and parameters considered in the fabrication and repair of systems and components</p> <p>Application of safe working practices in the workshop environment</p>	<p>Assessment of evidence obtained from one or more of the following:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 approved workshop skills training .2 approved practical experience and tests 	<p>Identification of important parameters for fabrication of typical ship related components is appropriate</p> <p>Selection of material is appropriate</p> <p>Fabrication is to designated tolerances</p> <p>Use of equipment and machine tools is appropriate and safe</p>
Use hand tools and measuring equipment for dismantling, maintenance, repair and re-assembly of shipboard plant and equipment	<p>Design characteristics and selection of materials in construction of equipment</p> <p>Interpretation of machinery drawings and handbooks</p> <p>Operational characteristics of equipment and systems</p>	<p>Assessment of evidence obtained from one or more of the following:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 approved workshop skills training .2 approved practical experience and tests 	<p>Safety procedures followed are appropriate</p> <p>Selection of tools and spare gear is appropriate</p> <p>Dismantling, inspecting, repairing and reassembling equipment is in accordance with manuals and good practice</p> <p>Re-commissioning and performance testing is in accordance with manuals and good practice</p>

Function: Marine engineering at the operational level (continued)

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Use hand tools, electrical and electronic measuring and test equipment for fault finding, maintenance and repair operations	<p>Safety requirements for working on shipboard electrical systems</p> <p>Construction and operational characteristics of shipboard AC and DC electrical systems and equipment</p> <p>Construction and operation of electrical test and measuring equipment</p>	<p>Assessment of evidence obtained from one or more of the following:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 approved workshop skills training .2 approved practical experience and tests 	<p>Implementation of safety procedures is satisfactory</p> <p>Selection and use of test equipment is appropriate and interpretation of results is accurate</p> <p>Selection of procedures for the conduct of repair and maintenance is in accordance with manuals and good practice</p> <p>Commissioning and performance testing of equipment and systems brought back into service after repair is in accordance with manuals and good practice</p>
Maintain a safe engineering watch	<p>Thorough knowledge of Principles to be observed in keeping an engineering watch, including:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 duties associated with taking over and accepting a watch .2 routine duties undertaken during a watch .3 maintenance of the machinery space log-book and the significance of the readings taken .4 duties associated with handing over a watch 	<p>Assessment of evidence obtained from one or more of the following:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 approved in-service experience .2 approved training ship experience .3 approved simulator training, where appropriate .4 approved laboratory equipment training 	<p>The conduct, handover and relief of the watch conforms with accepted principles and procedures</p> <p>The frequency and extent of monitoring of engineering equipment and systems conforms to manufacturers' recommendations and accepted principles and procedures, including Principles to be observed in keeping an engineering watch</p> <p>A proper record is maintained of the movements and activities relating to the ship's engineering systems</p>

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Maintain a safe engineering watch (continued)	<p>Safety and emergency procedures; change-over of remote/automatic to local control of all systems</p> <p>Safety precautions to be observed during a watch and immediate actions to be taken in the event of fire or accident, with particular reference to oil systems</p>		
Use English in written and oral form	Adequate knowledge of the English language to enable the officer to use engineering publications and to perform engineering duties	Examination and assessment of evidence obtained from practical instruction	<p>English language publications relevant to engineering duties are correctly interpreted</p> <p>Communications are clear and understood</p>
Operate main and auxiliary machinery and associated control systems	<p>Main and auxiliary machinery:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. preparation of main machinery and preparation of auxiliary machinery for operation 2. operation of steam boilers, including combustion systems 3. methods of checking water level in steam boilers and action necessary if water level is abnormal 4. location of common faults in machinery and plant in engine and boiler rooms and action necessary to prevent damage 	<p>Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. approved in-service experience 2. approved training ship experience 3. approved simulator training, where appropriate 4. approved laboratory equipment training 	<p>Operations are planned and carried out in accordance with established rules and procedures to ensure safety of operations and avoid pollution of the marine environment</p> <p>Deviations from the norm are promptly identified</p> <p>The output of plant and engineering systems consistently meets requirements, including bridge orders relating to changes in speed and direction</p> <p>The causes of machinery malfunctions are promptly identified and actions are designed to ensure the overall safety of the ship and the plant, having regard to the prevailing circumstances and conditions</p>

Function: Marine engineering at the operational level (continued)

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Operate pumping systems and associated control systems	Pumping systems: .1 routine pumping operations .2 operation of bilge, ballast and cargo pumping systems	Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following: .1 approved in-service experience .2 approved training ship experience .3 approved simulator training, where appropriate .4 approved laboratory equipment training	Operations are planned and carried out in accordance with established rules and procedures to ensure safety of operations and avoid pollution of the marine environment

Function: Electrical, electronic and control engineering at the operational level

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Operate alternators, generators and control systems	<i>Generating plant</i> Appropriate basic electrical knowledge and skills Preparing, starting, coupling and changing over alternators or generators Location of common faults and action to prevent damage <i>Control systems</i> Location of common faults and action to prevent damage	Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following: .1 approved in-service experience .2 approved training ship experience .3 approved simulator training, where appropriate .4 approved laboratory equipment training	Operations are planned and carried out in accordance with established rules and procedures to ensure safety of operations

Function: Maintenance and repair at the operational level

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Maintain marine engineering systems, including control systems	<p><i>Marine systems</i> Appropriate basic mechanical knowledge and skills</p> <p><i>Safety and emergency procedures</i> Safe isolation of electrical and other types of plant and equipment required before personnel are permitted to work on such plant or equipment</p> <p>Undertake maintenance and repair to plant and equipment</p>	<p>Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 approved in-service experience .2 approved training ship experience .3 approved simulator training, where appropriate .4 approved laboratory equipment training 	<p>Isolation, dismantling and reassembly of plant and equipment is in accordance with accepted practices and procedures. Action taken leads to the restoration of plant by the method most suitable and appropriate to the prevailing circumstances and conditions</p>

Function: Controlling the operation of the ship and care for persons on board at the operational level

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Ensure compliance with pollution-prevention requirements	<p><i>Prevention of pollution of the marine environment</i> Knowledge of the precautions to be taken to prevent pollution of the marine environment</p> <p>Anti-pollution procedures and all associated equipment</p>	<p>Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 approved in-service experience .2 approved training ship experience 	<p>Procedures for monitoring shipboard operations and ensuring compliance with MARPOL requirements are fully observed</p>

Function: Controlling the operation of the ship and care for persons on board at the operational level (*continued*)

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Maintain seaworthiness of the ship	<p><i>Ship stability</i> Working knowledge and application of stability, trim and stress tables, diagrams and stress-calculating equipment</p> <p>Understanding of the fundamentals of watertight integrity</p> <p>Understanding of fundamental actions to be taken in the event of partial loss of intact buoyancy</p> <p><i>Ship construction</i> General knowledge of the principal structural members of a ship and the proper names for the various parts</p>	<p>Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 approved in-service experience .2 approved training ship experience .3 approved simulator training, where appropriate .4 approved laboratory equipment training 	<p>The stability conditions comply with the IMO intact stability criteria under all conditions of loading</p> <p>Actions to ensure and maintain the watertight integrity of the ship are in accordance with accepted practice</p>
Prevent, control and fight fires on board	<p><i>Fire prevention and fire-fighting appliances</i> Knowledge of fire prevention</p> <p>Ability to organize fire drills</p> <p>Knowledge of classes and chemistry of fire</p> <p>Knowledge of fire-fighting systems</p> <p>Action to be taken in the event of fire, including fires involving oil systems</p>	<p>Assessment of evidence obtained from approved fire-fighting training and experience as set out in section A-VI/3</p>	<p>The type and scale of the problem is promptly identified and initial actions conform with the emergency procedure and contingency plans for the ship</p> <p>Evacuation, emergency shutdown and isolation procedures are appropriate to the nature of the emergency and are implemented promptly</p> <p>The order of priority, and the levels and time-scales of making reports and informing personnel on board, are relevant to the nature of the emergency and reflect the urgency of the problem</p>

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Operate life-saving appliances	<p><i>Life-saving</i></p> <p>Ability to organize abandon ship drills and knowledge of the operation of survival craft and rescue boats, their launching appliances and arrangements, and their equipment, including radio life-saving appliances, satellite EPIRBs, SARTs, immersion suits and thermal protective aids.</p> <p>Knowledge of survival at sea techniques</p>	Assessment of evidence obtained from approved training and experience as set out in section A-VI/2, paragraphs 1 to 4	Actions in responding to abandon ship and survival situations are appropriate to the prevailing circumstances and conditions and comply with accepted safety practices and standards
Apply medical first aid on board ship	<p><i>Medical aid</i></p> <p>Practical application of medical guides and advice by radio, including the ability to take effective action based on such knowledge in the case of accidents or illnesses that are likely to occur on board ship</p>	Assessment of evidence obtained from approved training as set out in section A-VI/4, paragraphs 1 to 3	Identification of probable cause, nature and extent of injuries or conditions is prompt and treatment minimizes immediate threat to life
Monitor compliance with legislative requirements	Basic working knowledge of the relevant IMO conventions concerning safety of life at sea and protection of the marine environment	Assessment of evidence obtained from examination or approved training	Legislative requirements relating to safety of life at sea and protection of the marine environment are correctly identified

Section A-III/2

Mandatory minimum requirements for certification of chief engineer officers and second engineer officers on ships powered by main propulsion machinery of 3,000 kW propulsion power or more

Standard of competence

- 1 Every candidate for certification as chief engineer officer and second engineer officer of seagoing ships powered by main propulsion machinery of 3,000 kW power or more shall be required to demonstrate ability to undertake, at the management level, the tasks, duties and responsibilities listed in column 1 of table A-III/2.
- 2 The minimum knowledge, understanding and proficiency required for certification is listed in column 2 of table A-III/2. This incorporates, expands and extends in depth the subjects listed in column 2 of table A-III/1 for officers in charge of an engineering watch.
- 3 Bearing in mind that a second engineer officer shall be in a position to assume the responsibilities of the chief engineer officer at any time, assessment in these subjects shall be designed to test the candidate's ability to assimilate all available information that affects the safe operation of the ship's machinery and the protection of the marine environment.
- 4 The level of knowledge of the subjects listed in column 2 of table A-III/2 shall be sufficient to enable the candidate to serve in the capacity of chief engineer officer or second engineer officer.
- 5 Training and experience to achieve the necessary level of theoretical knowledge, understanding and proficiency shall take into account the relevant requirements of this part and the guidance given in part B of this Code.
- 6 The Administration may omit knowledge requirements for types of propulsion machinery other than those machinery installations for which the certificate to be awarded shall be valid. A certificate awarded on such a basis shall not be valid for any category of machinery installation which has been omitted until the engineer officer proves to be competent in these knowledge requirements. Any such limitation shall be stated on the certificate and in the endorsement.
- 7 Every candidate for certification shall be required to provide evidence of having achieved the required standard of competence in accordance with the methods for demonstrating competence and the criteria for evaluating competence tabulated in columns 3 and 4 of table A-III/2.

Near-coastal voyages

8 The level of knowledge, understanding and proficiency required under the different sections listed in column 2 of table A-III/2 may be varied for officers of ships with limited propulsion power engaged on near-coastal voyages, as considered necessary, bearing in mind the effect on the safety of all ships which may be operating in the same waters. Any such limitation shall be stated on the certificate and in the endorsement.

Table A-III/2
Specification of minimum standard of competence for chief engineer officers and second engineer officers on ships powered by main propulsion machinery of 3,000 kW propulsion power or more

Function: Marine engineering at the management level

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Plan and schedule operations	<i>Theoretical knowledge</i> Thermodynamics and heat transmission Mechanics and hydromechanics Operating principles of ship power installations (diesel, steam and gas turbine) and refrigeration	Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following: 1. approved in-service experience; 2. approved training ship experience; 3. approved simulator training, where appropriate	The planning and preparation of operations is suited to the design parameters of the power installation and to the requirements of the voyage
Start up and shut down main propulsion and auxiliary machinery, including associated systems	Physical and chemical properties of fuels and lubricants Technology of materials Naval architecture and ship construction, including damage control	Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following: 1. approved in-service experience; 2. approved training ship experience; 3. approved simulator training, where appropriate.	The methods of preparing the start-up and of making available fuels, lubricants, cooling water and air are the most appropriate Checks of pressures, temperatures and revolutions during the start-up and warm-up period are in accordance with technical specifications and agreed work plans Surveillance of main propulsion plant and auxiliary systems is sufficient to maintain safe operating conditions The methods of preparing the shut-down and of supervising the cooling down of the engine are the most appropriate

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Operate, monitor and evaluate engine performance and capacity	<p><i>Practical knowledge</i></p> <p>Operation and maintenance of:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 marine diesel engines .2 marine steam propulsion plant .3 marine gas turbines <p>Operation and maintenance of auxiliary machinery, including pumping and piping systems, auxiliary boiler plant and steering-gear systems</p> <p>Operation, testing and maintenance of control systems</p> <p>Operation and maintenance of cargo-handling equipment and deck machinery</p>	<p>Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 approved in-service experience .2 approved training ship experience .3 approved simulator training, where appropriate 	<p>The methods of measuring the load capacity of the engines are in accordance with technical specifications</p> <p>Performance is checked against bridge orders</p> <p>Performance levels are in accordance with technical specifications</p>
Maintain safety of engine equipment, systems and services	<p>Operation and maintenance of auxiliary machinery, including pumping and piping systems, auxiliary boiler plant and steering-gear systems</p> <p>Operation, testing and maintenance of control systems</p> <p>Operation and maintenance of cargo-handling equipment and deck machinery</p>	<p>Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 approved in-service experience .2 approved training ship experience 	<p>Arrangements for ensuring the safe and efficient operation and condition of the machinery installation are suitable for all modes of operation</p>
Manage fuel and ballast operations	<p>Operation and maintenance of machinery, including pumps and piping systems</p>	<p>Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 approved in-service experience .2 approved training ship experience .3 approved simulator training, where appropriate 	<p>Fuel and ballast operations meet operational requirements and are carried out so as to prevent pollution of the marine environment</p>

Function: Marine engineering at the management level (continued)

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Use internal communication systems	Operation of all internal communication systems on board	Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following: <ol style="list-style-type: none"> .1 approved in-service experience .2 approved training ship experience .3 approved simulator training, where appropriate .4 approved laboratory equipment training 	Transmission and reception of messages are consistently successful Communication records are complete, accurate and comply with statutory requirements

Function: Electrical, electronic and control engineering at the management level

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Operate electrical and electronic control equipment	<p><i>Theoretical knowledge</i> Marine electrotechnology, electronics and electrical equipment</p> <p>Fundamentals of automation, instrumentation and control systems</p> <p><i>Practical knowledge</i> Operation, testing and maintenance of electrical and electronic control equipment, including fault diagnostics</p>	<p>Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. approved in-service experience 2. approved training ship experience 3. approved simulator training, where appropriate 4. approved laboratory equipment training 	<p>Operation of equipment and systems in accordance with operating manuals</p> <p>Performance levels are in accordance with technical specifications</p>
Test, detect faults and maintain and restore electrical and electronic control equipment to operating condition		<p>Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. approved in-service experience 2. approved training ship experience 3. approved simulator training, where appropriate 4. approved laboratory equipment training 	<p>Maintenance activities are correctly planned in accordance with technical, legislative, safety and procedural specifications</p> <p>The effect of malfunctions on associated plant and systems is accurately identified, ship's technical drawings are correctly interpreted, measuring and calibrating instruments are correctly used and actions taken are justified</p>

Function: Maintenance and repair at the management level

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Organize safe maintenance and repair procedures	<p><i>Theoretical knowledge</i> Marine engineering practice</p> <p><i>Practical knowledge</i> Organizing and carrying out safe maintenance and repair procedures</p>	<p>Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 approved in-service experience .2 approved training ship experience .3 approved workshop training 	<p>Maintenance activities are correctly planned and carried out in accordance with technical, legislative, safety and procedural specifications</p> <p>Appropriate plans, specifications, materials and equipment are available for maintenance and repair</p> <p>Action taken leads to the restoration of plant by the most suitable method</p>
Detect and identify the cause of machinery malfunctions and correct faults	<p><i>Practical knowledge</i> Detection of machinery malfunction, location of faults and action to prevent damage</p>	<p>Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 approved in-service experience .2 approved training ship experience .3 approved simulator training, where appropriate 	<p>The methods of comparing actual operating conditions are in accordance with recommended practices and procedures</p> <p>Actions and decisions are in accordance with recommended operating specifications and limitations</p>
Ensure safe working practices	<p><i>Practical knowledge</i> Safe working practices</p>	<p>Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 approved in-service experience .2 approved training ship experience 	<p>Working practices are in accordance with legislative requirements, codes of practice, permits to work and environmental concerns</p>

Function: Controlling the operation of the ship and care for persons on board at the management level

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Control trim, stability and stress	<p>Understanding of fundamental principles of ship construction and the theories and factors affecting trim and stability and measures necessary to preserve trim and stability</p> <p>Knowledge of the effect on trim and stability of a ship in the event of damage to and consequent flooding of a compartment and countermeasures to be taken</p> <p>Knowledge of IMO recommendations concerning ship stability</p>	<p>Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 approved in-service experience .2 approved training ship experience .3 approved simulator training, where appropriate 	<p>Stability and stress conditions are maintained within safety limits at all times</p>
Monitor and control compliance with legislative requirements and measures to ensure safety of life at sea and protection of the marine environment	<p>Knowledge of relevant international maritime law embodied in international agreements and conventions</p> <p>Regard shall be paid especially to the following subjects:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 certificates and other documents required to be carried on board ships by international conventions, how they may be obtained and the period of their legal validity .2 responsibilities under the relevant requirements of the International Convention on Load Lines 	<p>Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 approved in-service experience .2 approved training ship experience .3 approved simulator training, where appropriate 	<p>Procedures for monitoring operations and maintenance comply with legislative requirements</p> <p>Potential non-compliance is promptly and fully identified</p> <p>Requirements for renewal and extension of certificates ensure continued validity of survey items and equipment</p>

Function: Controlling the operation of the ship and care for persons on board at the management level (*continued*)

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
<p>Monitor and control compliance with legislative requirements and measures to ensure safety of life at sea and the protection of the marine environment (<i>continued</i>)</p>	<p>.3 responsibilities under the relevant requirements of the International Convention for the Safety of Life at Sea</p> <p>.4 responsibilities under the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships</p> <p>.5 maritime declarations of health and the requirements of the International Health Regulations</p> <p>.6 responsibilities under international instruments affecting the safety of the ships, passengers, crew or cargo</p> <p>.7 methods and aids to prevent pollution of the environment by ships</p> <p>.8 knowledge of national legislation for implementing international agreements and conventions</p>		

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
<p>Maintain safety and security of the vessel, crew and passengers and the operational condition of life-saving, fire-fighting and other safety systems</p>	<p>A thorough knowledge of life-saving appliance regulations (International Convention for the Safety of Life at Sea)</p> <p>Organization of fire and abandon ship drills</p> <p>Maintenance of operational condition of life-saving, fire-fighting and other safety systems</p> <p>Actions to be taken to protect and safeguard all persons on board in emergencies</p> <p>Actions to limit damage and save the ship following fire, explosion, collision or grounding</p>	<p>Examination and assessment of evidence obtained from practical instruction and approved in-service training and experience</p>	<p>Procedures for monitoring fire-detection and safety systems ensure that all alarms are detected promptly and acted upon in accordance with established emergency procedures</p>
<p>Develop emergency and damage control plans and handle emergency situations</p>	<p>Ship construction, including damage control</p> <p>Methods and aids for fire prevention, detection and extinction</p> <p>Functions and use of life-saving appliances</p>	<p>Examination and assessment of evidence obtained from approved in-service training and experience</p>	<p>Emergency procedures are in accordance with the established plans for emergency situations</p>
<p>Organize and manage the crew</p>	<p>A knowledge of personnel management, organization and training on board ships</p> <p>A knowledge of international maritime conventions and recommendations, and related national legislation</p>	<p>Examination and assessment of evidence obtained from approved in-service training and experience</p>	<p>The crew are allocated duties and informed of expected standards of work and behaviour in a manner appropriate to the individuals concerned</p> <p>Training objectives and activities are based on an assessment of current competence and capabilities and operational requirements</p>

Section A-III/3

Mandatory minimum requirements for certification of chief engineer officers and second engineer officers on ships powered by main propulsion machinery of between 750 kW and 3,000 kW propulsion power

Standard of competence

1 Every candidate for certification as chief engineer officer and second engineer officer of seagoing ships powered by main propulsion machinery of between 750 kW and 3,000 kW power shall be required to demonstrate ability to undertake, at management level, the tasks, duties and responsibilities listed in column 1 of table A-III/2.

2 The minimum knowledge, understanding and proficiency required for certification is listed in column 2 of table A-III/2. This incorporates, expands and extends in depth the subjects listed in column 2 of table A-III/1 for officers in charge of an engineering watch in a manned engine-room or designated duty engineers in a periodically unmanned engine-room.

3 Bearing in mind that a second engineer officer shall be in a position to assume the responsibilities of the chief engineer officer at any time, assessment in these subjects shall be designed to test the candidate's ability to assimilate all available information that affects the safe operation of the ship's machinery and the protection of the marine environment.

4 The level of knowledge of the subjects listed in column 2 of table A-III/2 may be lowered but shall be sufficient to enable the candidate to serve in the capacity of chief engineer officer or second engineer officer at the range of propulsion power specified in this section.

5 Training and experience to achieve the necessary level of theoretical knowledge, understanding and proficiency shall take into account the relevant requirements of this part and the guidance given in part B of this Code.

6 The Administration may omit knowledge requirements for types of propulsion machinery other than those machinery installations for which the certificate to be awarded shall be valid. A certificate awarded on such a basis shall not be valid for any category of machinery installation which has been omitted until the engineer officer proves to be competent in these items. Any such limitation shall be stated on the certificate and in the endorsement.

7 Every candidate for certification shall be required to provide evidence of having achieved the required standard of competence in accordance with the methods for demonstrating competence and the criteria for evaluating competence tabulated in columns 3 and 4 of table A-III/2.

Near-coastal voyages

8 The level of knowledge, understanding and proficiency required under the different sections listed in column 2 of table A-III/2 and the requirements of paragraphs 2.1.1 and 2.1.2 of regulation III/3 may be varied for officers of ships engaged on near-coastal voyages, as considered necessary, bearing in mind the effect on the safety of all ships which may be operating in the same waters. Any such limitation shall be stated on the certificate and in the endorsement.

Section A-III/4

Mandatory minimum requirements for certification of ratings forming part of a watch in a manned engine-room or designated to perform duties in a periodically unmanned engine-room

Standard of competence

1 Every rating forming part of an engine-room watch on a seagoing ship shall be required to demonstrate the competence to perform the marine engineering function at the support level, as specified in column 1 of table A-III/4.

2 The minimum knowledge, understanding and proficiency required of ratings forming part of an engine-room watch is listed in column 2 of table A-III/4.

3 Every candidate for certification shall be required to provide evidence of having achieved the required standard of competence in accordance with the methods for demonstrating competence and the criteria for evaluating competence specified in columns 3 and 4 of table A-III/4. The reference to "practical test" in column 3 may include approved shore-based training in which the students undergo practical testing.

4 Where there are no tables of competence for the support level in respect to certain functions, it remains the responsibility of the Administration to determine the appropriate training, assessment and certification requirements to be applied to personnel designated to perform those functions at the support level.

Table A-III/4
Specification of minimum standard of competence for ratings forming part of an engineering watch

Function: Marine engineering at the support level

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
<p>Carry out a watch routine appropriate to the duties of a rating forming part of an engine-room watch</p> <p>Understand orders and be understood in matters relevant to watchkeeping duties</p>	<p>Terms used in machinery spaces and names of machinery and equipment</p> <p>Engine-room watchkeeping procedures</p> <p>Safe working practices as related to engine-room operations</p> <p>Basic environmental protection procedures</p> <p>Use of appropriate internal communication system</p> <p>Engine-room alarm systems and ability to distinguish between the various alarms, with special reference to fire-extinguishing gas alarms</p>	<p>Assessment of evidence obtained from one or more of the following:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 approved in-service experience; .2 approved training ship experience; or .3 practical test 	<p>Communications are clear and concise and advice or clarification is sought from the officer of the watch where watch information or instructions are not clearly understood</p> <p>Maintenance, handover and relief of the watch is in conformity with accepted principles and procedures</p>
<p>For keeping a boiler watch:</p> <p>Maintain the correct water levels and steam pressures</p>	<p>Safe operation of boilers</p>	<p>Assessment of evidence obtained from one or more of the following:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 approved in-service experience; .2 approved training ship experience; or .3 practical test 	<p>Assessment of boiler condition is accurate and based on relevant information available from local and remote indicators and physical inspections</p> <p>The sequence and timing of adjustments maintains safety and optimum efficiency</p>

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Operate emergency equipment and apply emergency procedures	<p>Knowledge of emergency duties</p> <p>Escape routes from machinery spaces</p> <p>Familiarity with the location and use of fire-fighting equipment in the machinery spaces</p>	Assessment of evidence obtained from demonstration and approved in-service experience or approved training	<p>Initial action on becoming aware of an emergency or abnormal situation conforms with established procedures</p> <p>Communications are clear and concise at all times and orders are acknowledged in a seamanlike manner</p>

Chapter IV

Standards regarding radio personnel

Section A-IV/1

Application

(No provisions)

Section A-IV/2

Mandatory minimum requirements for certification of GMDSS radio personnel

Standard of competence

1 The minimum knowledge, understanding and proficiency required for certification of GMDSS radio personnel shall be sufficient for radio personnel to carry out their radio duties. The knowledge required for obtaining each type of certificate defined in the Radio Regulations shall be in accordance with those regulations. In addition, every candidate for certification shall be required to demonstrate ability to undertake the tasks, duties and responsibilities listed in column 1 of table A-IV/2.

2 The knowledge, understanding and proficiency for endorsement under the Convention of certificates issued under the provisions of the Radio Regulations are listed in column 2 of table A-IV/2.

3 The level of knowledge of the subjects listed in column 2 of table A-IV/2 shall be sufficient for the candidate to carry out his duties.

4 Every candidate shall provide evidence of having achieved the required standard of competence through:

- .1 demonstration of competence to perform the tasks and duties and to assume responsibilities listed in column 1 of table A-IV/2, in accordance with the methods for demonstrating competence and the criteria for evaluating competence tabulated in columns 3 and 4 of that table; and
- .2 examination or continuous assessment as part of an approved course of training based on the material set out in column 2 of table A-IV/2.

Table A-IV/2
Specification of minimum standard of competence for GMDSS radio operators

Function: Radiocommunications at the operational level

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Transmit and receive information using GMDSS subsystems and equipment and fulfilling the functional requirements of GMDSS	In addition to the requirements of the Radio Regulations, a knowledge of: <ol style="list-style-type: none"> .1 search and rescue radiocommunications, including procedures in the <i>IMO Merchant Ship Search and Rescue Manual (MERSAR)</i> .2 the means to prevent the transmission of false distress alerts and the procedures to mitigate the effects of such alerts .3 ship reporting systems .4 radio medical services .5 use of the International Code of Signals and the Standard Marine Navigational Vocabulary as replaced by the Standard Marine Communication Phrases .6 the English language, both written and spoken, for the communication of information relevant to safety of life at sea <p><i>Note:</i> This requirement may be reduced in the case of the Restricted Radio Operator's Certificate</p>	Examination and assessment of evidence obtained from practical demonstration of operational procedures using: <ol style="list-style-type: none"> .1 approved equipment .2 GMDSS communication simulator, where appropriate .3 radiocommunication laboratory equipment 	Transmission and reception of communications comply with international regulations and procedures and are carried out efficiently and effectively English language messages relevant to the safety of the ship and persons on board and protection of the marine environment are correctly handled

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Provide radio services in emergencies	<p>The provision of radio services in emergencies such as:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 abandon ship .2 fire on board ship .3 partial or full breakdown of radio installations <p>Preventive measures for the safety of ship and personnel in connection with hazards related to radio equipment, including electrical and non-ionizing radiation hazards</p>	<p>Examination and assessment of evidence obtained from practical demonstration of operational procedures using:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 approved equipment .2 GMDSS communication simulator, where appropriate .3 radiocommunication laboratory equipment 	<p>Response is carried out efficiently and effectively</p>

Chapter V

Standards regarding special training requirements for personnel on certain types of ships

Section A-V/1

Mandatory minimum requirements for the training and qualifications of masters, officers and ratings on tankers

TANKER FAMILIARIZATION COURSE

1 The tanker familiarization course referred to in paragraph 1.2 of regulation V/1 shall cover at least the syllabus given in paragraphs 2 to 7 below.

Characteristics of cargoes

2 An outline treatment including practical demonstration of the physical properties of oil, chemicals and gases carried in bulk; vapour pressure/temperature relationship; influence of pressure on boiling temperature; explanation of saturated vapour pressure, diffusion, partial pressure, flammability limits, flashpoint and auto-ignition temperature; practical significance of flashpoint and lower flammable limit; simple explanation of types of electrostatic charge generation; chemical symbols and structures; elements of the chemistry of acids and bases and chemical reactions of well-known groupings sufficient to enable proper utilization of codes.

Toxicity

3 Simple explanation of principles and basic concepts; toxicity limits, both acute and chronic effects of toxicity, systemic poisons and irritants.

Hazards

- 4 An explanation of hazards, including:
- .1 explosion and flammability hazards, flammability limits and sources of ignition and explosion;

- .2 health hazards, including the dangers of skin contact, inhalation and ingestion; oxygen deficiency, with particular reference to inert gas systems; harmful properties of cargo carried; accidents to personnel and associated first-aid do's and don'ts;
- .3 hazards to the environment, covering: the effect on human and marine life from the release of oil, chemicals or gases; effect of specific gravity and solubility; danger from vapour cloud drift; effect of vapour pressure and atmospheric conditions;
- .4 reactivity hazards; self-reaction; polymerization; effects of temperature; impurities as catalysts; reaction with air, water and other chemicals; and
- .5 corrosion hazards, covering: the dangers to personnel; attacks on constructional materials; effects of concentration and evolution of hydrogen.

Hazard control

5 Inerting, water padding, drying agents and monitoring techniques; anti-static measures; ventilation; segregation; cargo inhibition and the importance of compatibility of materials.

Safety equipment and protection of personnel

6 The function and calibration of measuring instruments and similar equipment; specialized fire-extinguishing appliances; breathing apparatus and tanker evacuating equipment; safe use of protective clothing and equipment; use of resuscitators and other rescue and escape equipment.

Pollution prevention

7 Procedures to be followed to prevent air and water pollution and measures to be taken in the event of spillage, including the need to:

- .1 immediately report all relevant information to the appropriate officials when a spill is detected or when a malfunction has occurred which poses a risk of a spill;
- .2 promptly notify shore-based response personnel; and
- .3 properly implement shipboard spill-containment procedures.

OIL TANKER TRAINING PROGRAMME

8 The specialized training programme referred to in paragraph 2.2 of regulation V/1 appropriate to duties on oil tankers shall provide theoretical and practical knowledge of the subjects specified in paragraphs 9 to 14 below.

Regulations and codes of practice

9 Familiarization with the appropriate provisions of relevant international conventions; relevant international and national codes; the IMO *Manual on Oil Pollution*; relevant tanker safety guides and relevant port regulations as commonly applied.

Design and equipment of oil tankers

10 Familiarization with piping, pumping, tank and deck arrangements; types of cargo pumps and their application to various types of cargo; tank cleaning, gas-freeing and inerting systems; cargo tank venting and accommodation ventilation; gauging systems and alarms; cargo heating systems; and the safety aspects of electrical systems.

Cargo characteristics

11 Knowledge of the chemical and physical properties of different oil cargoes.

Ship operations

12 Cargo calculations; loading and discharging plans; loading and discharge procedures, including ship-to-ship transfers; checklists; use of monitoring equipment; importance of proper supervision of personnel; gas-freeing operations and tank cleaning operations; where appropriate, crude oil washing procedures and the operation and maintenance of inert gas systems; control of entry into pump-rooms and enclosed spaces; use of gas-detecting and safety equipment; load-on-top and proper ballasting and deballasting procedures; air and water pollution prevention.

Repair and maintenance

13 Precautions to be taken before and during repair and maintenance work, including that affecting pumping, piping, electrical and control systems; safety factors necessary in the performance of hot work; control of hot work and proper hot-work procedures.

Emergency operations

14 The importance of developing ship emergency plans; cargo operations emergency shutdown; action in the event of failure of services essential to cargo; fire fighting on oil tankers; action following collision, stranding or spillage; medical first-aid procedures and the use of resuscitation equipment; use of breathing apparatus for safe entry into and rescue from enclosed spaces.

CHEMICAL TANKER TRAINING PROGRAMME

15 The specialized training programme referred to in paragraph 2.2 of regulation V/1 appropriate to duties on chemical tankers shall provide theoretical and practical knowledge of the subjects specified in paragraphs 16 to 21 below.

Regulations and codes of practice

16 Familiarization with relevant international conventions and relevant IMO and national codes and with relevant tanker safety guides and relevant port regulations as commonly applied.

Design and equipment of chemical tankers

17 A brief description of specialized piping, pumping and tank arrangements, overflow control; types of cargo pumps and their application to various types of cargo; tank cleaning and gas-freeing systems; cargo tank venting; vapour-return systems; accommodation ventilation, airlocks; gauging systems and alarms; tank temperature control systems and alarms; the safety factors of electrical systems.

Cargo characteristics

18 Sufficient knowledge of liquid chemical cargo characteristics to allow proper use of relevant cargo safety guides.

Ship operations

19 Cargo calculations; loading and discharging plans; loading and discharge procedures; vapour-return systems; checklists; use of monitoring equipment; gas-freeing operations and tank cleaning operations, including proper use of absorption and wetting agents and detergents; use and maintenance of inert atmospheres; control of entry into pump-rooms and enclosed spaces; use of detecting and safety equipment; disposal of waste and washings.

Repair and maintenance

20 Precautions to be taken before the repair and maintenance of pumping, piping, electrical and control systems.

Emergency operations

21 The importance of developing ship emergency plans; cargo operations emergency shutdown; action in the event of failure of services essential to cargo; fire fighting on chemical tankers; action following collision, stranding or spillage; medical first-aid procedures and the use of resuscitation and decontamination equipment; use of breathing apparatus and escape equipment; safe entry into and rescue from enclosed spaces.

LIQUEFIED GAS TANKER TRAINING PROGRAMME

22 The specialized training programme referred to in paragraph 2.2 of regulation V/1 appropriate to the duties on liquefied gas tankers shall provide theoretical and practical knowledge of the subjects specified in paragraphs 23 to 34 below.

Regulations and codes of practice

23 Familiarization with relevant international conventions and relevant IMO, national and industry codes.

24 Familiarization with the ship design and equipment of liquefied gas tankers; types of liquefied gas tankers; cargo-containment systems (construction, surveys); cargo-handling equipment (pumps, piping systems); cargo conditioning systems (warm-up, cool-down); tank atmosphere control systems (inert gas, nitrogen); instrumentation of cargo-containment and -handling systems; fire-fighting system and safety and rescue equipment.

Fire fighting

25 Advanced practical fire-fighting techniques and tactics applicable to gas tankers, including the use of water-spray systems.

Chemistry and physics

26 An introduction to basic chemistry and physics as it relates to the safe carriage of liquefied gases in bulk in ships, covering:

- .1 the properties and characteristics of liquefied gases and their vapours, including the definition of gas; simple gas laws; the gas equation; density of gases; diffusion and mixing of gases; compression of gases; liquefaction of gases; refrigeration of gases; critical temperature; the practical significance of flashpoint; upper and lower explosive limits; auto-ignition temperature; compatibility of gases; reactivity; polymerization and inhibitors.
- .2 the properties of single liquids, including densities of liquids and vapours; variation with temperature; vapour pressure and temperature; enthalpy; vaporization and boiling liquids; and
- .3 the nature and properties of solutions, including the solubility of gases in liquids; miscibility between liquids and effects of temperature change;

densities of solutions and dependence on temperature and concentration; effects of dissolved substances on melting and boiling points; hydrates, their formation and dispersion; hygroscopicity; drying of air and other gases; dewpoint and low-temperature effects.

Health hazards

27 Familiarization with health hazards relevant to the carriage of liquefied gas, covering:

- .1 toxicity, including the modes by which liquefied gases and their vapours may be toxic; the toxic properties of inhibitors and of products of combustion of both materials of construction and of liquefied gases carried; acute and chronic effects of toxicity, systemic poisons and irritants; and the Threshold Limit Value (TLV);
- .2 hazards of skin contact, inhalation and ingestion; and
- .3 medical first aid and administering of antidotes.

Cargo containment

28 Principles of containment systems; rules; surveys; tank construction, materials, coatings, insulation and compatibility.

Pollution

29 Hazards to human life and to the marine environment; the effect of specific gravity and solubility; danger from vapour cloud drift and the jettisoning of cryogenic liquids.

Cargo-handling systems

30 A description of the main types of pumps and pumping arrangements and vapour-return systems, piping systems and valves; an explanation of pressure, vacuum, suction, flow, head; filters and strainers; expansion devices; flame screens; commonly used inert gases; storage, generation and distribution systems; temperature and pressure monitoring systems; cargo vent systems; liquid re-circulation and re-liquefaction systems; cargo gauging, instrumentation systems and alarms; gas detection and monitoring systems; CO₂ monitoring systems; cargo boil-off systems and auxiliary systems.

Ship operating procedures

31 Loading and discharging preparations and procedures; checklists; cargo condition maintenance on passage and in harbour; segregation of cargoes and

procedures for cargo transfer; changing cargoes, tank cleaning procedures; cargo sampling; ballasting and deballasting; warm up and gas-freeing procedures; and procedures for cool down of a gas-free system from ambient temperature and the safety precautions involved.

Safety practices and equipment

32 The function, calibration and use of portable measuring instruments; fire-fighting equipment and procedures; breathing apparatus; resuscitators; escape sets; rescue equipment; protective clothing and equipment; entry into enclosed spaces; precautions to be observed before and during repair and maintenance of cargo and control systems; supervision of personnel during potentially hazardous operations; types and principles of certified safe electrical equipment and sources of ignition.

Emergency procedures

33 The importance of developing ship emergency plans; emergency shutdown of cargo operations; emergency cargo valve closing systems; action to be taken in the event of failure of systems or services essential to cargo; and action to be taken following collision or stranding, spillage and envelopment of the ship in toxic or flammable vapour.

General principles of cargo operations

34 Inerting cargo tank and void spaces; tank cool down and loading; operations during loaded and ballasted voyages; discharging and tank stripping and emergency procedures, including pre-planned action in the event of leaks, fire, collision, stranding, emergency cargo discharge and personnel casualty.

Section A-V/2

Mandatory minimum requirements for the training and qualifications of masters, officers, ratings and other personnel on ro-ro passenger ships

Crowd management training

1 The crowd management training required by regulation V/2, paragraph 4 for personnel designated on muster lists to assist passengers in emergency situations shall include, but not necessarily be limited to:

- .1 awareness of life-saving appliance and control plans, including:
 - .1.1 knowledge of muster lists and emergency instructions,
 - .1.2 knowledge of the emergency exits, and

- .1.3 restrictions on the use of elevators;
- .2 the ability to assist passengers *en route* to muster and embarkation stations, including:
 - .2.1 the ability to give clear reassuring orders,
 - .2.2 the control of passengers in corridors, staircases and passageways,
 - .2.3 maintaining escape routes clear of obstructions,
 - .2.4 methods available for evacuation of disabled persons and persons needing special assistance, and
 - .2.5 search of accommodation spaces;
- .3 mustering procedures, including:
 - .3.1 the importance of keeping order,
 - .3.2 the ability to use procedures for reducing and avoiding panic,
 - .3.3 the ability to use, where appropriate, passenger lists for evacuation counts, and
 - .3.4 the ability to ensure that the passengers are suitably clothed and have donned their lifejackets correctly.

Familiarization training

2 The familiarization training required by regulation V/2, paragraph 5 shall at least ensure attainment of the abilities that are appropriate to the capacity to be filled and the duties and responsibilities to be taken up, as follows:

Design and operational limitations

- .1 Ability to properly understand and observe any operational limitations imposed on the ship, and to understand and apply performance restrictions, including speed limitations in adverse weather, which are intended to maintain the safety of life, ship and cargo.

Procedures for opening, closing and securing hull openings

- .2 Ability to apply properly the procedures established for the ship regarding the opening, closing and securing of bow, stern, and side doors and ramps and to correctly operate the related systems.

Legislation, codes and agreements affecting ro-ro passenger ships

- .3 Ability to understand and apply international and national requirements for ro-ro passenger ships relevant to the ship concerned and the duties to be performed.

Stability and stress requirements and limitations

- .4 Ability to take proper account of stress limitations for sensitive parts of the ship such as bow doors and other closing devices that maintain watertight integrity and of special stability considerations which may affect the safety of ro-ro passenger ships.

Procedures for the maintenance of special equipment on ro-ro passenger ships

- .5 Ability to apply properly the shipboard procedures for maintenance of equipment peculiar to ro-ro passenger ships such as bow, stern and side doors and ramps, scuppers and associated systems.

Loading and cargo securing manuals and calculators

- .6 Ability to make proper use of the loading and securing manuals in respect of all types of vehicles and rail cars where applicable, and to calculate and apply stress limitations for vehicle decks.

Dangerous cargo areas

- .7 Ability to ensure proper observance of special precautions and limitations applying to designated dangerous cargo areas.

Emergency procedures

- .8 Ability to ensure proper application of any special procedures to:
- .8.1 prevent or reduce the ingress of water on vehicle decks,
 - .8.2 remove water from vehicle decks, and
 - .8.3 minimize effects of water on vehicle decks.

Safety training for personnel providing direct service to passengers in passenger spaces

3 The additional safety training required by regulation V/2, paragraph 6, shall at least ensure attainment of the abilities as follows:

Communication

- .1 Ability to communicate with passengers during an emergency, taking into account:
- .1.1 the language or languages appropriate to the principal nationalities of passengers carried on the particular route,
 - .1.2 the likelihood that an ability to use an elementary English vocabulary for basic instructions can provide a means of communicating with a passenger in need of assistance whether or not the passenger and crew member share a common language,

- .1.3 the possible need to communicate during an emergency by some other means such as by demonstration, or hand signals, or calling attention to the location of instructions, muster stations, life-saving devices or evacuation routes, when oral communication is impractical,
- .1.4 the extent to which complete safety instructions have been provided to passengers in their native language or languages, and
- .1.5 the languages in which emergency announcements may be broadcast during an emergency or drill to convey critical guidance to passengers and to facilitate crew members in assisting passengers.

Life-saving appliances

- .2 Ability to demonstrate to passengers the use of personal life-saving appliances.

Passenger safety, cargo safety and hull integrity training

4 The passenger safety, cargo safety and hull integrity training required by regulation V/2, paragraph 7, for masters, chief mates, chief engineer officers, second engineer officers and persons assigned immediate responsibility for embarking and disembarking passengers, for loading, discharging or securing cargo or for closing hull openings shall at least ensure attainment of the abilities that are appropriate to their duties and responsibilities as follows:

Loading and embarkation procedures

- .1 Ability to apply properly the procedures established for the ship regarding:
 - .1.1 loading and discharging vehicles, rail cars and other cargo transport units, including related communications,
 - .1.2 lowering and hoisting ramps,
 - .1.3 setting up and stowing retractable vehicle decks, and
 - .1.4 embarking and disembarking passengers, with special attention to disabled persons and persons needing assistance.

Carriage of dangerous goods

- .2 Ability to apply any special safeguards, procedures and requirements regarding the carriage of dangerous goods on board ro-ro passenger ships.

Securing cargoes

- .3 Ability to:
 - .3.1 apply correctly the provisions of the Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing to the vehicles, rail cars and other cargo transport units carried; and

- .3.2 use properly the cargo-securing equipment and materials provided, taking into account their limitations.

Stability, trim and stress calculations

.4 Ability to:

- .4.1 make proper use of the stability and stress information provided,
- .4.2 calculate stability and trim for different conditions of loading, using the stability calculators or computer programs provided,
- .4.3 calculate load factors for decks, and
- .4.4 calculate the impact of ballast and fuel transfers on stability, trim and stress.

Opening, closing and securing hull openings

.5 Ability to:

- .5.1 apply properly the procedures established for the ship regarding the opening, closing and securing of bow, stern and side doors and ramps and to correctly operate the associated systems, and
- .5.2 conduct surveys on proper sealing.

Ro-ro deck atmosphere

.6 Ability to:

- .6.1 use equipment, where carried, to monitor atmosphere in ro-ro cargo spaces, and
- .6.2 apply properly the procedures established for the ship for ventilation of ro-ro cargo spaces during loading and discharging of vehicles, while on voyage and in emergencies.

Crisis management and human behaviour training

5 The crisis management and human behaviour training required by regulation V/2, paragraph 8, for masters, chief mates, chief engineer officers, second engineer officers and any person having responsibility for the safety of passengers in emergency situations shall be to the satisfaction of the Administration based on standards developed by the Organization.

Chapter VI

Standards regarding emergency, occupational safety, medical care and survival functions

Section A-VI/1

Mandatory minimum requirements for familiarization and basic safety training and instruction for all seafarers

Familiarization training

1 Before being assigned to shipboard duties, all persons employed or engaged on a seagoing ship other than passengers, shall receive approved familiarization training in personal survival techniques or receive sufficient information and instruction, taking account of the guidance given in part B, to be able to:

- .1 communicate with other persons on board on elementary safety matters and understand safety information symbols, signs and alarm signals;
- .2 know what to do if:
 - .2.1 a person falls overboard,
 - .2.2 fire or smoke is detected, or
 - .2.3 the fire or abandon ship alarm is sounded;
- .3 identify muster and embarkation stations and emergency escape routes;
- .4 locate and don lifejackets;
- .5 raise the alarm and have basic knowledge of the use of portable fire extinguishers;
- .6 take immediate action upon encountering an accident or other medical emergency before seeking further medical assistance on board; and
- .7 close and open the fire, weathertight and watertight doors fitted in the particular ship other than those for hull openings.

Basic training

2 Seafarers employed or engaged in any capacity on board ship on the business of that ship as part of the ship's complement with designated safety or pollution-prevention duties in the operation of the ship shall, before being assigned to any shipboard duties:

- .1 receive appropriate approved basic training or instruction in:
 - .1.1 personal survival techniques as set out in table A-VI/1-1,
 - .1.2 fire prevention and fire fighting as set out in table A-VI/1-2,
 - .1.3 elementary first aid as set out in table A-VI/1-3, and
 - .1.4 personal safety and social responsibilities as set out in table A-VI/1-4.
- .2 be required to provide evidence of having achieved the required standard of competence to undertake the tasks, duties and responsibilities listed in column 1 of tables A-VI/1-1, A-VI/1-2, A-VI/1-3 and A-VI/1-4 within the previous five years through:
 - .2.1 demonstration of competence, in accordance with the methods and the criteria for evaluating competence tabulated in columns 3 and 4 of those tables; and
 - .2.2 examination or continuous assessment as part of an approved training programme in the subjects listed in column 2 of those tables.

3 The Administration may, in respect of ships other than passenger ships of more than 500 gross tonnage engaged on international voyages and tankers, if it considers that a ship's size and the length or character of its voyage are such as to render the application of the full requirements of this section unreasonable or impracticable, exempt to that extent the seafarers on such a ship or class of ships from some of the requirements, bearing in mind the safety of people on board, the ship and property and the protection of the marine environment.

Table A-VI/1-1
Specification of minimum standard of competence in personal survival techniques

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Survive at sea in the event of ship abandonment	<p>Types of emergency situations which may occur, such as collision, fire, foundering</p> <p>Types of life-saving appliances normally carried on ships</p> <p>Equipment in survival craft</p> <p>Location of personal life-saving appliances</p> <p>Principles concerning survival, including:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 value of training and drills .2 personal protective clothing and equipment .3 need to be ready for any emergency .4 actions to be taken when called to survival craft stations .5 actions to be taken when required to abandon ship .6 actions to be taken when in the water 	<p>Assessment of evidence obtained from approved instruction or during attendance at an approved course or approved in-service experience or examination, including practical demonstration of competence to:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 don a lifejacket .2 don and use an immersion suit .3 safely jump from a height into the water .4 right an inverted liferaft while wearing a lifejacket .5 swim while wearing a lifejacket .6 keep afloat without a lifejacket .7 board a survival craft from ship and water while wearing a lifejacket .8 take initial actions on boarding survival craft to enhance chance of survival .9 stream a drogue or sea-anchor .10 operate survival craft equipment 	<p>Action taken on identifying muster signals is appropriate to the indicated emergency and complies with established procedures</p> <p>The timing and sequence of individual actions are appropriate to the prevailing circumstance and conditions and minimize potential dangers and threats to survival</p> <p>Method of boarding survival craft is appropriate and avoids dangers to other survivors</p> <p>Initial actions after leaving the ship and procedures and actions in water minimize threats to survival</p>

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Survive at sea in the event of ship abandonment <i>(continued)</i>	.7 actions to be taken when aboard a survival craft .8 main dangers to survivors	.11 operate location devices, including radio equipment	

Table A-VI/1-2
 Specification of minimum standard of competence in fire prevention and fire fighting

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
<p>Competence</p> <p>Minimize the risk of fire and maintain a state of readiness to respond to emergency situations involving fire</p>	<p>Knowledge, understanding and proficiency</p> <p>Shipboard fire-fighting organization Location of fire-fighting appliances and emergency escape routes The elements of fire and explosion (the fire triangle) Types and sources of ignition Flammable materials, fire hazards and spread of fire The need for constant vigilance Actions to be taken on board ship Fire and smoke detection and automatic alarm systems Classification of fire and applicable extinguishing agents</p>	<p>Methods for demonstrating competence</p> <p>Assessment of evidence obtained from approved instruction or attendance at an approved course</p>	<p>Criteria for evaluating competence</p> <p>Initial actions on becoming aware of an emergency conform with accepted practices and procedures Action taken on identifying muster signals is appropriate to the indicated emergency and complies with established procedures</p>

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Fight and extinguish fires	<p>Fire-fighting equipment and its location on board</p> <p>Instruction in:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 fixed installations .2 firefighter's outfits .3 personal equipment .4 fire-fighting appliances and equipment .5 fire-fighting methods .6 fire-fighting agents .7 fire-fighting procedures .8 use of breathing apparatus for fighting fires and effecting rescues 	<p>Assessment of evidence obtained from approved instruction or during attendance at an approved course, including practical demonstration in spaces which provide truly realistic training conditions (e.g. simulated shipboard conditions) and, whenever possible and practical, in darkness, of the ability to:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 use various types of portable fire extinguishers .2 use self-contained breathing apparatus .3 extinguish smaller fires, e.g. electrical fires, oil fires, propane fires .4 extinguish extensive fires with water, using jet and spray nozzles .5 extinguish fires with foam, powder or any other suitable chemical agent .6 enter and pass through, with life-line but without breathing apparatus, a compartment into which high-expansion foam has been injected .7 fight fire in smoke-filled enclosed spaces wearing self-contained breathing apparatus 	<p>Clothing and equipment are appropriate to the nature of the fire-fighting operations</p> <p>The timing and sequence of individual actions are appropriate to the prevailing circumstances and conditions</p> <p>Extinguishment of fire is achieved using appropriate procedures, techniques and fire-fighting agents</p> <p>Breathing apparatus procedures and techniques comply with accepted practices and procedures</p>

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Fight and extinguish fires (<i>continued</i>)		.8 extinguish fire with water fog or any other suitable fire-fighting agent in an accommodation room or simulated engine-room with fire and heavy smoke .9 extinguish oil fire with fog applicator and spray nozzles, dry chemical powder or foam applicators .10 effect a rescue in a smoke-filled space wearing breathing apparatus	

Table A-VI/1-3
Specification of minimum standard of competence in elementary first aid

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
<p>Take immediate action upon encountering an accident or other medical emergency</p>	<p>Assessment of needs of casualties and threats to own safety</p> <p>Appreciation of body structure and functions</p> <p>Understanding of immediate measures to be taken in cases of emergency, including the ability to:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 position casualty .2 apply resuscitation techniques .3 control bleeding .4 apply appropriate measures of basic shock management .5 apply appropriate measures in event of burns and scalds, including accidents caused by electric current .6 rescue and transport a casualty .7 improvise bandages and use materials in emergency kit 	<p>Assessment of evidence obtained from approved instruction or during attendance at an approved course</p>	<p>The manner and timing of raising the alarm is appropriate to the circumstances of the accident or medical emergency</p> <p>The identification of probable cause, nature and extent of injuries is prompt and complete and the priority and sequence of actions is proportional to any potential threat to life</p> <p>Risk of further harm to self and casualty is minimized at all times</p>

Table A-VI/1-4
Specification of minimum standard of competence in personal safety and social responsibilities

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Comply with emergency procedures	<p>Types of emergency which may occur, such as collision, fire, foundering</p> <p>Knowledge of shipboard contingency plans for response to emergencies</p> <p>Emergency signals and specific duties allocated to crew members in the muster list; muster stations; correct use of personal safety equipment</p> <p>Action to take on discovering potential emergency, including fire, collision, foundering and ingress of water into the ship</p> <p>Action to take on hearing emergency alarm signals</p> <p>Value of training and drills</p> <p>Knowledge of escape routes and internal communication and alarm systems</p>	Assessment of evidence obtained from approved instruction or during attendance at an approved course	<p>Initial action on becoming aware of an emergency conforms to established emergency response procedures</p> <p>Information given on raising alarm is prompt, accurate, complete and clear</p>
Take precautions to prevent pollution of the marine environment	<p>Effects of operational or accidental pollution of the marine environment</p> <p>Basic environmental protection procedures</p>	Assessment of evidence obtained from approved instruction or during attendance at an approved course	Organizational procedures designed to safeguard the marine environment are observed at all times

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Observe safe working practices	<p>Importance of adhering to safe working practices at all times</p> <p>Safety and protective devices available to protect against potential hazards aboard ship</p> <p>Precautions to be taken prior to entering enclosed spaces</p> <p>Familiarization with international measures concerning accident prevention and occupational health*</p>	Assessment of evidence obtained from approved instruction or during attendance at an approved course	Safe working practices are observed and appropriate safety and protective equipment is correctly used at all times
Understand orders and be understood in relation to shipboard duties	Ability to understand orders and to communicate with others in relation to shipboard duties	Assessment of evidence obtained from approved instruction or during attendance at an approved course	Communications are clear and effective at all times
Contribute to effective human relationships on board ship	<p>Importance of maintaining good human and working relationships aboard ship</p> <p>Social responsibilities; employment conditions; individual rights and obligations; dangers of drug and alcohol abuse</p>	Assessment of evidence obtained from approved instruction or during attendance at an approved course	Expected standards of work and behaviour are observed at all times

* The ILO Code of Practice on "Accident Prevention on Board Ship at Sea and in Port" may be of assistance in the preparation of courses.

Section A-VI/2

Mandatory minimum requirements for the issue of certificates of proficiency in survival craft, rescue boats and fast rescue boats

**PROFICIENCY IN SURVIVAL CRAFT AND RESCUE BOATS
OTHER THAN FAST RESCUE BOATS****Standard of competence**

1 Every candidate for a certificate of proficiency in survival craft and rescue boats other than fast rescue boats shall be required to demonstrate competence to undertake the tasks, duties and responsibilities listed in column 1 of table A-VI/2-1.

2 The level of knowledge of the subjects listed in column 2 of table A-VI/2-1 shall be sufficient to enable the candidate to launch and take charge of a survival craft or rescue boat in emergency situations.

3 Training and experience to achieve the necessary level of theoretical knowledge, understanding and proficiency shall take account of the guidance given in part B of this Code.

4 Every candidate for certification shall be required to provide evidence of having achieved the required standard of competence within the previous five years through:

- .1 demonstration of competence to undertake the tasks, duties and responsibilities listed in column 1 of table A-VI/2-1, in accordance with the methods for demonstrating competence and the criteria for evaluating competence tabulated in columns 3 and 4 of that table; and
- .2 examination or continuous assessment as part of an approved training programme covering the material set out in column 2 of table A-VI/2-1.

PROFICIENCY IN FAST RESCUE BOATS**Standard of competence**

5 Every candidate for a certificate of proficiency in fast rescue boats shall be required to demonstrate competence to undertake the tasks, duties and responsibilities listed in column 1 of table A-VI/2-2.

6 The level of knowledge of the subjects listed in column 2 of table A-VI/2-2 shall be sufficient to enable the candidate to launch and take charge of a fast rescue boat in emergency situations.

7 Training and experience to achieve the necessary level of theoretical knowledge, understanding and proficiency shall take account of the guidance given in part B of this Code.

8 Every candidate for certification shall be required to provide evidence of having achieved the required standard of competence within the previous five years through:

- .1 demonstration of competence to undertake the tasks, duties and responsibilities listed in column 1 of table A-VI/2-2, in accordance with the methods for demonstrating competence and the criteria for evaluating competence tabulated in columns 3 and 4 of that table; and
- .2 examination or continuous assessment as part of an approved training programme covering the material set out in column 2 of table A-VI/2-2.

Table A-VI/2-1
**Specification of the minimum standard of competence in survival craft and rescue boats
 other than fast rescue boats**

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Take charge of a survival craft or rescue boat during and after launch	<p>Construction and outfit of survival craft and rescue boats and individual items of their equipment</p> <p>Particular characteristics and facilities of survival craft and rescue boats</p> <p>Various types of device used for launching survival craft and rescue boats</p> <p>Methods of launching survival craft into a rough sea</p> <p>Methods of recovering survival craft</p> <p>Action to be taken after leaving the ship</p> <p>Methods of launching and recovering rescue boats in a rough sea</p>	<p>Assessment of evidence obtained from practical demonstration of ability to:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. right an inverted liferaft while wearing a lifejacket 2. interpret the markings on survival craft as to the number of persons they are intended to carry 3. give correct commands for launching and boarding survival craft, clearing the ship and handling and disembarking persons from survival craft 4. prepare and safely launch survival craft and clear the ship's side quickly 5. safely recover survival craft and rescue boats <p>using: inflatable liferaft and open or enclosed lifeboat with inboard engine</p>	<p>Preparation, boarding and launching of survival craft are within equipment limitations and enable survival craft to clear the ship safely</p> <p>Initial actions on leaving the ship minimize threat to survival</p> <p>Recovery of survival craft and rescue boats is within equipment limitations</p>

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Operate a survival craft engine	Methods of starting and operating a survival craft engine and its accessories together with the use of the fire extinguisher provided	Assessment of evidence obtained from practical demonstration of ability to start and operate an onboard engine fitted in an open or enclosed lifeboat	Propulsion is available and maintained as required for manoeuvring
Manage survivors and survival craft after abandoning ship	<p>Handling survival craft in rough weather</p> <p>Use of painter, sea-anchor and all other equipment</p> <p>Apportionment of food and water in survival craft</p> <p>Action taken to maximize detectability and location of survival craft</p> <p>Method of helicopter rescue</p> <p>Effects of hypothermia and its prevention; use of protective covers and garments, including immersion suits and thermal protective aids</p> <p>Use of rescue boats and motor lifeboats for marshalling liferafts and rescue of survivors and persons in the sea</p> <p>Beaching survival craft</p>	<p>Assessment of evidence obtained from practical demonstration of ability to:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 row and steer a boat and steer by compass .2 use individual items of equipment of survival craft .3 rig devices to aid location 	Survival management is appropriate to prevailing circumstances and conditions

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Use locating devices, including communication apparatus and signalling pyrotechnics	Radio life-saving appliances carried in survival craft, including satellite EPIRBs and SARTs Pyrotechnic distress signals	Assessment of evidence obtained from practical demonstration of ability to: .1 use portable radio equipment for survival craft .2 use signalling equipment, including pyrotechnics	Use and choice of communication and signalling apparatus is appropriate to prevailing circumstances and conditions
Apply first aid to survivors	Use of the first-aid kit and resuscitation techniques Management of injured persons, including control of bleeding and shock	Assessment of evidence obtained from practical demonstration of ability to deal with injured persons both during and after abandonment, using first-aid kit and resuscitation techniques	Identification of the probable cause, nature and extent of injuries or condition is prompt and accurate Priority and sequence of treatment minimizes any threat to life

Table A-VI/2-2
Specification of the minimum standard of competence in fast rescue boats

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
<p>Take charge of a fast rescue boat during and after launch</p>	<p>Construction and outfit of fast rescue boats and individual items of their equipment</p> <p>Particular characteristics and facilities of fast rescue boats</p> <p>Safety precautions during launch and recovery of a fast rescue boat</p> <p>Procedures for righting a capsized fast rescue boat</p> <p>How to handle a fast rescue boat in prevailing and adverse weather and sea conditions</p> <p>Navigational and safety equipment available in a fast rescue boat</p> <p>Search patterns and environmental factors affecting their execution</p> <p>Assessment of the readiness of fast rescue boats and related equipment for immediate use</p> <p>Knowledge of the maintenance, emergency repairs, normal inflation and deflation of buoyancy compartments of inflated fast rescue boats</p>	<p>Assessment of evidence obtained from practical demonstration of ability to:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 control safe launching and recovery of a fast rescue boat .2 right a capsized fast rescue boat .3 handle a fast rescue boat in prevailing weather and sea conditions .4 swim in special equipment .5 use communication and signalling equipment between the fast rescue boat and a helicopter and a ship .6 use the emergency equipment carried .7 recover a casualty from the water and transfer a casualty to a rescue helicopter or to a ship or to a place of safety .8 carry out search patterns, taking account of environmental factors 	<p>Preparation, boarding, launching and operation of fast rescue boats is within equipment limitations</p>

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Operate a fast rescue boat engine	Methods of starting and operating a fast rescue boat engine and its accessories	Assessment of evidence obtained from practical demonstration of ability to start and operate a fast rescue boat engine	Engine is started and operated as required for manoeuvring

Section A-VI/3*Mandatory minimum training in advanced fire fighting***Standard of competence**

- 1 Seafarers designated to control fire-fighting operations shall have successfully completed advanced training in techniques for fighting fire, with particular emphasis on organization, tactics and command, and shall be required to demonstrate competence to undertake the tasks, duties and responsibilities listed in column 1 of table A-VI/3.
- 2 The level of knowledge and understanding of the subjects listed in column 2 of table A-VI/3 shall be sufficient for the effective control of fire-fighting operations on board ship.
- 3 Training and experience to achieve the necessary level of theoretical knowledge, understanding and proficiency shall take account of the guidance given in part B of this Code.
- 4 Every candidate for certification shall be required to provide evidence of having achieved the required standard of competence within the previous five years, in accordance with the methods for demonstrating competence and the criteria for evaluating competence tabulated in columns 3 and 4 of table A-VI/3.

Table A-VI/3
Specification of minimum standard of competence in advanced fire fighting

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Control fire-fighting operations aboard ships	<p>Fire-fighting procedures at sea and in port with particular emphasis on organization, tactics and command</p> <p>Use of water for fire-extinguishing, the effect on ship stability, precautions and corrective procedures</p> <p>Communication and co-ordination during fire-fighting operations</p> <p>Ventilation control, including smoke extractor</p> <p>Control of fuel and electrical systems</p> <p>Fire-fighting process hazards (dry distillation, chemical reactions, boiler uptake fires, etc.)</p> <p>Fire fighting involving dangerous goods</p> <p>Fire precautions and hazards associated with the storage and handling of materials (paints, etc.)</p> <p>Management and control of injured persons</p> <p>Procedures for co-ordination with shore-based fire fighters</p>	<p>Practical exercises and instruction conducted under approved and truly realistic training conditions (e.g., simulated shipboard conditions) and, whenever possible and practicable, in darkness</p>	<p>Actions taken to control fires are based on a full and accurate assessment of the incident, using all available sources of information</p> <p>The order of priority, timing and sequence of actions are appropriate to the overall requirements of the incident and to minimize damage and potential damage to the ship, injuries to personnel and impairment of the operational effectiveness of the ship</p> <p>Transmission of information is prompt, accurate, complete and clear</p> <p>Personal safety during fire control activities is safeguarded at all times</p>

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Organize and train fire parties	Preparation of contingency plans Composition and allocation of personnel to fire parties Strategies and tactics for control of fires in various parts of the ship	Practical exercises and instruction conducted under approved and truly realistic training conditions, e.g. simulated shipboard conditions	Composition and organization of fire control parties ensure the prompt and effective implementation of emergency plans and procedures
Inspect and service fire-detection and -extinguishing systems and equipment	Fire-detection systems; fixed fire-extinguishing systems; portable and mobile fire-extinguishing equipment including appliances, pumps and rescue, salvage, life-support, personal protective and communication equipment Requirements for statutory and classification surveys	Practical exercises using approved equipment and systems in a realistic training environment	Operational effectiveness of all fire-detection and -extinguishing systems and equipment is maintained at all times in accordance with performance specifications and legislative requirements
Investigate and compile reports on incidents involving fire	Assessment of cause of incidents involving fire	Practical exercises in a realistic training environment	Causes of fire are identified and the effectiveness of countermeasures is evaluated

Section A-VI/4*Mandatory minimum requirements related to medical first aid and medical care***Standard of competence for seafarers designated to provide medical first aid on board ship**

1 Every seafarer who is designated to provide medical first aid on board ship shall be required to demonstrate the competence to undertake the tasks, duties and responsibilities listed in column 1 of table A-VI/4-1.

2 The level of knowledge of the subjects listed in column 2 of table A-VI/4-1 shall be sufficient to enable the designated seafarer to take immediate effective action in the case of accidents or illness likely to occur on board ship.

3 Every candidate for certification under the provisions of regulation VI/4, paragraph 1 shall be required to provide evidence that the required standard of competence has been achieved in accordance with the methods for demonstrating competence and the criteria for evaluating competence tabulated in columns 3 and 4 of table A-VI/4-1.

Standard of competence for seafarers designated to take charge of medical care on board ship

4 Every seafarer who is designated to take charge of medical care on board ship shall be required to demonstrate the competence to undertake the tasks, duties and responsibilities listed in column 1 of table A-VI/4-2.

5 The level of knowledge of the subjects listed in column 2 of table A-VI/4-2 shall be sufficient to enable the designated seafarer to take immediate effective action in the case of accidents or illness likely to occur on board ship.

6 Every candidate for certification under the provisions of regulation VI/4, paragraph 2 shall be required to provide evidence that the required standard of competence has been achieved in accordance with the methods for demonstrating competence and the criteria for evaluating competence tabulated in columns 3 and 4 of table A-VI/4-2.

Table A-VI/4-1
 Specification of minimum standard of proficiency in medical first aid

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Apply immediate first aid in the event of accident or illness on board	<p>First-aid kit</p> <p>Body structure and function</p> <p>Toxicological hazards on board, including use of the <i>Medical First Aid Guide for Use in Accidents Involving Dangerous Goods (MFAG)</i> or its national equivalent</p> <p>Examination of casualty or patient</p> <p>Spinal injuries</p> <p>Burns, scalds and effects of heat and cold</p> <p>Fractures, dislocations and muscular injuries</p> <p>Medical care of rescued persons</p> <p>Radio medical advice</p> <p>Pharmacology</p> <p>Sterilization</p> <p>Cardiac arrest, drowning and asphyxia</p>	Assessment of evidence obtained from practical instruction	<p>The identification of probable cause, nature and extent of injuries is prompt, complete and conforms to current first-aid practice</p> <p>Risk of harm to self and others is minimized at all times</p> <p>Treatment of injuries and the patient's condition is appropriate, conforms to recognized first-aid practice and international guidelines</p>

Table A-VI/4-2
Specification of minimum standard of proficiency for persons in charge of medical care on board ship

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Provide medical care to the sick and injured while they remain on board	Care of casualty involving: .1 head and spinal injuries .2 injuries of ear, nose, throat and eyes .3 external and internal bleeding .4 burns, scalds and frostbite .5 fractures, dislocations and muscular injuries .6 wounds, wound healing and infection .7 pain relief .8 techniques of sewing and clamping .9 management of acute abdominal conditions .10 minor surgical treatment .11 dressing and bandaging Aspects of nursing: .1 general principles .2 nursing care	Assessment of evidence obtained from practical instruction and demonstration Where practicable, approved practical experience at a hospital or similar establishment	Identification of symptoms is based on the concepts of clinical examination and medical history Protection against infection and spread of diseases is complete and effective Personal attitude is calm, confident and reassuring Treatment of injury or condition is appropriate and conforms to accepted medical practice and relevant national and international medical guides The dosage and application of drugs and medication complies with manufacturers' recommendations and accepted medical practice The significance of changes in patient's condition is promptly recognized

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Provide medical care to the sick and injured while they remain on board <i>(continued)</i>	Diseases, including: <ol style="list-style-type: none"> .1 medical conditions and emergencies .2 sexually transmitted diseases .3 tropical and infectious diseases Alcohol and drug abuse Dental care Gynaecology, pregnancy and childbirth Medical care of rescued persons Death at sea Hygiene Disease prevention, including: <ol style="list-style-type: none"> .1 disinfection, disinfestation, de-ratting .2 vaccinations Keeping records and copies of applicable regulations: <ol style="list-style-type: none"> .1 keeping medical records .2 international and national maritime medical regulations 		

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Participate in coordinated schemes for medical assistance to ships	External assistance, including: <ol style="list-style-type: none"> .1 radio medical advice .2 transportation of the ill and injured, including helicopter evacuation .3 medical care of sick seafarers involving co-operation with port health authorities or out-patient wards in port 		Clinical examination procedures are complete and comply with instructions received The method and preparation for evacuation is in accordance with recognized procedures and is designed to maximize the welfare of the patient Procedures for seeking radio medical advice conform to established practice and recommendations

Chapter VII

Standards regarding alternative certification

Section A-VII/1

Issue of alternative certificates

1 Every candidate for certification at the operational level under the provisions of chapter VII of the annex to the Convention shall be required to complete relevant education and training and meet the standard of competence for all the functions prescribed in either table A-II/1 or table A-III/1. Functions specified in tables A-II/1 or A-III/1 respectively may be added provided the candidate completes, as appropriate, additional relevant education and training and meets the standards of competence prescribed in those tables for the functions concerned.

2 Every candidate for certification at the management level as the person having command of a ship of 500 gross tonnage or more, or the person upon whom the command of such a ship will fall in the event of the incapacity of the person in command, shall be required, in addition to compliance with the standard of competence specified in table A-II/1, to complete relevant education and training and meet the standards of competence for all of the functions prescribed in table A-II/2. Functions specified in the tables of chapter III of this part may be added provided the candidate completes, as appropriate, additional relevant education and training and meets the standards of competence prescribed in those tables for the functions concerned.

3 Every candidate for certification at the management level as the person responsible for the mechanical propulsion of a ship powered by main propulsion machinery of 750 kW or more, or the person upon whom such responsibility will fall in the event of the incapacity of the person responsible for the mechanical propulsion of the ship, shall be required, in addition to compliance with the standard of competence specified in table A-III/1, to complete relevant education and training and meet the standards of competence for all of the functions prescribed in table A-III/2, as appropriate. Functions specified in the tables of chapter II of this part may be added provided the candidate completes, as appropriate, additional relevant education and training and meets the standards of competence prescribed in those tables for the functions concerned.

4 Every candidate for certification at the support level in navigation or marine engineering shall comply with the standard of competence prescribed in table A-II/4 or A-III/4 of this part, as appropriate.

Section A-VII/2

Certification of seafarers

1 In accordance with the requirements of regulation VII/1, paragraph 1.3, every candidate for certification under the provisions of chapter VII at operational level in functions specified in tables A-II/1 or A-III/1 shall:

- .1 have approved seagoing service of not less than one year, which service shall include a period of at least six months performing engine-room duties under the supervision of a qualified engineer officer and, where the function of navigation is required, a period of at least six months performing bridge watchkeeping duties under the supervision of a qualified bridge watchkeeping officer; and
- .2 have completed, during this service, on-board training programmes approved as meeting the relevant requirements of sections A-II/1 and A-III/1 and documented in an approved training record book.

2 Every candidate for certification under the provisions of chapter VII at the management level in a combination of functions specified in tables A-II/2 and A-III/2 shall have approved seagoing service related to the functions to be shown in the endorsement to the certificate as follows:

- .1 *for persons other than those having command or responsibility for the mechanical propulsion of a ship* – 12 months performing duties at the operational level related to regulation III/2 or III/3 as appropriate and, where the function of navigation at the management level is required, at least 12 months performing bridge watchkeeping duties at the operational level;
- .2 *for those having command or the responsibility for the mechanical propulsion of a ship* – not less than 48 months, including the provisions in paragraph 2.1 of this section, performing, as a certificated officer, duties related to the functions to be shown in the endorsement to the certificate, of which 24 months shall be served performing functions set out in table A-II/1 and 24 months shall be served performing functions set out in tables A-III/1 and A-III/2.

Section A-VII/3

Principles governing the issue of alternative certificates

(No provisions)

Chapter VIII

Standards regarding watchkeeping

Section A-VIII/1

Fitness for duty

- 1 All persons who are assigned duty as officer in charge of a watch or as a rating forming part of a watch shall be provided a minimum of 10 hours of rest in any 24-hour period.
- 2 The hours of rest may be divided into no more than two periods, one of which shall be at least 6 hours in length.
- 3 The requirements for rest periods laid down in paragraphs 1 and 2 need not be maintained in the case of an emergency or drill or in other overriding operational conditions.
- 4 Notwithstanding the provisions of paragraphs 1 and 2, the minimum period of ten hours may be reduced to not less than 6 consecutive hours provided that any such reduction shall not extend beyond two days and not less than 70 hours of rest are provided each seven-day period.
- 5 Administrations shall require that watch schedules be posted where they are easily accessible.

Section A-VIII/2

Watchkeeping arrangements and principles to be observed

PART 1 – CERTIFICATION

- 1 The officer in charge of the navigational or deck watch shall be duly qualified in accordance with the provisions of chapter II, or chapter VII appropriate to the duties related to navigational or deck watchkeeping.
- 2 The officer in charge of the engineering watch shall be duly qualified in accordance with the provisions of chapter III, or chapter VII appropriate to the duties related to engineering watchkeeping.

PART 2 – VOYAGE PLANNING

General requirements

3 The intended voyage shall be planned in advance, taking into consideration all pertinent information, and any course laid down shall be checked before the voyage commences.

4 The chief engineer officer shall, in consultation with the master, determine in advance the needs of the intended voyage, taking into consideration the requirements for fuel, water, lubricants, chemicals, expendable and other spare parts, tools, supplies and any other requirements.

Planning prior to each voyage

5 Prior to each voyage the master of every ship shall ensure that the intended route from the port of departure to the first port of call is planned using adequate and appropriate charts and other nautical publications necessary for the intended voyage, containing accurate, complete and up-to-date information regarding those navigational limitations and hazards which are of a permanent or predictable nature and which are relevant to the safe navigation of the ship.

Verification and display of planned route

6 When the route planning is verified taking into consideration all pertinent information, the planned route shall be clearly displayed on appropriate charts and shall be continuously available to the officer in charge of the watch, who shall verify each course to be followed prior to using it during the voyage.

Deviation from planned route

7 If a decision is made, during a voyage, to change the next port of call of the planned route, or if it is necessary for the ship to deviate substantially from the planned route for other reasons, then an amended route shall be planned prior to deviating substantially from the route originally planned.

PART 3 – WATCHKEEPING AT SEA

Principles applying to watchkeeping generally

8 Parties shall direct the attention of companies, masters, chief engineer officers and watchkeeping personnel to the following principles, which shall be observed to ensure that safe watches are maintained at all times.

9 The master of every ship is bound to ensure that watchkeeping arrangements are adequate for maintaining a safe navigational watch. Under the master's general direction, the officers of the navigational watch are responsible for navigating the ship safely during their periods of duty, when they will be particularly concerned with avoiding collision and stranding.

10 The chief engineer officer of every ship is bound, in consultation with the master, to ensure that watchkeeping arrangements are adequate to maintain a safe engineering watch.

Protection of marine environment

11 The master, officers and ratings shall be aware of the serious effects of operational or accidental pollution of the marine environment and shall take all possible precautions to prevent such pollution, particularly within the framework of relevant international and port regulations.

Part 3-1 – Principles to be observed in keeping a navigational watch

12 The officer in charge of the navigational watch is the master's representative and is primarily responsible at all times for the safe navigation of the ship and for complying with the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972.

Look-out

13 A proper look-out shall be maintained at all times in compliance with rule 5 of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 and shall serve the purpose of:

- .1 maintaining a continuous state of vigilance by sight and hearing as well as by all other available means, with regard to any significant change in the operating environment;
- .2 fully appraising the situation and the risk of collision, stranding and other dangers to navigation; and
- .3 detecting ships or aircraft in distress, shipwrecked persons, wrecks, debris and other hazards to safe navigation.

14 The look-out must be able to give full attention to the keeping of a proper look-out and no other duties shall be undertaken or assigned which could interfere with that task.

15 The duties of the look-out and helmsperson are separate and the helmsperson shall not be considered to be the look-out while steering, except in small ships where an unobstructed all-round view is provided at the steering position and there is no

impairment of night vision or other impediment to the keeping of a proper look-out. The officer in charge of the navigational watch may be the sole look-out in daylight provided that on each such occasion:

- .1 the situation has been carefully assessed and it has been established without doubt that it is safe to do so;
- .2 full account has been taken of all relevant factors, including, but not limited to:
 - state of weather,
 - visibility,
 - traffic density,
 - proximity of dangers to navigation, and
 - the attention necessary when navigating in or near traffic separation schemes; and
- .3 assistance is immediately available to be summoned to the bridge when any change in the situation so requires.

16 In determining that the composition of the navigational watch is adequate to ensure that a proper look-out can continuously be maintained, the master shall take into account all relevant factors, including those described in this section of the Code, as well as the following factors:

- .1 visibility, state of weather and sea;
- .2 traffic density, and other activities occurring in the area in which the vessel is navigating;
- .3 the attention necessary when navigating in or near traffic separation schemes or other routeing measures;
- .4 the additional workload caused by the nature of the ship's functions, immediate operating requirements and anticipated manoeuvres;
- .5 the fitness for duty of any crew members on call who are assigned as members of the watch;
- .6 knowledge of and confidence in the professional competence of the ship's officers and crew;
- .7 the experience of each officer of the navigational watch, and the familiarity of that officer with the ship's equipment, procedures, and manoeuvring capability;
- .8 activities taking place on board the ship at any particular time, including radiocommunication activities, and the availability of assistance to be summoned immediately to the bridge when necessary;

- .9 the operational status of bridge instrumentation and controls, including alarm systems;
- .10 rudder and propeller control and ship manoeuvring characteristics;
- .11 the size of the ship and the field of vision available from the conning position;
- .12 the configuration of the bridge, to the extent such configuration might inhibit a member of the watch from detecting by sight or hearing any external development; and
- .13 any other relevant standard, procedure or guidance relating to watch-keeping arrangements and fitness for duty which has been adopted by the Organization.

Watch arrangements

17 When deciding the composition of the watch on the bridge, which may include appropriately qualified ratings, the following factors, *inter alia*, shall be taken into account:

- .1 at no time shall the bridge be left unattended;
- .2 weather conditions, visibility and whether there is daylight or darkness;
- .3 proximity of navigational hazards which may make it necessary for the officer in charge of the watch to carry out additional navigational duties;
- .4 use and operational condition of navigational aids such as radar or electronic position-indicating devices and any other equipment affecting the safe navigation of the ship;
- .5 whether the ship is fitted with automatic steering;
- .6 whether there are radio duties to be performed;
- .7 unmanned machinery space (UMS) controls, alarms and indicators provided on the bridge, procedures for their use and limitations; and
- .8 any unusual demands on the navigational watch that may arise as a result of special operational circumstances.

Taking over the watch

18 The officer in charge of the navigational watch shall not hand over the watch to the relieving officer if there is reason to believe that the latter is not capable of carrying out the watchkeeping duties effectively, in which case the master shall be notified.

19 The relieving officer shall ensure that the members of the relieving watch are fully capable of performing their duties, particularly as regards their adjustment to night vision. Relieving officers shall not take over the watch until their vision is fully adjusted to the light conditions.

20 Prior to taking over the watch, relieving officers shall satisfy themselves as to the ship's estimated or true position and confirm its intended track, course and speed, and UMS controls as appropriate and shall note any dangers to navigation expected to be encountered during their watch.

21 Relieving officers shall personally satisfy themselves regarding the:

- .1 standing orders and other special instructions of the master relating to navigation of the ship;
- .2 position, course, speed and draught of the ship;
- .3 prevailing and predicted tides, currents, weather, visibility and the effect of these factors upon course and speed;
- .4 procedures for the use of main engines to manoeuvre when the main engines are on bridge control; and
- .5 navigational situation, including but not limited to:
 - .5.1 the operational condition of all navigational and safety equipment being used or likely to be used during the watch,
 - .5.2 the errors of gyro- and magnetic compasses,
 - .5.3 the presence and movement of ships in sight or known to be in the vicinity,
 - .5.4 the conditions and hazards likely to be encountered during the watch, and
 - .5.5 the possible effects of heel, trim, water density and squat on under-keel clearance.

22 If at any time the officer in charge of the navigational watch is to be relieved when a manoeuvre or other action to avoid any hazard is taking place, the relief of that officer shall be deferred until such action has been completed.

Performing the navigational watch

23 The officer in charge of the navigational watch shall:

- .1 keep the watch on the bridge;
- .2 in no circumstances leave the bridge until properly relieved;

- .3 continue to be responsible for the safe navigation of the ship, despite the presence of the master on the bridge, until informed specifically that the master has assumed that responsibility and this is mutually understood; and
 - .4 notify the master when in any doubt as to what action to take in the interest of safety.
- 24 During the watch the course steered, position and speed shall be checked at sufficiently frequent intervals, using any available navigational aids necessary, to ensure that the ship follows the planned course.
- 25 The officer in charge of the navigational watch shall have full knowledge of the location and operation of all safety and navigational equipment on board the ship and shall be aware and take account of the operating limitations of such equipment.
- 26 The officer in charge of the navigational watch shall not be assigned or undertake any duties which would interfere with the safe navigation of the ship.
- 27 Officers of the navigational watch shall make the most effective use of all navigational equipment at their disposal.
- 28 When using radar, the officer in charge of the navigational watch shall bear in mind the necessity to comply at all times with the provisions on the use of radar contained in the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, in force.
- 29 In cases of need, the officer in charge of the navigational watch shall not hesitate to use the helm, engines and sound signalling apparatus. However, timely notice of intended variations of engine speed shall be given where possible or effective use made of UMS engine controls provided on the bridge in accordance with the applicable procedures.
- 30 Officers of the navigational watch shall know the handling characteristics of their ship, including its stopping distances, and should appreciate that other ships may have different handling characteristics.
- 31 A proper record shall be kept during the watch of the movements and activities relating to the navigation of the ship.
- 32 It is of special importance that at all times the officer in charge of the navigational watch ensures that a proper look-out is maintained. In a ship with a separate chartroom the officer in charge of the navigational watch may visit the chartroom, when essential, for a short period for the necessary performance of navigational duties, but shall first ensure that it is safe to do so and that proper look-out is maintained.

33 Operational tests of shipboard navigational equipment shall be carried out at sea as frequently as practicable and as circumstances permit, in particular before hazardous conditions affecting navigation are expected. Whenever appropriate, these tests shall be recorded. Such tests shall also be carried out prior to port arrival and departure.

34 The officer in charge of the navigational watch shall make regular checks to ensure that:

- .1 the person steering the ship or the automatic pilot is steering the correct course;
- .2 the standard compass error is determined at least once a watch and, when possible, after any major alteration of course; the standard and gyro-compasses are frequently compared and repeaters are synchronized with their master compass;
- .3 the automatic pilot is tested manually at least once a watch;
- .4 the navigation and signal lights and other navigational equipment are functioning properly;
- .5 the radio equipment is functioning properly in accordance with paragraph 86 of this section; and
- .6 the UMS controls, alarms and indicators are functioning properly.

35 The officer in charge of the navigational watch shall bear in mind the necessity to comply at all times with the requirements in force of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974. The officer of the navigational watch shall take into account:

- .1 the need to station a person to steer the ship and to put the steering into manual control in good time to allow any potentially hazardous situation to be dealt with in a safe manner; and
- .2 that with a ship under automatic steering it is highly dangerous to allow a situation to develop to the point where the officer in charge of the navigational watch is without assistance and has to break the continuity of the look-out in order to take emergency action.

36 Officers of the navigational watch shall be thoroughly familiar with the use of all electronic navigational aids carried, including their capabilities and limitations, and shall use each of these aids when appropriate and shall bear in mind that the echosounder is a valuable navigational aid.

37 The officer in charge of the navigational watch shall use the radar whenever restricted visibility is encountered or expected, and at all times in congested waters, having due regard to its limitations.

38 The officer in charge of the navigational watch shall ensure that range scales employed are changed at sufficiently frequent intervals so that echoes are detected as early as possible. It shall be borne in mind that small or poor echoes may escape detection.

39 Whenever radar is in use, the officer in charge of the navigational watch shall select an appropriate range scale and observe the display carefully, and shall ensure that plotting or systematic analysis is commenced in ample time.

40 The officer in charge of the navigational watch shall notify the master immediately:

- .1 if restricted visibility is encountered or expected;
- .2 if the traffic conditions or the movements of other ships are causing concern;
- .3 if difficulty is experienced in maintaining course;
- .4 on failure to sight land, a navigation mark or to obtain soundings by the expected time;
- .5 if, unexpectedly, land or a navigation mark is sighted or a change in soundings occurs;
- .6 on breakdown of the engines, propulsion machinery remote control, steering gear or any essential navigational equipment, alarm or indicator;
- .7 if the radio equipment malfunctions;
- .8 in heavy weather, if in any doubt about the possibility of weather damage;
- .9 if the ship meets any hazard to navigation, such as ice or a derelict; and
- .10 in any other emergency or if in any doubt.

41 Despite the requirement to notify the master immediately in the foregoing circumstances, the officer in charge of the navigational watch shall in addition not hesitate to take immediate action for the safety of the ship, where circumstances so require.

42 The officer in charge of the navigational watch shall give watchkeeping personnel all appropriate instructions and information which will ensure the keeping of a safe watch, including a proper look-out.

Watchkeeping under different conditions and in different areas

Clear weather

43 The officer in charge of the navigational watch shall take frequent and accurate compass bearings of approaching ships as a means of early detection of risk of collision and bear in mind that such risk may sometimes exist even when an appreciable bearing change is evident, particularly when approaching a very large ship or a tow or when approaching a ship at close range. The officer in charge of the navigational watch shall also take early and positive action in compliance with the applicable International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 and subsequently check that such action is having the desired effect.

44 In clear weather, whenever possible, the officer in charge of the navigational watch shall carry out radar practice.

Restricted visibility

45 When restricted visibility is encountered or expected, the first responsibility of the officer in charge of the navigational watch is to comply with the relevant rules of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 with particular regard to the sounding of fog signals, proceeding at a safe speed and having the engines ready for immediate manoeuvre. In addition, the officer in charge of the navigational watch shall:

- .1 inform the master;
- .2 post a proper look-out;
- .3 exhibit navigation lights; and
- .4 operate and use the radar.

In hours of darkness

46 The master and the officer in charge of the navigational watch, when arranging look-out duty, shall have due regard to the bridge equipment and navigational aids available for use, their limitations; procedures and safeguards implemented.

Coastal and congested waters

47 The largest scale chart on board, suitable for the area and corrected with the latest available information, shall be used. Fixes shall be taken at frequent intervals, and shall be carried out by more than one method whenever circumstances allow.

48 The officer in charge of the navigational watch shall positively identify all relevant navigation marks.

Navigation with pilot on board

49 Despite the duties and obligations of pilots, their presence on board does not relieve the master or officer in charge of the navigational watch from their duties and obligations for the safety of the ship. The master and the pilot shall exchange information regarding navigation procedures, local conditions and the ship's characteristics. The master and/or the officer in charge of the navigational watch shall co-operate closely with the pilot and maintain an accurate check on the ship's position and movement.

50 If in any doubt as to the pilot's actions or intentions, the officer in charge of the navigational watch shall seek clarification from the pilot and, if doubt still exists, shall notify the master immediately and take whatever action is necessary before the master arrives.

Ship at anchor

51 If the master considers it necessary, a continuous navigational watch shall be maintained at anchor. While at anchor, the officer in charge of the navigational watch shall:

- .1 determine and plot the ship's position on the appropriate chart as soon as practicable;
- .2 when circumstances permit, check at sufficiently frequent intervals whether the ship is remaining securely at anchor by taking bearings of fixed navigation marks or readily identifiable shore objects;
- .3 ensure that proper look-out is maintained;
- .4 ensure that inspection rounds of the ship are made periodically;
- .5 observe meteorological and tidal conditions and the state of the sea;
- .6 notify the master and undertake all necessary measures if the ship drags anchor;
- .7 ensure that the state of readiness of the main engines and other machinery is in accordance with the master's instructions;
- .8 if visibility deteriorates, notify the master;
- .9 ensure that the ship exhibits the appropriate lights and shapes and that appropriate sound signals are made in accordance with all applicable regulations; and
- .10 take measures to protect the environment from pollution by the ship and comply with applicable pollution regulations.

Part 3-2 – Principles to be observed in keeping an engineering watch

52 The term *engineering watch* as used in parts 3-2, 4-2 and 4-4 of this section means either a person or a group of personnel comprising the watch or a period of responsibility for an officer during which the physical presence in machinery spaces of that officer may or may not be required.

53 The *officer in charge of the engineering watch* is the chief engineer officer's representative and is primarily responsible, at all times, for the safe and efficient operation and upkeep of machinery affecting the safety of the ship and is responsible for the inspection, operation and testing, as required, of all machinery and equipment under the responsibility of the engineering watch.

Watch arrangements

54 The composition of the engineering watch shall, at all times, be adequate to ensure the safe operation of all machinery affecting the operation of the ship, in either automated or manual mode, and be appropriate to the prevailing circumstances and conditions.

55 When deciding the composition of the engineering watch, which may include appropriately qualified ratings, the following criteria, *inter alia*, shall be taken into account:

- .1 the type of ship and the type and condition of the machinery;
- .2 the adequate supervision, at all times, of machinery affecting the safe operation of the ship;
- .3 any special modes of operation dictated by conditions such as weather, ice, contaminated water, shallow water, emergency conditions, damage containment or pollution abatement;
- .4 the qualifications and experience of the engineering watch;
- .5 the safety of life, ship, cargo and port, and protection of the environment;
- .6 the observance of international, national and local regulations; and
- .7 maintaining the normal operations of the ship.

Taking over the watch

56 The officer in charge of the engineering watch shall not hand over the watch to the relieving officer if there is reason to believe that the latter is obviously not capable of carrying out the watchkeeping duties effectively, in which case the chief engineer officer shall be notified.

57 The relieving officer of the engineering watch shall ensure that the members of the relieving engineering watch are apparently fully capable of performing their duties effectively.

58 Prior to taking over the engineering watch, relieving officers shall satisfy themselves regarding at least the following:

- .1 the standing orders and special instructions of the chief engineer officer relating to the operation of the ship's systems and machinery;
- .2 the nature of all work being performed on machinery and systems, the personnel involved and potential hazards.
- .3 the level and, where applicable, the condition of water or residues in bilges, ballast tanks, slop tanks, reserve tanks, fresh water tanks, sewage tanks and any special requirements for use or disposal of the contents thereof;
- .4 the condition and level of fuel in the reserve tanks, settling tank, day tank and other fuel storage facilities;
- .5 any special requirements relating to sanitary system disposals;
- .6 condition and mode of operation of the various main and auxiliary systems, including the electrical power distribution system;
- .7 where applicable, the condition of monitoring and control console equipment, and which equipment is being operated manually;
- .8 where applicable, the condition and mode of operation of automatic boiler controls such as flame safeguard control systems, limit control systems, combustion control systems, fuel-supply control systems and other equipment related to the operation of steam boilers;
- .9 any potentially adverse conditions resulting from bad weather, ice, or contaminated or shallow water;
- .10 any special modes of operation dictated by equipment failure or adverse ship conditions;
- .11 the reports of engine-room ratings relating to their assigned duties;
- .12 the availability of fire-fighting appliances; and
- .13 the state of completion of engine-room log.

Performing the engineering watch

59 The officer in charge of the engineering watch shall ensure that the established watchkeeping arrangements are maintained and that, under direction, engine-room

ratings, if forming part of the engineering watch, assist in the safe and efficient operation of the propulsion machinery and auxiliary equipment.

60 The officer in charge of the engineering watch shall continue to be responsible for machinery-space operations, despite the presence of the chief engineer officer in the machinery spaces, until specifically informed that the chief engineer officer has assumed that responsibility and this is mutually understood.

61 All members of the engineering watch shall be familiar with their assigned watchkeeping duties. In addition, every member shall, with respect to the ship they are serving in, have knowledge of:

- .1 the use of appropriate internal communication systems;
- .2 the escape routes from machinery spaces;
- .3 the engine-room alarm systems and be able to distinguish between the various alarms, with special reference to the fire-extinguishing media alarm; and
- .4 the number, location and types of fire-fighting equipment and damage-control gear in the machinery spaces, together with their use and the various safety precautions to be observed.

62 Any machinery not functioning properly, expected to malfunction or requiring special service shall be noted along with any action already taken. Plans shall be made for any further action if required.

63 When the machinery spaces are in the manned condition, the officer in charge of the engineering watch shall at all times be readily capable of operating the propulsion equipment in response to needs for changes in direction or speed.

64 When the machinery spaces are in the periodic unmanned condition, the designated duty officer in charge of the engineering watch shall be immediately available and on call to attend the machinery spaces.

65 All bridge orders shall be promptly executed. Changes in direction or speed of the main propulsion units shall be recorded, except where an Administration has determined that the size or characteristics of a particular ship make such recording impracticable. The officer in charge of the engineering watch shall ensure that the main propulsion unit controls, when in the manual mode of operation, are continuously attended under stand-by or manoeuvring conditions.

66 Due attention shall be paid to the ongoing maintenance and support of all machinery, including mechanical, electrical, electronic, hydraulic and pneumatic systems, their control apparatus and associated safety equipment, all accommodation service systems equipment and the recording of stores and spare gear usage.

67 The chief engineer officer shall ensure that the officer in charge of the engineering watch is informed of all preventive maintenance, damage control, or repair operations to be performed during the engineering watch. The officer in charge of the engineering watch shall be responsible for the isolation, bypassing and adjustment of all machinery under the responsibility of the engineering watch that is to be worked on, and shall record all work carried out.

68 When the engine-room is put in a stand-by condition, the officer in charge of the engineering watch shall ensure that all machinery and equipment which may be used during manoeuvring is in a state of immediate readiness and that an adequate reserve of power is available for steering gear and other requirements.

69 Officers in charge of an engineering watch shall not be assigned or undertake any duties which would interfere with their supervisory duties in respect of the main propulsion system and ancillary equipment. They shall keep the main propulsion plant and auxiliary systems under constant supervision until properly relieved, and shall periodically inspect the machinery in their charge. They shall also ensure that adequate rounds of the machinery and steering-gear spaces are made for the purpose of observing and reporting equipment malfunctions or breakdowns, performing or directing routine adjustments, required upkeep and any other necessary tasks.

70 Officers in charge of an engineering watch shall direct any other member of the engineering watch to inform them of potentially hazardous conditions which may adversely affect the machinery or jeopardize the safety of life or of the ship.

71 The officer in charge of the engineering watch shall ensure that the machinery space watch is supervised, and shall arrange for substitute personnel in the event of the incapacity of any engineering watch personnel. The engineering watch shall not leave the machinery spaces unsupervised in a manner that would prevent the manual operation of the engine-room plant or throttles.

72 The officer in charge of the engineering watch shall take the action necessary to contain the effects of damage resulting from equipment breakdown, fire, flooding, rupture, collision, stranding, or other cause.

73 Before going off duty, the officer in charge of the engineering watch shall ensure that all events related to the main and auxiliary machinery which have occurred during the engineering watch are suitably recorded.

74 The officer in charge of the engineering watch shall co-operate with any engineer in charge of maintenance work during all preventive maintenance, damage control or repairs. This shall include but not necessarily be limited to:

- .1 isolating and bypassing machinery to be worked on;
- .2 adjusting the remaining plant to function adequately and safely during the maintenance period;

- .3 recording, in the engine-room log or other suitable document, the equipment worked on and the personnel involved, and which safety steps have been taken and by whom, for the benefit of relieving officers and for record purposes; and
- .4 testing and putting into service, when necessary, the repaired machinery or equipment.

75 The officer in charge of the engineering watch shall ensure that any engine-room ratings who perform maintenance duties are available to assist in the manual operation of machinery in the event of automatic equipment failure.

76 The officer in charge of the engineering watch shall bear in mind that changes in speed, resulting from machinery malfunction, or any loss of steering, may imperil the safety of the ship and life at sea. The bridge shall be immediately notified, in the event of fire, and of any impending action in machinery spaces that may cause reduction in the ship's speed, imminent steering failure, stoppage of the ship's propulsion system or any alteration in the generation of electric power or similar threat to safety. This notification, where possible, shall be accomplished before changes are made, in order to afford the bridge the maximum available time to take whatever action is possible to avoid a potential marine casualty.

77 The officer in charge of the engineering watch shall notify the chief engineer officer without delay:

- .1 when engine damage or a malfunction occurs which may be such as to endanger the safe operation of the ship;
- .2 when any malfunction occurs which, it is believed, may cause damage or breakdown of propulsion machinery, auxiliary machinery or monitoring and governing systems; and
- .3 in any emergency or if in any doubt as to what decision or measures to take.

78 Despite the requirement to notify the chief engineer officer in the foregoing circumstances, the officer in charge of the engineering watch shall not hesitate to take immediate action for the safety of the ship, its machinery and crew where circumstances require.

79 The officer in charge of the engineering watch shall give the watchkeeping personnel all appropriate instructions and information which will ensure the keeping of a safe engineering watch. Routine machinery upkeep, performed as incidental tasks as a part of keeping a safe watch, shall be set up as an integral part of the watch routine. Detailed repair maintenance involving repairs to electrical, mechanical, hydraulic, pneumatic or applicable electronic equipment throughout the ship shall be performed

with the cognizance of the officer in charge of the engineering watch and chief engineer officer. These repairs shall be recorded.

Engineering watchkeeping under different conditions and in different areas

Restricted visibility

80 The officer in charge of the engineering watch shall ensure that permanent air or steam pressure is available for sound signals and that at all times bridge orders relating to changes in speed or direction of operation are immediately implemented and, in addition, that auxiliary machinery used for manoeuvring is readily available.

Coastal and congested waters

81 The officer in charge of the engineering watch shall ensure that all machinery involved with the manoeuvring of the ship can immediately be placed in the manual mode of operation when notified that the ship is in congested waters. The officer in charge of the engineering watch shall also ensure that an adequate reserve of power is available for steering and other manoeuvring requirements. Emergency steering and other auxiliary equipment shall be ready for immediate operation.

Ship at anchor

82 At an unsheltered anchorage the chief engineer officer shall consult with the master whether or not to maintain the same engineering watch as when under way.

83 When a ship is at anchor in an open roadstead or any other virtually "at-sea" condition, the engineer officer in charge of the engineering watch shall ensure that:

- .1 an efficient engineering watch is kept;
- .2 periodic inspection is made of all operating and stand-by machinery;
- .3 main and auxiliary machinery is maintained in a state of readiness in accordance with orders from the bridge;
- .4 measures are taken to protect the environment from pollution by the ship, and that applicable pollution-prevention regulations are complied with; and
- .5 all damage-control and fire-fighting systems are in readiness.

*Part 3-3 – Principles to be observed in keeping a radio watch***General provisions**

84 Administrations shall direct the attention of companies, masters and radio watchkeeping personnel to comply with the following provisions to ensure that an adequate safety radio watch is maintained while a ship is at sea. In complying with this Code, account shall be taken of the Radio Regulations.

Watch arrangements

85 In deciding the arrangements for the radio watch, the master of every seagoing ship shall:

- .1 ensure that the radio watch is maintained in accordance with the relevant provisions of the Radio Regulations and the SOLAS Convention;
- .2 ensure that the primary duties for radio watchkeeping are not adversely affected by attending to radio traffic not relevant to the safe movement of the ship and safety of navigation; and
- .3 take into account the radio equipment fitted on board and its operational status.

Performing the radio watch

86 The radio operator performing radio watchkeeping duties shall:

- .1 ensure that watch is maintained on the frequencies specified in the Radio Regulations and the SOLAS Convention; and
- .2 while on duty, regularly check the operation of the radio equipment and its sources of energy and report to the master any observed failure of this equipment.

87 The requirements of the Radio Regulations and the SOLAS Convention on keeping a radiotelegraph or radio log, as appropriate, shall be complied with.

88 The maintenance of radio records, in compliance with the requirements of the Radio Regulations and the SOLAS Convention, is the responsibility of the radio operator designated as having primary responsibility for radiocommunications during distress incidents. The following shall be recorded, together with the times at which they occur:

- .1 a summary of distress, urgency and safety radiocommunications;
- .2 important incidents relating to the radio service;

- .3 where appropriate, the position of the ship at least once per day; and
- .4 a summary of the condition of the radio equipment, including its sources of energy.

89 The radio records shall be kept at the distress communications operating position, and shall be made available:

- .1 for inspection by the master; and
- .2 for inspection by any authorized official of the Administration and by any duly authorized officer exercising control under article X of the Convention.

PART 4 – WATCHKEEPING IN PORT

Principles applying to all watchkeeping

General

90 On any ship safely moored or safely at anchor under normal circumstances in port, the master shall arrange for an appropriate and effective watch to be maintained for the purpose of safety. Special requirements may be necessary for special types of ships' propulsion systems or ancillary equipment and for ships carrying hazardous, dangerous, toxic or highly flammable materials or other special types of cargo.

Watch arrangements

91 Arrangements for keeping a deck watch when the ship is in port shall at all times be adequate to:

- .1 ensure the safety of life, of the ship, the port and the environment, and the safe operation of all machinery related to cargo operation;
- .2 observe international, national and local rules; and
- .3 maintain order and the normal routine of the ship.

92 The master shall decide the composition and duration of the deck watch depending on the conditions of mooring, type of the ship and character of duties.

93 If the master considers it necessary, a qualified officer shall be in charge of the deck watch.

94 The necessary equipment shall be so arranged as to provide for efficient watchkeeping.

95 The chief engineer officer, in consultation with the master, shall ensure that engineering watchkeeping arrangements are adequate to maintain a safe engineering watch while in port. When deciding the composition of the engineering watch, which may include appropriate engine-room ratings, the following points are among those to be taken into account:

- .1 on all ships of 3,000 kW propulsion power and over there shall always be an officer in charge of the engineering watch;
- .2 on ships of less than 3,000 kW propulsion power there may be, at the master's discretion and in consultation with the chief engineer officer, no officer in charge of the engineering watch; and
- .3 officers, while in charge of an engineering watch, shall not be assigned or undertake any task or duty which would interfere with their supervisory duty in respect of the ship's machinery system.

Taking over the watch

96 Officers in charge of the deck or engineering watch shall not hand over the watch to their relieving officer if they have any reason to believe that the latter is obviously not capable of carrying out watchkeeping duties effectively, in which case the master or chief engineer shall be notified accordingly. Relieving officers of the deck or engineering watch shall ensure that all members of their watch are apparently fully capable of performing their duties effectively.

97 If, at the moment of handing over the deck or engineering watch, an important operation is being performed it shall be concluded by the officer being relieved, except when ordered otherwise by the master or chief engineer officer.

Part 4-1 – Taking over the deck watch

98 Prior to taking over the deck watch, the relieving officer shall be informed of the following by the officer in charge of the deck watch as to:

- .1 the depth of the water at the berth, the ship's draught, the level and time of high and low waters; the securing of the moorings, the arrangement of anchors and the scope of the anchor chain, and other mooring features important to the safety of the ship; the state of main engines and their availability for emergency use;
- .2 all work to be performed on board the ship; the nature, amount and disposition of cargo loaded or remaining, and any residue on board after unloading the ship;
- .3 the level of water in bilges and ballast tanks;

- .4 the signals or lights being exhibited or sounded;
 - .5 the number of crew members required to be on board and the presence of any other persons on board;
 - .6 the state of fire-fighting appliances;
 - .7 any special port regulations;
 - .8 the master's standing and special orders;
 - .9 the lines of communication available between the ship and shore personnel, including port authorities, in the event of an emergency arising or assistance being required;
 - .10 any other circumstances of importance to the safety of the ship, its crew, cargo or protection of the environment from pollution; and
 - .11 the procedures for notifying the appropriate authority of any environmental pollution resulting from ship activities.
- 99 Relieving officers, before assuming charge of the deck watch, shall verify that:
- .1 the securing of moorings and anchor chain is adequate;
 - .2 the appropriate signals or lights are properly exhibited or sounded;
 - .3 safety measures and fire protection regulations are being maintained;
 - .4 they are aware of the nature of any hazardous or dangerous cargo being loaded or discharged and the appropriate action to be taken in the event of any spillage or fire;
 - .5 no external conditions or circumstances imperil the ship and that it does not imperil others.

Part 4-2 – Taking over the engineering watch

100 Prior to taking over the engineering watch, the relieving officer shall be informed by the officer in charge of the engineering watch as to:

- .1 the standing orders of the day, any special orders relating to the ship operations, maintenance functions, repairs to the ship's machinery or control equipment;
- .2 the nature of all work being performed on machinery and systems on board ship, personnel involved and potential hazards;

- .3 the level and condition, where applicable, of water or residue in bilges, ballast tanks, slop tanks, sewage tanks, reserve tanks and special requirements for the use or disposal of the contents thereof;
- .4 any special requirements relating to sanitary system disposals;
- .5 the condition and state of readiness of portable fire-extinguishing equipment and fixed fire-extinguishing installations and fire-detection systems;
- .6 authorized repair personnel on board engaged in engineering activities, their work locations and repair functions and other authorized persons on board and the required crew;
- .7 any port regulations pertaining to ship effluents, fire-fighting requirements and ship readiness, particularly during potential bad weather conditions;
- .8 the lines of communication available between the ship and shore personnel, including port authorities, in the event of an emergency arising or assistance being required;
- .9 any other circumstance of importance to the safety of the ship, its crew, cargo or the protection of the environment from pollution; and
- .10 the procedures for notifying the appropriate authority of environmental pollution resulting from engineering activities.

101 Relieving officers, before assuming charge of the engineering watch, shall satisfy themselves that they are fully informed by the officer being relieved, as outlined above, and:

- .1 be familiar with existing and potential sources of power, heat and lighting and their distribution;
- .2 know the availability and condition of ship's fuel, lubricants and all water supplies; and
- .3 be ready to prepare the ship and its machinery, as far as is possible, for stand-by or emergency conditions as required.

Part 4-3 – Performing the deck watch

102 The officer in charge of the deck watch shall:

- .1 make rounds to inspect the ship at appropriate intervals;

- .2 pay particular attention to:
 - .2.1 the condition and securing of the gangway, anchor chain and moorings, especially at the turn of the tide and in berths with a large rise and fall, if necessary, taking measures to ensure that they are in normal working condition,
 - .2.2 the draught, under-keel clearance and the general state of the ship, to avoid dangerous listing or trim during cargo handling or ballasting,
 - .2.3 the weather and sea state,
 - .2.4 the observance of all regulations concerning safety and fire protection,
 - .2.5 the water level in bilges and tanks,
 - .2.6 all persons on board and their location, especially those in remote or enclosed spaces, and
 - .2.7 the exhibition and sounding, where appropriate, of lights and signals;
- .3 in bad weather, or on receiving a storm warning, take the necessary measures to protect the ship, persons on board and cargo;
- .4 take every precaution to prevent pollution of the environment by the ship;
- .5 in an emergency threatening the safety of the ship, raise the alarm, inform the master, take all possible measures to prevent any damage to the ship, its cargo and persons on board, and, if necessary, request assistance from the shore authorities or neighbouring ships;
- .6 be aware of the ship's stability condition so that, in the event of fire, the shore fire-fighting authority may be advised of the approximate quantity of water that can be pumped on board without endangering the ship;
- .7 offer assistance to ships or persons in distress;
- .8 take necessary precautions to prevent accidents or damage when propellers are to be turned; and
- .9 enter in the appropriate log-book all important events affecting the ship.

Part 4-4 – Performing the engineering watch

- 103 Officers in charge of the engineering watch shall pay particular attention to:
 - .1 the observance of all orders, special operating procedures and regulations concerning hazardous conditions and their prevention in all areas in their charge;

- .2 the instrumentation and control systems, monitoring of all power supplies, components and systems in operation;
- .3 the techniques, methods and procedures necessary to prevent violation of the pollution regulations of the local authorities; and
- .4 the state of the bilges.

104 Officers in charge of the engineering watch shall:

- .1 in emergencies, raise the alarm when in their opinion the situation so demands, and take all possible measures to prevent damage to the ship, persons on board and cargo;
- .2 be aware of the deck officer's needs relating to the equipment required in the loading or unloading of the cargo and the additional requirements of the ballast and other ship stability control systems;
- .3 make frequent rounds of inspection to determine possible equipment malfunction or failure, and take immediate remedial action to ensure the safety of the ship, of cargo operations, of the port and the environment;
- .4 ensure that the necessary precautions are taken, within their area of responsibility, to prevent accidents or damage to the various electrical, electronic, hydraulic, pneumatic and mechanical systems of the ship;
- .5 ensure that all important events affecting the operation, adjustment or repair of the ship's machinery are satisfactorily recorded.

Part 4-5 – Watch in port on ships carrying hazardous cargo

General

105 The master of every ship carrying cargo that is hazardous, whether explosive, flammable, toxic, health-threatening or environment-polluting, shall ensure that safe watchkeeping arrangements are maintained. On ships carrying hazardous cargo in bulk, this will be achieved by the ready availability on board of a duly qualified officer or officers, and ratings where appropriate, even when the ship is safely moored or safely at anchor in port.

106 On ships carrying hazardous cargo other than in bulk, the master shall take full account of the nature, quantity, packing and stowage of the hazardous cargo and of any special conditions on board, afloat and ashore.

Seafarers' Training, Certification and Watchkeeping (STCW) Code

Part B

Recommended guidance regarding provisions of the STCW Convention and its annex

Introduction

1 This part of the STCW Code contains recommended guidance intended to assist Parties to the STCW Convention and those involved in implementing, applying or enforcing its measures to give the Convention full and complete effect in a uniform manner.

2 The measures suggested are not mandatory and the examples given are only intended to illustrate how certain Convention requirements may be complied with. However, the recommendations in general represent an approach to the matters concerned which has been harmonized through discussion within IMO involving, where appropriate, consultation with the International Labour Organization, the International Telecommunication Union and the World Health Organization.

3 Observance of the recommendations contained in this part will assist the Organization in achieving its goal of maintaining the highest practicable standards of competence in respect of crews of all nationalities and ships of all flags.

4 Guidance is provided in this part in respect of certain articles of the Convention, in addition to guidance on certain regulations in its annex. The numbering of the sections of this part therefore corresponds with that of the articles and the regulations of the Convention. As in part A, the text of each section may be divided into numbered parts and paragraphs, but such numbering is unique to that text alone.

Guidance regarding provisions of the articles

Section B-I

Guidance regarding general obligations under the Convention

(No provisions)

Section B-II

Guidance regarding definitions and clarifications

1 The definitions contained in article II of the Convention, and the definitions and clarifications contained in regulation I/1 of its annex, apply equally to the terms used in parts A and B of this Code. Supplementary definitions which apply only to the provisions of this Code are contained in section A-I/1.

2 The definition of *certificate* appearing in article II (c) provides for three possibilities:

- .1 the Administration may issue the certificate;
- .2 the Administration may have the certificate issued under its authority; or
- .3 the Administration may recognize a certificate issued by another Party as provided for in regulation I/10.

Section B-III

Guidance regarding the application of the Convention

1 While the definition of *fishing vessel* contained in article II, paragraph (h) excludes vessels used for catching fish, whales, seals, walrus or other living resources of the sea from application of the Convention, vessels not engaged in the catching activity cannot enjoy such exclusion.

2 The Convention excludes all wooden ships of primitive build, including junks.

Section B-IV

Guidance regarding the communication of information

In paragraph (1)(b) of article IV, the words “where appropriate” are intended to include:

- .1 the recognition of a certificate issued by another Party; or
- .2 the issue of the Administration’s own certificate, where applicable, on the basis of recognition of a certificate issued by another Party.

Section B-V

Guidance regarding other treaties and interpretation

The word “arrangements” in paragraph (1) of article V is intended to include provisions previously established between States for the reciprocal recognition of certificates.

Section B-VI*Guidance regarding certificates*

See the guidance given in sections B-II and B-1/2.

A policy statement and an outline of the procedures to be followed should be published for the information of companies operating ships under the flag of the Administration.

Section B-VII*Guidance regarding transitional provisions*

Certificates issued for service in one capacity which are currently recognized by a Party as an adequate qualification for service in another capacity, e.g. chief mate certificates recognized for service as master, should continue to be accepted as valid for such service under article VII. This acceptance also applies to such certificates issued under the provisions of paragraph (2) of article VII.

Section B-VIII*Guidance regarding dispensations*

A policy statement and an outline of the procedures to be followed should be published for the information of companies operating ships under the flag of the Administration. Guidance should be provided to those officials authorized by the Administration to issue dispensations. Information on action taken should be summarized in the initial report communicated to the Secretary-General in accordance with the requirements of section A-1/7.

Section B-IX*Guidance regarding equivalents*

1 Naval certificates may continue to be accepted and certificates of service may continue to be issued to naval officers as equivalents under article IX, provided that the requirements of the Convention are met.

Section B-X*Guidance regarding control*

(No provisions – see section B-1/4)

Section B-XI

Guidance regarding the promotion of technical co-operation

1 Governments should provide, or arrange to provide, in collaboration with IMO, assistance to States which have difficulty in meeting the requirements of the Convention and which request such assistance.

2 The importance of adequate training for masters and other personnel serving on board oil, chemical and liquefied gas tankers and ro-ro passenger ships is stressed, and it is recognized that in some cases there may be limited facilities for obtaining the required experience and providing specialized training programmes, particularly in developing countries.

Examination database

3 Parties with maritime training academies or examination centres serving several countries and wishing to establish a database of examination questions and answers are encouraged to do so, on the basis of bilateral co-operation with a country or countries which already have such a database.

Availability of maritime training simulators

4 The IMO Secretariat maintains a list of maritime training simulators, as a source of information for Parties and others, on the availability of different types of simulators for training seafarers, in particular where such training facilities may not be available to them nationally.

5 Parties are urged to provide information on their national maritime training simulators to the IMO Secretariat and to update the information whenever any change or addition is made to their maritime training simulator facilities.

Information on technical co-operation

6 Information on technical advisory services, access to international training institutions affiliated with IMO, and information on fellowships and other technical co-operation which may be provided by or through IMO may be obtained by contacting the Secretary-General at 4 Albert Embankment, London SE1 7SR, United Kingdom.

(No guidance provided regarding articles XII to XVII.)

Guidance regarding provisions of the annex to the STCW Convention

Chapter I Guidance regarding general provisions

Section B-I/1

Guidance regarding definitions and clarifications

1 The definitions contained in article II of the Convention, and the definitions and interpretations contained in regulation I/1 of its annex, apply equally to the terms used in parts A and B of this Code. Supplementary definitions which apply only to the provisions of this Code are contained in section A-I/1.

2 Officers with capacities covered under the provisions of chapter VII may be designated as polyvalent officer, dual-purpose officer or other designations as approved by the Administration, in accordance with the terminology used in the applicable safe manning requirements.

3 Ratings qualified to serve in capacities covered under the provisions of chapter VII may be designated as polyvalent ratings or other designations as approved by the Administration, in accordance with the terminology used in the applicable safe manning requirements.

Section B-I/2

Guidance regarding certificates and endorsements

1 Where an endorsement is integrated in the format of a certificate as provided by section A-I/2, paragraph 1, the relevant information should be inserted in the certificate in the manner explained hereunder, except for the omission of the space numbered .2. Otherwise, in preparing endorsements attesting the issue of a certificate, the spaces numbered .1 to .17 in the form which follows the text hereunder should be completed as follows:

- .1 Enter the name of the issuing State.
- .2 Enter the number assigned to the certificate by the Administration.

- .3 Enter the full name of the seafarer to whom the certificate is issued. The name should be the same as that appearing in the seafarer's passport, seafarer's identity certificate and other official documents issued by the Administration.
- .4 The number or numbers of the STCW Convention regulation or regulations under which the seafarer has been found qualified should be entered here, for example:
 - .4.1 II/1, if the seafarer has been found qualified to fill the capacity of officer in charge of a navigational watch,
 - .4.2 III/1, if the seafarer has been found qualified to act as engineer officer in charge of a watch in a manned engine-room, or as designated duty engineer officer in a periodically unmanned engine-room,
 - .4.3 IV/2, if the seafarer has been found qualified to fill the capacity of radio operator,
 - .4.4 VII/1, if the certificate is a functional certificate and the seafarer has been found qualified to perform functions specified in part A of the Code, for example, the function of marine engineering at the management level, and
 - .4.5 III/1 and V/1, if found qualified to act as the engineer officer in charge of a watch in a manned engine-room, or as designated duty engineer officer in a periodically unmanned engine-room in tankers. (See limitations in paragraphs .8 and .10 below)
- .5 Enter the date of expiry of the endorsement. This date should not be later than the date of expiry, if any, of the certificate in respect of which the endorsement is issued, nor later than five years after the date of issue of the endorsement.
- .6 In this column should be entered each of the functions specified in part A of the Code which the seafarer is qualified to perform. Functions and their associated levels of responsibility are specified in the tables of competence set out in chapters II, III and IV of part A of the Code, and are also listed for convenient reference in the introduction to part A. When reference is made under .4 above to regulations in chapters II, III or IV it is not necessary to list specific functions.
- .7 In this column should be entered the levels of responsibility at which the seafarer is qualified to perform each of the functions entered in column .6. These levels are specified in the tables of competence set out in chapters II, III and IV of part A of the Code, and are also listed for convenient reference in the introduction to part A.

- .8 A general limitation, such as the requirement to wear corrective lenses when performing duties, should be entered prominently at the top of this limitations column. Limitations applying to the functions listed in column .6 should be entered on the appropriate line against the function concerned, for example:
- .8.1 “Not valid for service in tankers” – if not qualified under chapter V,
 - .8.2 “Not valid for service in tankers other than oil tankers” – if qualified under chapter V for service only in oil tankers,
 - .8.3 “Not valid for service in ships in which steam boilers form part of the ship’s machinery” – if the related knowledge has been omitted in accordance with STCW Code provisions, and
 - .8.4 “Valid only on near-coastal voyages” – if the related knowledge has been omitted in accordance with STCW Code provisions.
- Note:* Tonnage and power limitations need not be shown here if they are already indicated in the title of the certificate and in the capacity entered in column .9.
- .9 The capacity or capacities entered in this column should be those specified in the title to the STCW regulation or regulations concerned in the case of certificates issued under chapters II or III, or should be as specified in the applicable safe manning requirements of the Administration, as appropriate.
- .10 A general limitation such as the requirement to wear corrective lenses when performing duties should be entered prominently at the top of this limitations column also. The limitations entered in column .10 should be the same as those shown in column .8 for the functions performed in each capacity entered.
- .11 The number entered in this space should be that of the certificate, so that both certificate and endorsement have the same unique number for reference and for location in the register of certificates and/or endorsements, etc.
- .12 The date of original issue of the endorsement should be entered here; it may be the same as, or differ from, the date of issue of the certificate, in accordance with the circumstances.
- .13 The name of the official authorized to issue the endorsement should be shown here in block letters below the official’s signature.
- .14 The date of birth shown should be the date confirmed from Administration records or as otherwise verified.

- .15 The endorsement should be signed by the seafarer in the presence of an official, or may be incorporated from the seafarer's application form duly completed and verified.
- .16 The photograph should be a standard black and white or colour passport type head and shoulders photograph, supplied in duplicate by the seafarer so that one may be kept in or associated with the register of certificates.
- .17 If the blocks for revalidation are shown as part of the endorsement form (see section A-I/2, paragraph 1), the Administration may revalidate the endorsement by completing the block after the seafarer has demonstrated continuing proficiency as required by regulation I/11.

(Official Seal)

(COUNTRY)

ENDORSEMENT ATTESTING THE ISSUE OF A CERTIFICATE
 UNDER THE PROVISIONS OF THE INTERNATIONAL CONVENTION
 ON STANDARDS OF TRAINING, CERTIFICATION AND WATCHKEEPING
 FOR SEAFARERS, 1978, AS AMENDED IN 1995

The Government of1 certifies that Certificate No.2 has been issued to3 who has been found duly qualified in accordance with the provisions of regulation4 of the above Convention, as amended, and has been found competent to perform the following functions, at the levels specified, subject to any limitations indicated until5 or until the date of expiry of any extension of the validity of this endorsement as may be shown overleaf:

.6 FUNCTION	.7 LEVEL	.8 LIMITATIONS APPLYING (IF ANY)

The lawful holder of this endorsement may serve in the following capacity or capacities specified in the applicable safe manning requirements of the Administration:

.9 CAPACITY	.10 LIMITATIONS APPLYING (IF ANY)

Endorsement No.11 issued on12

(Official Seal)

.....
Signature of duly authorized official

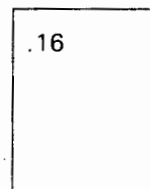
.....13
Name of duly authorized official

The original of this endorsement must be kept available in accordance with regulation 1/2, paragraph 9 of the Convention while serving on a ship.

Date of birth of the holder of the certificate14

Signature of the holder of the certificate15

Photograph of the holder of the certificate



The validity of this endorsement is hereby extended until

(Official seal)

.....
Signature of duly authorized official

Date of revalidation17

.....
Name of duly authorized official

The validity of this endorsement is hereby extended until

(Official seal)

.....
Signature of duly authorized official

Date of revalidation17

.....
Name of duly authorized official

2 An endorsement attesting the recognition of a certificate may be attached to and form part of the certificate endorsed, or may be issued as a separate document (see STCW regulation I/2, paragraph 6). All entries made in the form are required to be in Roman characters and Arabic figures (see STCW regulation I/2, paragraph 8). The spaces numbered .1 to .17 in the form which follows the text hereunder are intended to be completed as indicated in paragraph 1 above, except in respect of the following spaces:

- .2 where the number assigned by the Party which issued the certificate being recognized should be entered;
- .3 where the name entered should be the same as that appearing in the certificate being recognized;
- .4 where the name of the Party which issued the certificate being recognized should be entered;
- .9 where the capacity or capacities entered should be selected, as appropriate, from those specified in the safe applicable manning requirements of the Administration which is recognizing the certificate;
- .11 where the number entered should be unique to the endorsement both for reference and for location in the register of endorsements; and
- .12 where the date of original issue of the endorsement should be entered.

3 When replacing a certificate or endorsement which has been lost or destroyed, Parties should issue the replacement under a new number, to avoid confusion with the document to be replaced.

(Official Seal)

(COUNTRY)

ENDORSEMENT ATTESTING THE RECOGNITION OF A CERTIFICATE
 UNDER THE PROVISIONS OF THE INTERNATIONAL CONVENTION ON
 STANDARDS OF TRAINING, CERTIFICATION AND WATCHKEEPING
 FOR SEAFARERS, 1978, AS AMENDED IN 1995

The Government of1 certifies that Certificate No.2
 issued to3 by or on behalf of the Government of4
 is duly recognized in accordance with the provisions of regulation I/10 of the above Convention, as
 amended, and the lawful holder is authorized to perform the following functions, at the levels specified,
 subject to any limitations indicated until5 or until the date of expiry
 of any extension of the validity of this endorsement as may be shown overleaf:

.6 FUNCTION	.7 LEVEL	.8 LIMITATIONS APPLYING (IF ANY)

The lawful holder of this endorsement may serve in the following capacity or capacities specified in the
 applicable safe manning requirements of the Administration:

.9 CAPACITY	.10 LIMITATIONS APPLYING (IF ANY)

Endorsement No.11 issued on12

(Official Seal)

.....
Signature of duly authorized official

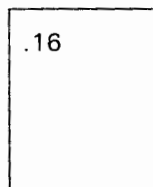
.....13
Name of duly authorized official

The original of this endorsement must be kept available in accordance with regulation I/2, paragraph 9
 of the Convention while serving on a ship.

Date of birth of the holder of the certificate14

Signature of the holder of the certificate15

Photograph of the holder of the certificate



The validity of this endorsement is hereby extended until

(Official seal)

Signature of duly authorized official

Date of revalidation **.17**

Name of duly authorized official

The validity of this endorsement is hereby extended until

(Official seal)

Signature of duly authorized official

Date of revalidation **.17**

Name of duly authorized official

Section B-I/3

Guidance regarding near-coastal voyages

1 When a Party defines near-coastal voyages, *inter alia*, for the purposes of applying variations to the subjects listed in column 2 of the standard of competence tables contained in chapters II and III of part A of the Code, for the issue of certificates valid for service in ships entitled to fly the flag of that Party and engaged on such voyages, account should be taken of the following factors, bearing in mind the effect on the safety of all ships and on the marine environment.

- .1 the type of ship and the trade in which it is engaged;
- .2 the gross tonnage of the ship and the power in kW of the main propulsion machinery;
- .3 the nature and length of the voyages;
- .4 the maximum distance from a port of refuge;
- .5 the adequacy of the coverage and accuracy of navigational position-fixing devices;
- .6 the weather conditions normally prevailing in the near-coastal voyage area;
- .7 the provision of shipboard and coastal communication facilities for search and rescue.

2 A Party which includes voyages off another Party's coast within the limits of its near-coastal voyage definition may enter into a bilateral agreement with the Party concerned.

3 It is not intended that ships engaged on near-coastal voyages should extend their voyages world-wide, under the excuse that they are navigating constantly within the limits of designated near-coastal voyages of neighbouring Parties.

Section B-I/4

Guidance regarding control procedures

Introduction

1 The purpose of the control procedures of regulation I/4 is to enable officers duly authorized by port States to ensure that the seafarers on board have sufficient competence to ensure safe and pollution-free operation of the ship.

2 This provision is no different in principle from the need to make checks on ships' structures and equipment. Indeed, it builds on these inspections to make an appraisal of the total system of on-board safety and pollution prevention.

Assessment

3 By restricting assessment as indicated in section A-I/4, the subjectivity which is an unavoidable element in all control procedures is reduced to a minimum, no more than would be evident in other types of control inspection.

4 The clear grounds given in regulation I/4, paragraph 1.3 will usually be sufficient to direct the inspector's attention to specific areas of competency, which could then be followed up by seeking evidence of training in the skills in question. If this evidence is inadequate or unconvincing, the authorized officer may ask to observe a demonstration of the relevant skill.

5 It will be a matter for the professional judgement of the inspector when on board, either following an incident as outlined in regulation I/4 or for the purposes of a routine inspection, whether the ship is operated in a manner likely to pose a danger to persons, property or the environment.

Section B-I/5

Guidance regarding national provisions

(No provisions)

Section B-I/6

Guidance regarding training and assessment

Qualifications of instructors and assessors

1 Each Party should ensure that instructors and assessors are appropriately qualified and experienced for the particular types and levels of training or assessment of competence of seafarers, as required under the Convention, in accordance with the guidelines in this section.

In-service training and assessment

2 Any person, on board or ashore, conducting in-service training of a seafarer intended to be used in qualifying for certification under the Convention should have received appropriate guidance in instructional techniques.

3 Any person responsible for the supervision of in-service training of a seafarer intended to be used in qualifying for certification under the Convention should have appropriate knowledge of instructional techniques and of training methods and practice.

4 Any person, on board or ashore, conducting an in-service assessment of the competence of a seafarer intended to be used in qualifying for certification under the Convention should have:

- .1 received appropriate guidance in assessment methods and practice; and
- .2 gained practical assessment experience under the supervision and to the satisfaction of an experienced assessor.

5 Any person responsible for the supervision of the in-service assessment of competence of a seafarer intended to be used in qualifying for certification under the Convention should have a full understanding of the assessment system, assessment methods and practice.

Section B-I/7

Guidance regarding communication of information

Reports of difficulties encountered

Parties are requested to include in the reports required by regulation I/7 an indication of any relevant guidance contained in part B of this Code, the observance of which has been found to be impracticable.

Section B-I/8

Guidance regarding quality standards

1 In applying quality standards under the provisions of regulation I/8 and section A-I/8 to the administration of its certification system, each Party should take account

of existing national or international models, and incorporate the following key elements:

- .1 an expressed policy regarding quality and the means by which such policy is to be implemented;
- .2 a quality system incorporating the organizational structure, responsibilities, procedures, processes and resources necessary for quality management;
- .3 the operational techniques and activities to ensure quality control;
- .4 systematic monitoring arrangements, including internal quality assurance evaluations, to ensure that all defined objectives are being achieved; and
- .5 arrangements for periodic external quality evaluations as described in the following paragraphs.

2 In establishing such quality standards for the administration of their national certification system, Administrations should seek to ensure that the arrangements adopted:

- .1 are sufficiently flexible to enable the certification system to take account of the varying needs of the industry, and that they facilitate and encourage the application of new technology;
- .2 cover all the administrative matters that give effect to the various provisions of the Convention, in particular regulations I/2 to I/15 and other provisions which enable the Administration to grant certificates of service and dispensations and to withdraw, cancel and suspend certificates;
- .3 encompass the Administration's responsibilities for approving training and assessment at all levels, from undergraduate-type courses and updating courses for certificates of competency to short courses of vocational training; and
- .4 incorporate arrangements for the internal quality assurance reviews under paragraph 1.4 involving a comprehensive self-study of the administrative procedures, at all levels, in order to measure achievement of defined objectives and to provide the basis for the independent external evaluation required under section A-1/8, paragraph 3.

Quality standards model for assessment of knowledge, understanding, skills and competence

3 The quality standards model for assessment of knowledge, understanding, skills and competence should incorporate the recommendations of this section within the general framework of either:

- .1 a national scheme for education and training accreditation or quality standards; or

- .2 an alternative quality standards model acceptable to the Organization.
- 4 The above quality standards model should incorporate:
 - .1 a quality policy, including a commitment by the training institution or unit to the achievement of its stated aims and objectives and to the consequential recognition by the relevant accrediting or quality standards authority;
 - .2 those quality management functions that determine and implement the quality policy, relating to aspects of the work which impinge on the quality of what is provided, including provisions for determining progression within a course or programme;
 - .3 quality system coverage, where appropriate, of the academic and administrative organizational structure, responsibilities, procedures, processes and the resources of staff and equipment;
 - .4 the quality control functions to be applied at all levels to the teaching, training, examination and assessment activities, and to their organization and implementation, in order to ensure their fitness for their purpose and the achievement of their defined objectives;
 - .5 the internal quality assurance processes and reviews which monitor the extent to which the institution, or training unit, is achieving the objectives of the programmes it delivers, and is effectively monitoring the quality control procedures which it employs; and
 - .6 the arrangements made for periodic external quality evaluations required under regulation I/8, paragraph 2 and described in the following paragraphs, for which the outcome of the quality assurance reviews forms the basis and starting point.
 - 5 In establishing quality standards for education, training and assessment programmes, the organizations responsible for implementing these programmes should take account of the following:
 - .1 Where provisions exist for established national accreditation, or education quality standards, such provisions should be utilized for courses incorporating the knowledge and understanding requirements of the Convention. The quality standards should be applied to both management and operational levels of the activity, and should take account of how it is managed, organized, undertaken and evaluated, in order to ensure that the identified goals are achieved.
 - .2 Where acquisition of a particular skill or accomplishment of a designated task is the primary objective, the quality standards should take account of whether real or simulated equipment is utilized for this purpose, and of the

appropriateness of the qualifications and experience of the assessors, in order to ensure achievement of the set standards.

- .3 The internal quality assurance evaluations should involve a comprehensive self-study of the programme, at all levels, to monitor achievement of defined objectives through the application of quality standards. These quality assurance reviews should address the planning, design, presentation and evaluation of programmes as well as the teaching, learning and communication activities. The outcome provides the basis for the independent evaluation required under section A-1/8, paragraph 3.

The independent evaluation

6 Each independent evaluation should include a systematic and independent examination of all quality activities, but should not evaluate the validity of the defined objectives. The evaluation team should:

- .1 carry out the evaluation in accordance with documented procedures;
- .2 ensure that the results of each evaluation are documented and brought to the attention of those responsible for the area evaluated; and
- .3 check that timely action is taken to correct any deficiencies.

7 The purpose of the evaluation is to provide an independent assessment of the effectiveness of the quality standard arrangements at all levels. In the case of an education or training establishment, a recognized academic accreditation or quality standards body or Government agency should be used. The evaluation team should be provided with sufficient advance information to give an overview of the tasks in hand. In the case of a major training institution or programme, the following items are indicative of the information to be provided:

- .1 the mission statement of the institution;
- .2 details of academic and training strategies in use;
- .3 an organization chart and information on the composition of committees and advisory bodies;
- .4 staff and student information;
- .5 a description of training facilities and equipment; and
- .6 an outline of the policies and procedures on:
 - .6.1 student admission,
 - .6.2 the development of new courses and review of existing courses,

- .6.3 the examination system, including appeals and resits,
- .6.4 staff recruitment, training, development, appraisal and promotion,
- .6.5 feedback from students and from industry, and
- .6.6 staff involvement in research and development.

The report

8 Before submitting a final report, the evaluation team should forward an interim report to the management seeking their comments on their findings. Upon receiving their comments, the evaluators should submit their final report, which should:

- .1 include brief background information about the institution or training programme;
- .2 be full, fair and accurate;
- .3 highlight the strengths and weaknesses of the institution;
- .4 describe the evaluation procedure followed;
- .5 cover the various elements identified in paragraph 4;
- .6 indicate the extent of compliance or non-compliance with the requirements of the Convention and the effectiveness of the quality standards in ensuring achievement of defined aims and objectives; and
- .7 spell out clearly the areas found deficient, offer suggestions for improvement and provide any other comments the evaluators consider relevant.

Section B-I/9

Guidance regarding medical standards – Issue and registration of certificates

MEDICAL EXAMINATION AND CERTIFICATION

1 The standards developed pursuant to regulation I/9, paragraph 1, should take into account the views of recognized medical practitioners experienced in medicine as applied in the maritime environment.

2 The medical standards may differentiate between those persons seeking to start a career at sea and those seafarers already serving at sea. In the former case, for example, it might be appropriate to designate higher standards in certain areas, while in the latter case some reduction may be made for age.

3 The standards should, so far as possible, define objective criteria with regard to fitness for sea service, taking into account access to medical facilities and medical expertise on board ship. They should, in particular, specify the conditions under which seafarers suffering from potentially life-threatening medical conditions controlled by medication may be allowed to continue to serve at sea.

4 The medical standards should also identify particular medical conditions, such as colour blindness, which might disqualify seafarers from holding particular positions on board ship.

5 Medical examinations and certification of seafarers under the standards should be conducted by one or more medical practitioners recognized by the Party. A list of medical practitioners so recognized should be made available to other Parties and to companies on request.

6 In the absence of mandatory international eyesight standards for seafarers, Parties should regard the minimum in-service eyesight standards set out in paragraphs 7 to 11 and table B-I/9 hereunder as the minimum for the safe operation of ships, and report on maritime casualties where poor eyesight has contributed to such incidents.

7 Each Administration has the discretionary authority to grant a variance or waiver of any of the standards set out in table B-I/9 hereunder, based on an assessment of a medical evaluation and any other relevant information concerning an individual's adjustment to the condition and proven ability to satisfactorily perform assigned shipboard functions. However, if the aided distant visual acuity of either eye is less than the standard, the aided distant visual acuity in the better eye should be at least 0.2 higher than the standard indicated in the table. The unaided distant visual acuity in the better eye should be at least 0.1.

8 Persons requiring the use of spectacles or contact lenses to perform duties should have a spare pair conveniently available on board the ship. Any need to wear visual aids to meet the required standards should be recorded on each certificate and endorsement issued.

9 Eyes of seafarers should be free of disease. Any permanent or progressing debilitating pathology without recovery should be cause for a determination of unfitness.

10 All tests needed to determine the visual fitness of a seafarer must be reliable and performed by a competent person recognized by the Administration.

11 Notwithstanding these provisions, the Administration may require higher standards than those given in table B-I/9 below.

ISSUE AND REGISTRATION OF CERTIFICATES

Approval of seagoing service

12 In approving seagoing service required by the Convention, Parties should ensure that the service concerned is relevant to the qualification being applied for, bearing in mind that, apart from the initial familiarization with service in seagoing ships, the purpose of such service is to allow the seafarer to be instructed in and to practise, under appropriate supervision, those safe and proper seagoing practices, procedures and routines which are relevant to the qualification applied for.

Approval of training courses

13 In approving training courses and programmes, Parties should take into account that the various IMO Model Courses identified by footnotes in part A of this Code can assist in the preparation of such courses and programmes and ensure that the detailed learning objectives recommended therein are suitably covered.

Electronic access to registers

14 Where the register or registers of certificates, endorsements and other documents issued by or on behalf of a Party are maintained by electronic means, provision should be made to allow controlled electronic access to such register or registers to allow Administrations and companies to confirm:

- .1 the name of the seafarer to whom a certificate, endorsement or other qualification was issued, its relevant number, date of issue, and date of expiry;
- .2 the capacity in which the holder may serve and any limitations attaching thereto; and
- .3 the functions the holder may perform, the levels authorized and any limitations attaching thereto.

Table B-I/9
Minimum in-service eyesight standards

STCW Convention Regulation	Category of seafarer	Distance vision		Near/immediate vision Both eyes together Aided or unaided	Colour vision	Visual fields	Night blindness	Diplopia (double vision)
		one eye	other eye					
I/11 II/1 II/2 II/3 II/4	Masters, deck officers and ratings re- quired to un- dertake look- out duties			Vision required for ships' navigation (e.g. chart and nautical publication reference, use of bridge instrumentation and equipment, and identification of aids to navigation)	Normal visual fields	Vision required to perform all necessary func- tions in darkness without com- promise	No significant condition evi- dent	
	Aided: Unaided:	0.5 [†] 0.1	0.5 0.1					
I/11 III/1 III/2 III/3 III/4	All engineer officers and ratings form- ing part of an engine-room watch			Vision required to read instruments in close proximity, to operate equipment, and to identify systems/components as necessary	Sufficient visual fields	Vision required to perform all necessary func- tions in darkness without com- promise	No significant condition evi- dent	
	Aided: Unaided:	0.4 0.1	0.4 0.1					

*Note: Values given in Snellen decimal notation.

†Note: A value of at least 0.7 in one eye is recommended to reduce the risk of undetected underlying eye disease

STCW Convention Regulation	Category of seafarer	Distance vision		Near/immediate vision Both eyes together Aided or unaided	Colour vision	Visual fields	Night blindness	Diplopia (double vision)
		one eye	other eye					
I/11 IV/2	Radio officers and electrical/ electronic officers			Vision required to read instruments in close proximity, to operate equipment, and to identify systems/components as necessary		Sufficient visual fields	Vision required to perform all necessary func- tions in darkness without com- promise	No significant condition evi- dent
		Aided: 0.4	0.4					
		Unaided: 0.1	0.1					

*Note: Values given in Snellen decimal notation

Section B-I/10

Guidance regarding the recognition of certificates

(No provisions)

Section B-I/11

Guidance regarding the revalidation of certificates

The courses required by regulation I/11 should include relevant changes in marine technology and recommendations concerning the safety of life at sea and the protection of the marine environment.

Section B-I/12

Guidance regarding the use of simulators

1 When simulators are being used for training or assessment of competency, the following guidelines should be taken into consideration in conducting any such training or assessment.

TRAINING AND ASSESSMENT IN RADAR OBSERVATION AND PLOTTING

2 Training and assessment in radar observation and plotting should:

- .1 incorporate the use of radar simulation equipment; and
- .2 conform to standards not inferior to those given in paragraphs 3 to 17 below.

3 Demonstrations of and practice in radar observation should be undertaken where appropriate on live marine radar equipment, including the use of simulators. Plotting exercises should preferably be undertaken in real time, in order to increase trainees' awareness of the hazards of the improper use of radar data and improve their plotting techniques to a standard of radar plotting commensurate with that necessary for the safe execution of collision-avoidance manoeuvring under actual seagoing conditions.

General

Factors affecting performance and accuracy

4 An elementary understanding should be attained of the principles of radar, together with a full practical knowledge of:

- .1 range and bearing measurement, characteristics of the radar set which determine the quality of the radar display, radar antennae, polar diagrams, the effects of power radiated in directions outside the main beam, a non-technical description of the radar system, including variations in the features encountered in different types of radar set, performance monitors and equipment factors which affect maximum and minimum detection ranges and accuracy of information;
- .2 the current marine radar performance specification adopted by the Organization;
- .3 the effects of the siting of the radar antenna, shadow sectors and arcs of reduced sensitivity, false echoes, effects of antenna height on detection ranges and of siting radar units and storing spares near magnetic compasses, including magnetic safe distances; and
- .4 radiation hazards and safety precautions to be taken in the vicinity of antenna and open waveguides.

Detection of misrepresentation of information,
including false echoes and sea returns

5 A knowledge of the limitations to target detection is essential, to enable the observer to estimate the dangers of failure to detect targets. The following factors should be emphasized:

- .1 performance standard of the equipment;
- .2 brilliance, gain and video processor control settings;
- .3 radar horizon;
- .4 size, shape, aspect and composition of targets;
- .5 effects of the motion of the ship in a seaway;
- .6 propagation conditions;
- .7 meteorological conditions; sea clutter and rain clutter;

- .8 anti-clutter control settings;
- .9 shadow sectors; and
- .10 radar-to-radar interference.

6 A knowledge should be attained of factors which might lead to faulty interpretation, including false echoes, effects of nearby pylons and large structures, effects of power lines crossing rivers and estuaries, echoes from distant targets occurring on second or later traces.

7 A knowledge should be attained of aids to interpretation, including corner reflectors and radar beacons; detection and recognition of land targets; the effects of topographical features; effects of pulse length and beamwidth; radar-conspicuous and -inconspicuous targets; factors which affect the echo strength from targets.

Practice

Setting up and maintaining displays

- 8 A knowledge should be attained of:
- .1 the various types of radar display mode; unstabilized ship's-head-up relative motion; ship's-head-up, course-up and north-up stabilized relative motion and true motion;
 - .2 the effects of errors on the accuracy of information displayed; effects of transmitting compass errors on stabilized and true motion displays; effects of transmitting log errors on a true motion display; and the effects of inaccurate manual speed settings on a true motion display;
 - .3 methods of detecting inaccurate speed settings on true motion controls; the effects of receiver noise limiting ability to display weak echo returns, and the effects of saturation by receiver noise, etc.; the adjustment of operational controls; criteria which indicate optimum points of adjustment; the importance of proper adjustment sequence, and the effects of maladjusted controls; the detection of maladjustments and corrections of:
 - .3.1 controls affecting detection ranges, and
 - .3.2 controls affecting accuracy;
 - .4 the dangers of using radar equipment with maladjusted controls; and
 - .5 the need for frequent regular checking of performance, and the relationship of the performance indicator to the range performance of the radar set.

Range and bearing

- 9 A knowledge should be attained of:
- .1 the methods of measuring ranges; fixed range markers and variable range markers;
 - .2 the accuracy of each method and the relative accuracy of the different methods;
 - .3 how range data are displayed; ranges at stated intervals, digital counter and graduated scale;
 - .4 the methods of measuring bearings; rotatable cursor on transparent disc covering the display, electronic bearing cursor and other methods;
 - .5 bearing accuracy and inaccuracies caused by: parallax, heading marker displacement, centre maladjustment;
 - .6 how bearing data are displayed; graduated scale and digital counter; and
 - .7 the need for regular checking of the accuracy of ranges and bearings, methods of checking for inaccuracies and correcting or allowing for inaccuracies.

Plotting techniques and relative motion concepts

10 Practice should be provided in manual plotting techniques, including the use of reflection plotters, with the objective of establishing a thorough understanding of the interrelated motion between own ship and other ships, including the effects of manoeuvring to avoid collision. At the preliminary stages of this training, simple plotting exercises should be designed to establish a sound appreciation of plotting geometry and relative motion concepts. The degree of complexity of exercises should increase throughout the training course until the trainee has mastered all aspects of the subject. Competence can best be enhanced by exposing the trainee to real-time exercises performed on a simulator or using other effective means.

Identification of critical echoes

- 11 A thorough understanding should be attained of:
- .1 position fixing by radar from land targets and sea marks;
 - .2 the accuracy of position fixing by ranges and by bearings;
 - .3 the importance of cross-checking the accuracy of radar against other navigational aids; and
 - .4 the value of recording ranges and bearings at frequent, regular intervals when using radar as an aid to collision avoidance.

Course and speed of other ships

- 12 A thorough understanding should be attained of:
- .1 the different methods by which course and speed of other ships can be obtained from recorded ranges and bearings, including:
 - .1.1 the unstabilized relative plot,
 - .1.2 the stabilized relative plot, and
 - .1.3 the true plot; and
 - .2 the relationship between visual and radar observations, including detail and the accuracy of estimates of course and speed of other ships, and the detection of changes in movements of other ships.

Time and distance of closest approach of crossing, meeting or overtaking ships

- 13 A thorough understanding should be attained of:
- .1 the use of recorded data to obtain:
 - .1.1 measurement of closest approach distance and bearing, and
 - .1.2 time to closest approach, and
 - .2 the importance of frequent, regular observations.

Detecting course and speed changes of other ships

- 14 A thorough understanding should be attained of:
- .1 the effects of changes of course and/or speed by other ships on their tracks across the display;
 - .2 the delay between change of course or speed and detection of that change; and
 - .3 the hazards of small changes as compared with substantial changes of course or speed in relation to rate and accuracy of detection.

Effects of changes in own ship's course or speed or both

- 15 A thorough understanding of the effects on a relative motion display of own ship's movements, and the effects of other ships' movements and the advantages of compass stabilization of a relative display.
- 16 In respect of true motion displays, a thorough understanding should be attained of:
- .1 the effects of inaccuracies of:

- .1.1 speed and course settings, and
- .1.2 compass stabilization data driving a stabilized relative motion display;
- .2 the effects of changes in course or speed or both by own ship on tracks of other ships on the display; and
- .3 the relationship of speed to frequency of observations.

Application of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea

17 A thorough understanding should be attained of the relationship of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea to the use of radar, including:

- .1 action to avoid collision, dangers of assumptions made on inadequate information and the hazards of small alterations of course or speed;
- .2 the advantages of safe speed when using radar to avoid collision;
- .3 the relationship of speed to closest approach distance and time and to the manoeuvring characteristics of various types of ships;
- .4 the importance of radar observation reports and radar reporting procedures being well defined;
- .5 the use of radar in clear weather, to obtain an appreciation of its capabilities and limitations, compare radar and visual observations and obtain an assessment of the relative accuracy of information;
- .6 the need for early use of radar in clear weather at night and when there are indications that visibility may deteriorate;
- .7 comparison of features displayed by radar with charted features; and
- .8 comparison of the effects of differences between range scales.

TRAINING AND ASSESSMENT IN THE OPERATIONAL USE OF AUTOMATIC RADAR PLOTTING AIDS (ARPA)

18 Training and assessment in the operational use of automatic radar plotting aids (ARPA) should:

- .1 require prior completion of the training in radar observation and plotting or combine that training with the training given in paragraphs 19 to 35 below;*

* IMO Model Course 1.08 – *The Operational Use of Automatic Radar Plotting Aids (ARPA)* may be of assistance in the preparation of courses

- .2 incorporate the use of ARPA simulation equipment; and
- .3 conform to standards not inferior to those given in paragraphs 19 to 35 below.

19 Where ARPA training is provided as part of the general training under the 1978 STCW Convention, masters, chief mates and officers in charge of a navigational watch should understand the factors involved in decision-making based on the information supplied by ARPA in association with other navigational data inputs, having a similar appreciation of the operational aspects and of system errors of modern electronic navigational systems. This training should be progressive in nature, commensurate with the responsibilities of the individual and the certificates issued by Parties under the 1978 STCW Convention.

Theory and demonstration

Possible risks of over-reliance on ARPA

- 20 Appreciation that ARPA is only a navigational aid and:
- .1 that its limitations, including those of its sensors, make over-reliance on ARPA dangerous, in particular for keeping a look-out; and
 - .2 the need to observe at all times the Principles to be observed in keeping a navigational watch and the Guidance on keeping a navigational watch.

Principal types of ARPA systems and their display characteristics

21 Knowledge of the principal types of ARPA systems in use; their various display characteristics and an understanding of when to use ground or sea stabilized modes and north-up, course-up or head-up presentations.

IMO performance standards for ARPA

22 An appreciation of the IMO performance standards for ARPA, in particular the standards relating to accuracy.

Factors affecting system performance and accuracy

23 Knowledge of ARPA sensor input performance parameters – radar, compass and speed inputs and the effects of sensor malfunction on the accuracy of ARPA data.

24 Knowledge of:

- .1 the effects of the limitations of radar range and bearing discrimination and accuracy and the limitations of compass and speed input accuracies on the accuracy of ARPA data; and
- .2 factors which influence vector accuracy.

Tracking capabilities and limitations**25 Knowledge of:**

- .1 the criteria for the selection of targets by automatic acquisition;
- .2 the factors leading to the correct choice of targets for manual acquisition;
- .3 the effects on tracking of “lost” targets and target fading;
- .4 the circumstances causing “target swap” and its effects on displayed data.

Processing delays

26 Knowledge of the delays inherent in the display of processed ARPA information, particularly on acquisition and re-acquisition or when a tracked target manoeuvres.

Operational warnings, their benefits and limitations

27 Appreciation of the uses, benefits and limitations of ARPA operational warnings and their correct setting, where applicable, to avoid spurious interference.

System operational tests**28 Knowledge of:**

- .1 methods of testing for malfunctions of ARPA systems, including functional self-testing; and
- .2 precautions to be taken after a malfunction occurs.

Manual and automatic acquisition of targets and their respective limitations

29 Knowledge of the limits imposed on both types of acquisition in multi-target scenarios, and the effects on acquisition of target fading and target swap.

True and relative vectors and typical graphic representation of target information and danger areas

30 Thorough knowledge of true and relative vectors; derivation of targets' true courses and speeds including:

- .1 threat assessment, derivation of predicted closest point of approach and predicted time to closest point of approach from forward extrapolation of vectors, the use of graphic representation of danger areas;
- .2 the effects of alterations of course and/or speed of own ship and/or targets on predicted closest point of approach and predicted time to closest point of approach and danger areas;
- .3 the effects of incorrect vectors and danger areas; and
- .4 the benefit of switching between true and relative vectors.

Information on past positions of targets being tracked

31 Knowledge of the derivation of past positions of targets being tracked, recognition of historic data as a means of indicating recent manoeuvring of targets and as a method of checking the validity of the ARPA's tracking.

Practice

Setting up and maintaining displays

- 32 Ability to demonstrate:
- .1 the correct starting procedure to obtain the optimum display of ARPA information;
 - .2 the selection of display presentation; stabilized relative motion displays and true motion displays;
 - .3 the correct adjustment of all variable radar display controls for optimum display of data;
 - .4 the selection, as appropriate, of required speed input to ARPA;
 - .5 the selection of ARPA plotting controls, manual/automatic acquisition, vector/graphic display of data;
 - .6 the selection of the time scale of vectors/graphics;
 - .7 the use of exclusion areas when automatic acquisition is employed by ARPA; and
 - .8 performance checks of radar, compass, speed input sensors and ARPA.

System operational tests

33 Ability to perform system checks and determine data accuracy of ARPA, including the trial manoeuvre facility, by checking against basic radar plot.

Obtaining information from the ARPA display

34 Demonstrate the ability to obtain information in both relative and true motion modes of display, including:

- .1 the identification of critical echoes;
- .2 the speed and direction of target's relative movement;
- .3 the time to, and predicted range at, target's closest point of approach;
- .4 the courses and speeds of targets;
- .5 detecting course and speed changes of targets and the limitations of such information;
- .6 the effect of changes in own ship's course or speed or both; and
- .7 the operation of the trial manoeuvre facility.

Application of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea

35 Analysis of potential collision situations from displayed information, determination and execution of action to avoid close-quarters situations in accordance with the International Regulations for Preventing Collisions at Sea in force.

RECOMMENDED PERFORMANCE STANDARDS FOR NON-MANDATORY TYPES OF SIMULATION

36 Performance standards for non-mandatory simulation equipment used for training and/or assessment of competence or demonstration of skills are set out hereunder. Such forms of simulation include, but are not limited to, the following types:

- .1 navigation and watchkeeping;
- .2 ship handling and manoeuvring;
- .3 cargo handling and stowage;
- .4 radiocommunications; and
- .5 main and auxiliary machinery operation

Navigation and watchkeeping simulation

37 Navigation and watchkeeping simulation equipment should, in addition to meeting all applicable performance standards set out in section A-I/12, be capable of simulating navigational equipment and bridge operational controls which meet all applicable performance standards adopted by the Organization, incorporate facilities to generate soundings and:

- .1 create a real-time operating environment, including navigation control and communications instruments and equipment appropriate to the navigation and watchkeeping tasks to be carried out and the manoeuvring skills to be assessed;
- .2 provide a realistic visual scenario by day or by night, including variable visibility, or by night only as seen from the bridge, with a minimum horizontal field of view available to the trainee in viewing sectors appropriate to the navigation and watchkeeping tasks and objectives; and
- .3 realistically simulate 'own ship' dynamics in open water conditions, including the effects of weather, tidal stream, currents and interaction with other ships.

Ship handling and manoeuvring simulation

38 In addition to meeting the performance standards set out in paragraph 37, ship handling simulation equipment should:

- .1 provide a realistic visual scenario as seen from the bridge by day and by night with variable visibility throughout a minimum horizontal field of view available to the trainee in viewing sectors appropriate to the ship handling and manoeuvring training tasks and objectives; and
- .2 realistically simulate 'own ship' dynamics in restricted waterways, including shallow-water and bank effects.

39 Where manned scale models are used to provide ship handling and manoeuvring simulation, in addition to the performance standards set out in paragraphs 37.3 and 38.2, such equipment should:

- .1 incorporate scaling factors which present accurately the dimensions, areas, volume and displacement, speed, time and rate of turn of a real ship; and
- .2 incorporate controls for the rudder and engines to the correct time-scale.

Cargo handling and stowage simulation

40 Cargo handling simulation equipment should be capable of simulating cargo handling and control equipment which meets all applicable performance standards adopted by the Organization, and incorporate facilities to:

- .1 create an effective operational environment, including a cargo-control station with such instrumentation as may be appropriate to the particular type of cargo system modelled;
- .2 model loading and unloading functions and stability and stress data appropriate to the cargo-handling tasks to be carried out and the skills to be assessed; and
- .3 simulate loading, unloading, ballasting and deballasting operations and appropriate associated calculations for stability, trim, list, longitudinal strength, torsional stress and damage stability.

GMDSS communication simulation

41 GMDSS communication simulation equipment should be capable of simulating GMDSS communication equipment which meets all applicable performance standards adopted by the Organization , and incorporate facilities to:

- .1 simulate the operation of VHF, VHF-DSC, NAVTEX, EPIRB and watch receiver equipment as required for the Restricted Operator's Certificate (ROC);

- .2 simulate the operation of INMARSAT-A, -B and -C ship earth stations, MF/HF NBDP, MF/HF-DSC, VHF, VHF-DSC, NAVTEX, EPIRB and watch receiver equipment as required for the General Operator's Certificate (GOC);
- .3 provide voice communication with background noise;
- .4 provide a printed text communication facility; and
- .5 create a real-time operating environment, consisting of an integrated system, incorporating at least one instructor/assessor station and at least two GMDSS ship or shore stations.

Main and auxiliary machinery operation simulation

42 Engine-room simulation equipment should be capable of simulating a main and auxiliary machinery system and incorporate facilities to:

- .1 create a real-time environment for seagoing and harbour operations with communication devices and simulation of appropriate main and auxiliary propulsion machinery equipment and control panels;
- .2 simulate relevant sub-systems that should include but not be restricted to boiler, steering gear, electrical power general and distribution systems, including emergency power supplies, and fuel, cooling water, refrigeration, bilge and ballast systems;
- .3 monitor and evaluate engine performance and remote sensing systems;
- .4 simulate machinery malfunctions;
- .5 allow for the variable external conditions to be changed so as to influence the simulated operations: weather, ship's draught, seawater and air temperatures;
- .6 allow for instructor-controlled external conditions to be changed: deck steam, accommodation steam, deck air, ice conditions, deck cranes, heavy power, bow thrust, ship load;
- .7 allow for instructor-controlled simulator dynamics to be changed: emergency run, process responses, ship responses; and
- .8 provide a facility to isolate certain processes, such as speed, electrical system, diesel oil system, lubricating oil system, heavy oil system, seawater system, steam system, exhaust boiler and turbo generator, for performing specific training tasks.

Section B-I/13

Guidance regarding the conduct of trials

(No provisions)

Section B-I/14

Guidance regarding responsibilities of companies and recommended responsibilities of masters and crew members

Companies

1 Companies should provide ship-specific introductory programmes aimed at assisting newly employed seafarers to familiarize themselves with all procedures and equipment relating to their areas of responsibility.

Master

2 The master should take all steps necessary to implement any company instructions issued in accordance with section A-I/14. Such steps should include:

- .1 identifying all seafarers who are newly employed on board the ship before they are assigned to any duties;
- .2 providing the opportunity for all newly arrived seafarers to:
 - .2.1 visit the spaces in which their primary duties will be performed,
 - .2.2 get acquainted with the location, controls and display features of equipment they will be operating or using,
 - .2.3 activate the equipment when possible and perform functions using the controls on the equipment, and
 - .2.4 observe and ask questions of someone who is already familiar with the equipment, procedures and other arrangements, and who can communicate information in a language which the seafarer understands; and
- .3 providing for a suitable period of supervision when there is any doubt that a newly employed seafarer is familiar with the shipboard equipment, operating procedures and other arrangements needed for the proper performance of his or her duties.

Crew members

3 Seafarers who are newly assigned to a ship should take full advantage of every opportunity provided to become familiar with the shipboard equipment, operating

procedures and other arrangements needed for the proper performance of their duties. Immediately upon arriving on board for the first time, each seafarer has the responsibility to become acquainted with the ship's working environment, particularly with respect to new or unfamiliar equipment, procedures or arrangements.

4 Seafarers who do not promptly attain the level of familiarity required for performing their duties have the obligation to bring this fact to the attention of their supervisor or to the attention of the crew member designated in accordance with section A-I/14, paragraph 2.2, and to identify any equipment, procedure or arrangement which remains unfamiliar.

Section B-I/15

Guidance regarding transitional provisions

(No provisions)

Chapter II

Guidance regarding the master and the deck department

Section B-II/1

Guidance regarding the certification of officers in charge of a navigational watch on ships of 500 gross tonnage or more

Training

1 Every candidate for certification as officer in charge of a navigational watch should have completed a planned and structured programme of training designed to assist a prospective officer to achieve the standard of competence in accordance with table A-II/1.

2 The structure of the programme of training should be set out in a training plan which clearly expresses for all parties involved the objectives of each stage of training on board and ashore. It is important that the prospective officer, tutors, ships' staff and company personnel are clear about the competences which are to be achieved at the end of the programme and how they are to be achieved through a combination of education, training and practical experience on board and ashore.

3 The mandatory periods of seagoing service are of prime importance in learning the job of being a ship's officer and in achieving the overall standard of competence required. Properly planned and structured, the periods of seagoing service will enable prospective officers to acquire and practise skills and will offer opportunities for competences achieved to be demonstrated and assessed.

4 Where the seagoing service forms part of an approved training programme, the following principles should be observed:

- .1 The programme of on-board training should be an integral part of the overall training plan.
- .2 The programme of on-board training should be managed and co-ordinated by the company which manages the ship on which the seagoing service is to be performed.
- .3 The prospective officer should be provided with a training record book to enable a comprehensive record of practical training and experience at sea to

be maintained. The training record book should be laid out in such a way that it can provide detailed information about the tasks and duties which should be undertaken and the progress towards their completion. Duly completed, the record book will provide unique evidence that a structured programme of on-board training has been completed which can be taken into account in the process of evaluating competence for the issue of a certificate.

- .4 At all times, the prospective officer should be aware of two identifiable individuals who are immediately responsible for the management of the programme of on-board training. The first of these is a qualified seagoing officer, referred to as the shipboard training officer, who, under the authority of the master, should organise and supervise the programme of training for the duration of each voyage. The second should be a person nominated by the company, referred to as the company training officer, who should have an overall responsibility for the training programme and for co-ordination with colleges and training institutions.
- .5 The company should ensure that appropriate periods are set aside for completion of the programme of on-board training within the normal operational requirements of the ship.

Roles and responsibilities

5 The following section summarises the roles and responsibilities of those individuals involved in organizing and conducting on-board training:

- .1 The company training officer should be responsible for:
 - .1.1 overall administration of the programme of training,
 - .1.2 monitoring the progress of the prospective officer throughout, and
 - .1.3 issuing guidance as required and ensuring that all concerned with the training programme play their parts.
- .2 The shipboard training officer should be responsible for:
 - .2.1 organizing the programme of practical training at sea,
 - .2.2 ensuring in a supervisory capacity that the training record book is properly maintained and that all other requirements are fulfilled, and
 - .2.3 making sure, so far as is practicable, that the time the prospective officer spends on board is as useful as possible in terms of training and experience, and is consistent with the objectives of the training programme, the progress of training and the operational constraints of the ship.

- .3 The master's responsibilities should be to:
 - .3.1 provide the link between the shipboard training officer and the company training officer ashore,
 - .3.2 fulfill the role of continuity if the shipboard training officer is relieved during the voyage, and
 - .3.3 ensure that all concerned are effectively carrying out the on-board training programme.
- .4 The prospective officer's responsibilities should be to:
 - .4.1 follow diligently the programme of training as laid down,
 - .4.2 make the most of the opportunities presented, be they in or outside working hours, and
 - .4.3 keep the training record book up to date and ensure that it is available at all times for scrutiny.

Induction

6 At the beginning of the programme and at the start of each voyage on a different ship, prospective officers should be given full information and guidance as to what is expected of them and how the training programme is to be organized. Induction presents the opportunity to brief prospective officers about important aspects of the tasks they will be undertaking, with particular regard to safe working practices and protection of the marine environment.

Shipboard programme of training

7 The training record book should contain, amongst other things, a number of training tasks or duties which should be undertaken as part of the approved programme of on-board training. Such tasks and duties should relate to at least the following areas:

- .1 steering systems;
- .2 general seamanship;
- .3 mooring, anchoring and port operations;
- .4 life-saving and fire-fighting appliances;
- .5 systems and equipment;
- .6 cargo work;

- .7 bridge work and watchkeeping; and
- .8 engine-room familiarization.

8 It is extremely important that the prospective officer is given adequate opportunity for supervised bridge watchkeeping experience, particularly in the later stages of the on-board training programme.

9 The performance of the prospective officers in each of the tasks and duties itemized in the training record book should be initialled by a qualified officer when, in the opinion of the officer concerned, a prospective officer has achieved a satisfactory standard of proficiency. It is important to appreciate that a prospective officer may need to demonstrate ability on several occasions before a qualified officer is confident that a satisfactory standard has been achieved.

Monitoring and reviewing

10 Guidance and reviewing are essential to ensure that prospective officers are fully aware of the progress they are making and to enable them to join in decisions about their future programme. To be effective, reviews should be linked to information gained through the training record book and other sources as appropriate. The training record book should be scrutinized and endorsed formally by the master and the shipboard training officer at the beginning, during and at the end of each voyage. The training record book should also be examined and endorsed by the company training officer between voyages.

Assessment of abilities and skills in navigational watchkeeping

11 A candidate for certification who is required to have received special training and assessment of abilities and skills in navigational watchkeeping duties should be required to provide evidence, through demonstration either on a simulator or on board ship as part of an approved programme of shipboard training, that the skills and ability to perform as officer in charge of a navigational watch in at least the following areas have been acquired, namely to:

- .1 prepare for and conduct a passage, including:
 - .1.1 interpreting and applying information obtained from charts,
 - .1.2 fixing position in coastal waters,
 - .1.3 applying basic information obtained from tide tables and other navigational publications,
 - .1.4 checking and operating bridge equipment,
 - .1.5 checking magnetic and gyro-compasses,

- .1.6 assessing available meteorological information,
 - .1.7 using celestial bodies to fix position,
 - .1.8 determining the compass error by celestial and terrestrial means, and
 - .1.9 performing calculations for sailings of up to 24 hours;
 - .2 operate and apply information obtained from electronic navigation systems;
 - .3 operate radar and ARPA and apply radar information for navigation and collision avoidance;
 - .4 operate propulsion and steering systems to control heading and speed;
 - .5 implement navigational watch routines and procedures;
 - .6 implement the manoeuvres required for rescue of persons overboard;
 - .7 initiate action to be taken in the event of an imminent emergency situation (e.g. fire, collision, stranding) and action in the immediate aftermath of an emergency;
 - .8 initiate action to be taken in event of malfunction or failure of major items of equipment or plant (e.g. steering gear, power, navigation systems);
 - .9 conduct radiocommunications and visual and sound signalling in normal and emergency situations; and
 - .10 monitor and operate safety and alarm systems, including internal communications.
- 12 Assessment of abilities and skills in navigational watchkeeping should:
- .1 be made against the criteria for evaluating competence for the function of navigation set out in table A-II/1;
 - .2 ensure that the candidate performs navigational watchkeeping duties in accordance with the Principles to be observed in keeping a safe navigational watch (section A-VIII/2, part 3-1) and the Guidance on keeping a navigational watch (section B-VIII/2, part 3-1).

Evaluation of competence

13 The standard of competence to be achieved for certification as officer in charge of a navigational watch is set out in table A-II/1. The standard specifies the knowledge and skill required and the application of that knowledge and skill to the standard of performance required on board ship.

14 Scope of knowledge is implicit in the concept of competence. Assessment of competence should, therefore, encompass more than the immediate technical requirements of the job, the skills and tasks to be performed, and should reflect the broader aspects needed to meet the full expectations of competent performance as a ships' officer. This includes relevant knowledge, theory, principles and cognitive skills which, to varying degrees, underpin all levels of competence. It also encompasses proficiency in what to do, how and when to do it, and why it should be done. Properly applied, this will help to ensure that a candidate can:

- .1 work competently in different ships and across a range of circumstances;
- .2 anticipate, prepare for and deal with contingencies; and
- .3 adapt to new and changing requirements.

15 The criteria for evaluating competence (column 4 of table A-II/1) identify, primarily in outcome terms, the essential aspects of competent performance. They are expressed so that assessment of a candidate's performance can be made against them and should be adequately documented in the training record book.

16 Evaluation of competence is the process of:

- .1 collecting sufficient valid and reliable evidence about the candidate's knowledge, understanding and proficiency to accomplish the tasks, duties and responsibilities listed in column 1 of table A-II/1; and
- .2 judging that evidence against the criteria specified in the standard.

17 The arrangements for evaluating competence should be designed to take account of different methods of assessment which can provide different types of evidence about candidates' competence, e.g.:

- .1 direct observation of work activities (including seagoing service);
- .2 skills/proficiency/competency tests;
- .3 projects and assignments;
- .4 evidence from previous experience; and
- .5 written, oral and computer-based questioning techniques.

18 One or more of the first four methods listed should almost invariably be used to provide evidence of ability, in addition to appropriate questioning techniques to provide evidence of supporting knowledge and understanding.

Section B-II/2

Guidance regarding the certification of masters and chief mates on ships of 500 gross tonnage or more

(See section B-II/1 for guidance.)

Section B-II/3

Guidance regarding the certification of officers in charge of a navigational watch and of masters on ships of less than 500 gross tonnage

(See section B-II/1 for guidance.)

Section B-II/4

Guidance regarding the training and certification of ratings forming part of a navigational watch

In addition to the requirements stated in table A-II/4 of this Code, Parties are encouraged for safety reasons to include the following subjects in the training of ratings forming part of a navigational watch:

- .1 a basic knowledge of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea;
- .2 rigging a pilot ladder;
- .3 an understanding of wheel orders given by pilots in English;
- .4 training for proficiency in survival craft and rescue boats;
- .5 support duties when berthing and unberthing and during towing operations;
- .6 a basic knowledge of anchoring;
- .7 a basic knowledge of dangerous cargoes;
- .8 a basic knowledge of stowage procedures and arrangements for bringing stores on board; and
- .9 a basic knowledge of deck maintenance and tools used on deck.

Chapter III

Guidance regarding the engine department

Section B-III/1

Guidance regarding the certification of officers in charge of an engineering watch in a manned engine-room or as designated duty engineers in a periodically unmanned engine-room

- 1 In table A-III/1, column 1, top block, the tools referred to should include hand tools, common measuring equipment, centre lathes, drilling machines, welding equipment and milling machines as appropriate.
- 2 Training in workshop skills ashore can be carried out in a training institution or approved workshop.
- 3 On-board training should be adequately documented in the training record book by qualified assessors.

Section B-III/2

Guidance regarding the certification of chief engineer officers and second engineer officers of ships powered by main propulsion machinery of 3,000 kW propulsion power or more

(No provisions)

Section B-III/3

Guidance regarding the certification of chief engineer officers and second engineer officers of ships powered by main propulsion machinery between 750 kW and 3,000 kW propulsion power

(No provisions)

Section B-III/4

Guidance regarding the training and certification of ratings forming part of a watch in a manned engine-room or designated to perform duties in a periodically unmanned engine-room

In addition to the requirements stated in section A-III/4 of this Code, Parties are encouraged for safety reasons to include the following items in the training of ratings forming part of an engineering watch:

- .1 a basic knowledge of routine pumping operations, such as bilge, ballast and cargo pumping systems;
- .2 a basic knowledge of electrical installations and the associated dangers;
- .3 a basic knowledge of maintenance and repair of machinery and tools used in the engine-room; and
- .4 a basic knowledge of stowage and arrangements for bringing stores on board.

Chapter IV

Guidance regarding radiocommunication and radio personnel

Section B-IV/1

Guidance regarding the application of chapter IV

(No provisions)

Section B-IV/2

Guidance regarding training and certification of GMDSS radio personnel

TRAINING RELATED TO THE FIRST-CLASS RADIOELECTRONIC CERTIFICATE

General

1 The requirements of medical fitness, especially as to hearing, eyesight and speech, should be met by the candidate before training is commenced.

2 The training should be relevant to the provisions of the STCW Convention, the provisions of the Radio Regulations annexed to the International Telecommunication Convention (Radio Regulations) and the provisions of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS Convention) currently in force, with particular attention given to provisions for the global maritime distress and safety system (GMDSS). In developing training requirements, account should be taken of at least the knowledge and training given in paragraphs 3 to 14 hereunder.

Theory

3 Knowledge of the general principles and basic factors necessary for safe and efficient use of all sub-systems and equipment required in the GMDSS, sufficient to support the practical training provisions given in paragraph 13.

- 4 Knowledge of the use, operation and service areas of GMDSS sub-systems, including satellite system characteristics, navigational and meteorological warning systems and selection of appropriate communication circuits.
- 5 Knowledge of the principles of electricity and the theory of radio and electronics sufficient to meet the provisions given in paragraphs 6 to 10 below.
- 6 Theoretical knowledge of GMDSS radiocommunication equipment, including narrow-band direct-printing telegraphy and radiotelephone transmitters and receivers, digital selective calling equipment, ship earth stations, emergency position-indicating radio beacons (EPIRBs), marine antenna systems, radio equipment for survival craft together with all auxiliary items, including power supplies, as well as general knowledge of the principles of other equipment generally used for radionavigation, with particular reference to maintaining the equipment in service.
- 7 Knowledge of factors that affect system reliability, availability, maintenance procedures and proper use of test equipment.
- 8 Knowledge of microprocessors and fault diagnosis in systems using microprocessors.
- 9 Knowledge of control systems in the GMDSS radio equipment, including testing and analysis.
- 10 Knowledge of the use of computer software for the GMDSS radio equipment and methods for correcting faults caused by loss of software control of the equipment.

Regulations and documentation

- 11 Knowledge of:
 - .1 the SOLAS Convention and the Radio Regulations, with particular emphasis on:
 - .1.1 distress, urgency and safety radiocommunications,
 - .1.2 avoiding harmful interference, particularly with distress and safety traffic, and
 - .1.3 prevention of unauthorized transmissions;
 - .2 other documents relating to operational and communication procedures for distress, safety and public correspondence services, including charges, navigational warnings, and weather broadcasts in the Maritime Mobile Service and the Maritime Mobile Satellite Service; and
 - .3 use of the International Code of Signals and the Standard Marine Navigational Vocabulary as replaced by the IMO Standard Marine Communication Phrases.

Watchkeeping and procedures

12 Knowledge of and training in:

- .1 communication procedures and discipline to prevent harmful interference in GMDSS sub-systems;
- .2 procedures for using propagation-prediction information to establish optimum frequencies for communications;
- .3 radiocommunication watchkeeping relevant to all GMDSS sub-systems, exchange of radiocommunication traffic, particularly concerning distress, urgency and safety procedures and radio records;
- .4 use of the international phonetic alphabet;
- .5 monitoring a distress frequency while simultaneously monitoring or working on at least one other frequency;
- .6 ship reporting systems and procedures;
- .7 radiocommunication procedures of the IMO *Merchant Ship Search and Rescue Manual (MERSAR)*;
- .8 radio medical systems and procedures; and
- .9 causes of false distress alerts and means to avoid them.

Practical

13 Practical training, supported by appropriate laboratory work, should be given in:

- .1 correct and efficient operation of all GMDSS sub-systems and equipment under normal propagation conditions and under typical interference conditions;
- .2 safe operation of all the GMDSS communication equipment and ancillary devices, including safety precautions;
- .3 adequate and accurate keyboard skills for the satisfactory exchange of communications;
- .4 operational techniques for:
 - .4.1 receiver and transmitter adjustment for the appropriate mode of operation, including digital selective calling and direct-printing telegraphy,

- .4.2 antenna adjustment and re-alignment, as appropriate,
- .4.3 use of radio life-saving appliances, and
- .4.4 use of emergency position-indicating radio beacons (EPIRBs);
- .5 antenna rigging, repair and maintenance, as appropriate;
- .6 reading and understanding pictorial, logic and circuit diagrams;
- .7 use and care of those tools and test instruments necessary to carry out at-sea electronic maintenance;
- .8 manual soldering and desoldering techniques, including those involving semiconductor devices and modern circuits, and the ability to distinguish whether the circuit is suitable to be manually soldered or desoldered;
- .9 tracing and repair of faults to component level where practicable, and to board/module level in other cases;
- .10 recognition and correction of conditions contributing to the fault occurring;
- .11 maintenance procedures, both preventive and corrective, for all GMDSS communication equipment and radionavigation equipment; and
- .12 methods of alleviating electrical and electromagnetic interference such as bonding, shielding and bypassing.

Miscellaneous

- 14 Knowledge of and/or training in:
- .1 the English language, both written and spoken, for the satisfactory exchange of communications relevant to the safety of life at sea;
 - .2 world geography, especially the principal shipping routes, services of rescue co-ordination centres (RCCs) and related communication routes;
 - .3 survival at sea, the operation of lifeboats, rescue boats, liferafts, buoyant apparatus and their equipment, with special reference to radio life-saving appliances;
 - .4 fire prevention and fire fighting, with particular reference to the radio installation;
 - .5 preventive measures for the safety of ship and personnel in connection with hazards related to radio equipment, including electrical, radiation, chemical and mechanical hazards;

- .6 first aid, including heart–respiration revival techniques; and
- .7 co-ordinated universal time (UTC), global time zones and the international date line.

TRAINING RELATED TO THE SECOND-CLASS RADIOELECTRONIC CERTIFICATE

General

15 The requirements of medical fitness, especially as to hearing, eyesight and speech, should be met by the candidate before training is commenced.

16 The training should be relevant to the provisions of the STCW Convention, and the SOLAS Convention currently in force, with particular attention given to provisions for the global maritime distress and safety system (GMDSS). In developing training requirements, account should be taken of at least the knowledge and training given in paragraphs 17 to 28 hereunder.

Theory

17 Knowledge of the general principles and basic factors necessary for safe and efficient use of all sub-systems and equipment required in the GMDSS, sufficient to support the practical training provisions given in paragraph 27 below.

18 Knowledge of the use, operation and service areas of GMDSS sub-systems, including satellite system characteristics, navigational and meteorological warning systems and selection of appropriate communication circuits.

19 Knowledge of the principles of electricity and the theory of radio and electronics sufficient to meet the provisions given in paragraphs 20 to 24 below.

20 General theoretical knowledge of GMDSS radiocommunication equipment, including narrow-band direct-printing telegraph and radiotelephone transmitters and receivers, digital selective calling equipment, ship earth stations, emergency position-indicating radio beacons (EPIRBs), marine antenna systems, radio equipment for survival craft together with all auxiliary items, including power supplies, as well as general knowledge of other equipment generally used for radionavigation, with particular reference to maintaining the equipment in service.

- 21 General knowledge of factors that affect system reliability, availability, maintenance procedures and proper use of test equipment.
- 22 General knowledge of microprocessors and fault diagnosis in systems using microprocessors.
- 23 General knowledge of control systems in the GMDSS radio equipment, including testing and analysis.
- 24 Knowledge of the use of computer software for the GMDSS radio equipment and methods for correcting faults caused by loss of software control of the equipment.

Regulations and documentation

- 25 Knowledge of:
 - .1 the SOLAS Convention and the Radio Regulations, with particular emphasis on:
 - .1.1 distress, urgency and safety radiocommunications,
 - .1.2 avoiding harmful interference, particularly with distress and safety traffic, and
 - .1.3 the prevention of unauthorized transmissions;
 - .2 other documents relating to operational and communication procedures for distress, safety and public correspondence services, including charges, navigational warnings, and weather broadcasts in the Maritime Mobile Service and the Maritime Mobile Satellite Service; and
 - .3 the use of the International Code of Signals and the Standard Marine Navigational Vocabulary as replaced by the IMO Standard Marine Communication Phrases.

Watchkeeping and procedures

- 26 Training should be given in:
 - .1 communication procedures and discipline to prevent harmful interference in GMDSS sub-systems;
 - .2 procedures for using propagation-prediction information to establish optimum frequencies for communications;
 - .3 radiocommunication watchkeeping relevant to all GMDSS sub-systems, exchange of radiocommunication traffic, particularly concerning distress, urgency and safety procedures and radio records;

- .4 use of the international phonetic alphabet;
- .5 monitoring a distress frequency while simultaneously monitoring or working on at least one other frequency;
- .6 ship reporting systems and procedures;
- .7 radiocommunication procedures of the IMO *Merchant Ship Search and Rescue Manual (MERSAR)*;
- .8 radio medical systems and procedures; and
- .9 causes of false distress alerts and means to avoid them.

Practical

27 Practical training, supported by appropriate laboratory work, should be given in:

- .1 correct and efficient operation of all GMDSS sub-systems and equipment under normal propagation conditions and under typical interference conditions;
- .2 safe operation of all the GMDSS communication equipment and ancillary devices, including safety precautions;
- .3 adequate and accurate keyboard skills for the satisfactory exchange of communications;
- .4 operational techniques for:
 - .4.1 receiver and transmitter adjustment for the appropriate mode of operation, including digital selective calling and direct-printing telegraphy,
 - .4.2 antenna adjustment and re-alignment, as appropriate,
 - .4.3 use of radio life-saving appliances, and
 - .4.4 use of emergency position-indicating radio beacons (EPIRBs);
- .5 antenna rigging, repair and maintenance, as appropriate;
- .6 reading and understanding pictorial, logic and module interconnection diagrams;
- .7 use and care of those tools and test instruments necessary to carry out at-sea electronic maintenance at the level of unit or module replacement;

- .8 basic manual soldering and desoldering techniques and their limitations;
- .9 tracing and repair of faults to board/module level;
- .10 recognition and correction of conditions contributing to the fault occurring;
- .11 basic maintenance procedures, both preventive and corrective, for all the GMDSS communication equipment and radionavigation equipment; and
- .12 methods of alleviating electrical and electromagnetic interference such as bonding, shielding and bypassing.

Miscellaneous

28 Knowledge of, and/or training in:

- .1 the English language, both written and spoken, for the satisfactory exchange of communications relevant to the safety of life at sea;
- .2 world geography, especially the principal shipping routes, services of rescue co-ordination centres (RCCs) and related communication routes;
- .3 survival at sea, the operation of lifeboats, rescue boats, liferafts, buoyant apparatus and their equipment, with special reference to radio life-saving appliances;
- .4 fire prevention and fire fighting, with particular reference to the radio installation;
- .5 preventive measures for the safety of ship and personnel in connection with hazards related to radio equipment, including electrical, radiation, chemical and mechanical hazards;
- .6 first aid, including heart-respiration revival techniques; and
- .7 co-ordinated universal time (UTC), global time zones and international date line.

TRAINING RELATED TO THE GENERAL OPERATOR'S CERTIFICATE

General

29 The requirements of medical fitness, especially as to hearing, eyesight and speech, should be met by the candidate before training is commenced.

30 The training should be relevant to the provisions of the STCW Convention, the Radio Regulations and the SOLAS Convention currently in force, with particular attention given to provisions for the global maritime distress and safety system (GMDSS). In developing training requirements, account should be taken of at least the knowledge and training given in paragraphs 31 to 36 hereunder.

Theory

31 Knowledge of the general principles and basic factors necessary for safe and efficient use of all sub-systems and equipment required in the GMDSS sufficient to support the practical training provisions given in paragraph 35 below.

32 Knowledge of the use, operation and service areas of GMDSS sub-systems, including satellite system characteristics, navigational and meteorological warning systems and selection of appropriate communication circuits.

Regulations and documentation

33 Knowledge of:

- .1 the SOLAS Convention and the Radio Regulations, with particular emphasis on:
 - .1.1 distress, urgency and safety radiocommunications,
 - .1.2 avoiding harmful interference, particularly with distress and safety traffic, and
 - .1.3 prevention of unauthorized transmissions;
- .2 other documents relating to operational and communication procedures for distress, safety and public correspondence services, including charges, navigational warnings, and weather broadcasts in the Maritime Mobile Service and the Maritime Mobile Satellite Service; and
- .3 use of the International Code of Signals and the Standard Marine Navigational Vocabulary as replaced by the IMO Standard Marine Communication Phrases.

Watchkeeping and procedures

34 Training should be given in:

- .1 communication procedures and discipline to prevent harmful interference in GMDSS sub-systems;

- .2 procedures for using propagation-prediction information to establish optimum frequencies for communications;
- .3 radiocommunication watchkeeping relevant to all GMDSS sub-systems, exchange of radiocommunication traffic, particularly concerning distress, urgency and safety procedures and radio records;
- .4 use of the international phonetic alphabet;
- .5 monitoring a distress frequency while simultaneously monitoring or working on at least one other frequency;
- .6 ship reporting systems and procedures;
- .7 radiocommunication procedures of the IMO *Merchant Ship Search and Rescue Manual (MERSAR)*;
- .8 radio medical systems and procedures; and
- .9 causes of false distress alerts and means to avoid them.

Practical

35 Practical training should be given in:

- .1 correct and efficient operation of all GMDSS sub-systems and equipment under normal propagation conditions and under typical interference conditions;
- .2 safe operation of all the GMDSS communications equipment and ancillary devices, including safety precautions;
- .3 accurate and adequate keyboard skills for the satisfactory exchange of communications; and
- .4 operational techniques for:
 - .4.1 receiver and transmitter adjustment for the appropriate mode of operation, including digital selective calling and direct-printing telegraphy,
 - .4.2 antenna adjustment and re-alignment as appropriate,
 - .4.3 use of radio life-saving appliances, and
 - .4.4 use of emergency position-indicating radio beacons (EPIRBs).

Miscellaneous

- 36 Knowledge of, and/or training in:
- .1 the English language, both written and spoken, for the satisfactory exchange of communications relevant to the safety of life at sea;
 - .2 world geography, especially the principal shipping routes, services of rescue co-ordination centres (RCCs) and related communication routes;
 - .3 survival at sea, the operation of lifeboats, rescue boats, liferafts, buoyant apparatus and their equipment, with special reference to radio life-saving appliances;
 - .4 fire prevention and fire fighting, with particular reference to the radio installation;
 - .5 preventive measures for the safety of ship and personnel in connection with hazards related to radio equipment, including electrical, radiation, chemical and mechanical hazards;
 - .6 first aid, including heart-respiration revival techniques; and
 - .7 co-ordinated universal time (UTC), global time zones and international date line.

TRAINING RELATED TO THE RESTRICTED OPERATOR'S CERTIFICATE

General

37 The requirements of medical fitness, especially as to hearing, eyesight and speech, should be met by the candidate before training is commenced.

38 The training should be relevant to the provisions of the STCW Convention, the Radio Regulations and the SOLAS Convention currently in force, with particular attention given to provisions for the global maritime distress and safety system (GMDSS). In developing training guidance, account should be taken of at least the knowledge and training given in paragraphs 39 to 44 hereunder.

Theory

39 Knowledge of the general principles and basic factors, including VHF range limitation and antenna height effect necessary for safe and efficient use of all sub-systems and equipment required in GMDSS in sea area A1, sufficient to support the training given in paragraph 43 below.

40 Knowledge of the use, operation and service areas of GMDSS sea area A1 sub-systems, e.g. navigational and meteorological warning systems and the appropriate communication circuits.

Regulations and documentation

41 Knowledge of:

- .1 those parts of the SOLAS Convention and the Radio Regulations relevant to sea area A1, with particular emphasis on:
 - .1.1 distress, urgency and safety radiocommunications,
 - .1.2 avoiding harmful interference, particularly with distress and safety traffic, and
 - .1.3 prevention of unauthorized transmissions;
- .2 other documents relating to operational and communication procedures for distress, safety and public correspondence services, including charges, navigational warnings and weather broadcasts in the Maritime Mobile Service in sea area A1; and
- .3 use of the International Code of Signals and the Standard Marine Navigational Vocabulary as replaced by the IMO Standard Marine Communication Phrases.

Watchkeeping and procedures

42 Training should be given in:

- .1 communication procedures and discipline to prevent harmful interference in GMDSS sub-systems used in sea area A1;
- .2 VHF communication procedures for:
 - .2.1 radiocommunication watchkeeping, exchange of radiocommunication traffic, particularly concerning distress, urgency and safety procedures and radio records,
 - .2.2 monitoring a distress frequency while simultaneously monitoring or working on at least one other frequency, and

- .2.3 the digital selective calling system;
- .3 use of the international phonetic alphabet;
- .4 ship reporting systems and procedures;
- .5 VHF radiocommunication procedures of the IMO *Merchant Ship Search and Rescue Manual (MERSAR)*;
- .6 radio medical systems and procedures; and
- .7 causes of false distress alerts and means to avoid them

Practical

- 43 Practical training should be given in:
- .1 correct and efficient operation of the GMDSS sub-systems and equipment prescribed for ships operating in sea area A1 under normal propagation conditions and under typical interference conditions;
 - .2 safe operation of relevant GMDSS communication equipment and ancillary devices, including safety precautions; and
 - .3 operational techniques for use of:
 - .3.1 VHF, including channel, squelch, and mode adjustment, as appropriate,
 - .3.2 radio life-saving appliances,
 - .3.3 emergency position-indicating radio beacons (EPIRBs), and
 - .3.4 NAVTEX receivers.

Miscellaneous

- 44 Knowledge of, and/or training in:
- .1 the English language, both written and spoken, for the satisfactory exchange of communications relevant to the safety of life at sea;
 - .2 services of rescue co-ordination centres (RCCs) and related communication routes;
 - .3 survival at sea, the operation of lifeboats, rescue boats, liferafts, buoyant apparatus and their equipment, with special reference to radio life-saving appliances;

- .4 fire prevention and fire fighting, with particular reference to the radio installation;
- .5 preventive measures for the safety of ship and personnel in connection with hazards related to radio equipment, including electrical, radiation, chemical and mechanical hazards; and
- .6 first aid, including heart-respiration revival techniques.

TRAINING RELATED TO MAINTENANCE OF GMDSS INSTALLATIONS ON BOARD SHIPS

General

45 Reference is made to the maintenance requirements of SOLAS Convention regulation IV/15, and to IMO resolution A.702(17) on Radio maintenance guidelines for the GMDSS related to sea areas A3 and A4, which includes in its annex the following provision:

“4.2 The person designated to perform functions for at-sea electronic maintenance should either hold an appropriate certificate as specified by the Radio Regulations, as required, or have equivalent at-sea electronic maintenance qualifications, as may be approved by the Administration, taking into account the recommendations of the Organization on the training of such personnel.”

46 The following guidance on equivalent electronic maintenance qualifications is provided for use by Administrations as appropriate.

47 Training as recommended below does not qualify any person to be an operator of GMDSS radio equipment who does not hold an appropriate Radio Operator's Certificate.

Maintenance training equivalent to the First-Class Radioelectronic Certificate

48 In determining training equivalent to the elements of the listed First-Class Radioelectronic Certificate:

- .1 the theory content should cover at least the subjects given in paragraphs 3 to 10;

- .2 the practical content should cover at least the subjects given in paragraph 13; and
- .3 the miscellaneous knowledge included should cover at least the subjects given in paragraph 14.

**Maintenance training equivalent to the Second-Class
Radioelectronic Certificate**

49 In determining training equivalent to the maintenance elements of the Second-Class Radioelectronic Certificate:

- .1 the theory content should cover at least the subjects given in paragraphs 17 to 24;
- .2 the practical content should cover at least the subjects given in paragraph 27; and
- .3 the miscellaneous knowledge included should cover at least the subjects given in paragraph 28.

Chapter V

Guidance regarding special training requirements for personnel on certain types of ships

Section B-V/1

*Guidance regarding the training and qualifications
of tanker personnel*

OIL TANKER TRAINING

1 The training required by paragraph 2.2 of regulation V/1 in respect of oil tankers should be divided into two parts, a general part concerning principles involved and a part on the application of those principles to ship operation. Any of this training may be given on board or ashore. It should be supplemented by practical instruction on board and, where appropriate, in a suitable shore-based installation. All training and instruction should be given by properly qualified and suitably experienced personnel.

2 As much use as possible should be made of shipboard operation and equipment manuals, films and suitable visual aids, and the opportunity should be taken to introduce discussion of the part to be played by the safety organization on board ship and the role of safety officers and safety committees.

CHEMICAL TANKER TRAINING

3 The training required by paragraph 2.2 of regulation V/1 in respect of chemical tankers should be divided into two parts, a general part concerning principles involved and a part on the application on board of those principles to ship operations. Any of this training may be given on board or ashore. It should be supplemented by practical instruction on board and, where appropriate, in a suitable shore-based installation. All training and instruction should be given by properly qualified and suitably experienced personnel.

4 As much use as possible should be made of shipboard operation and equipment manuals, films and suitable visual aids, and the opportunity should be taken to introduce discussion of the part to be played by the safety organization on board ship and the role of safety officers and safety committees.

LIQUEFIED GAS TANKER TRAINING

5 The training required by paragraph 2.2 of regulation V/1 in respect of liquefied gas tankers should be divided into the following two parts:

- .1 supervised instruction, conducted in a shore-based facility or on board a specially equipped ship having training facilities and special instructors for this purpose, dealing with the principles involved and the application of these principles to ship operation, so however that Administrations may, in special situations, permit junior officers or ratings to be trained on board liquefied gas tankers on which they are serving, provided that such service is for a limited period, as established by the Administration, and that such crew members do not have duties or responsibilities in connection with cargo or cargo equipment and provided further that they are later trained in accordance with this guidance for any subsequent service; and
- .2 supplementary shipboard training and experience, wherein the principles learned are applied to a particular type of ship and cargo-containment system.

All training and instruction should be given by properly qualified and suitably experienced personnel.

6 As much use as possible should be made of shipboard operation and equipment manuals, films and suitable visual aids, and the opportunity should be taken to introduce discussion of the part to be played by the safety organization on board ship and the role of safety officers and safety committees.

ON-BOARD TRAINING FOR ALL TANKER PERSONNEL

7 All tanker personnel should undergo training on board and, where appropriate, ashore, which should be given by qualified personnel experienced in the handling and characteristics of oil, chemical or liquefied gas cargoes as appropriate and the safety procedures involved. The training should at least cover the matters set out in paragraphs 8 to 14 below.

Regulations

8 Knowledge of the ship's rules and regulations governing the safety of personnel on board a tanker in port and at sea.

Health hazards and precautions to be taken

9 Dangers of skin contact; inhalation and accidental swallowing of cargo; oxygen deficiency, with particular reference to inert-gas systems; the harmful properties of cargoes carried, personnel accidents and associated first aid; lists of do's and don'ts.

Fire prevention and fire fighting

10 Control of smoking and cooking restrictions; sources of ignition; fire and explosion prevention; methods of fire fighting; of portable extinguishers and fixed installations.

Pollution prevention

11 Procedures to be followed to prevent air and water pollution and measures which will be taken in the event of spillage.

Safety equipment and its use

12 The proper use of protective clothing and equipment, resuscitators, escape and rescue equipment.

Emergency procedures

13 Familiarization with the emergency plan procedures.

Cargo equipment and operations

14 A general description of cargo-handling equipment; safe loading and discharge procedures and precautions and safe entry into enclosed spaces.

ON-BOARD TRAINING FOR LIQUEFIED GAS TANKER PERSONNEL

15 Personnel who are required to be trained under regulation V/1 should be provided supplementary shipboard training and experience based on the ship's operation manual. Such training and experience should cover the following systems as applicable:

- .1 the cargo-handling system, including piping systems; pumps; valves; expansion devices and vapour systems; service requirements and operating characteristics of the cargo-handling systems and liquid re-circulation;

- .2 instrumentation systems, including cargo level indicators; gas-detection systems; hull and cargo temperature monitoring systems; the various methods of transmitting a signal from a sensor to the monitoring station and automatic shutdown systems;
- .3 boil-off disposal, including use as fuel; compressors; heat exchanger; gas piping and ventilation in machinery and manned spaces; principles of dual-fuel boilers, gas turbines, diesel engines; emergency venting and re-liquefaction;
- .4 auxiliary systems, including ventilation and inerting; quick-closing, remote control, pneumatic, excess flow, safety relief, and pressure/vacuum valves; steam systems for voids, ballast tanks and condenser; and
- .5 general principles of operating the cargo-handling plant, including inerting cargo tanks and void spaces; tank cool-down and loading; operations during loaded and ballasted voyages; discharging and tank stripping; emergency procedures, and pre-planned action in the event of leaks, fires, collision, stranding, emergency cargo discharge and personnel casualty.

PROOF OF QUALIFICATION

16 The master of every oil, chemical and liquefied gas tanker should ensure that the officer primarily responsible for the cargo possesses an appropriate certificate, issued or endorsed or validated as required by regulation V/1, paragraph 4, and has had adequate recent practical experience on board an appropriate type of tanker to permit that officer to safely perform the duties assigned.

Section B-V/2

Guidance regarding mandatory minimum requirements for the training and qualification of masters, officers, ratings and other personnel on ro-ro passenger ships

(No provisions)

Section B-V/3

Guidance regarding additional training for masters and chief mates of large ships and ships with unusual manoeuvring characteristics

1 It is important that masters and chief mates should have had relevant experience and training before assuming the duties of master or chief mate of large ships or ships having unusual manoeuvring and handling characteristics significantly different from those in which they have recently served. Such characteristics will generally be found in ships which are of considerable deadweight or length or of special design or of high speed.

2 Prior to their appointment to such a ship, masters and chief mates should:

- .1 be informed of the ship's handling characteristics by the company, particularly in relation to the knowledge, understanding and proficiency listed under ship manoeuvring and handling in column 2 of table A-II/2 – Specification of the minimum standard of competence for masters and chief mates of ships of 500 gross tonnage or more; and
- .2 be made thoroughly familiar with the use of all navigational and manoeuvring aids fitted in the ship concerned, including their capabilities and limitations.

3 Before initially assuming command of one of the ships referred to above, the prospective master should have sufficient and appropriate general experience as master or chief mate, and either:

- .1 have sufficient and appropriate experience manoeuvring the same ship under supervision or in manoeuvring a ship having similar manoeuvring characteristics; or
- .2 have attended an approved ship handling simulator course on an installation capable of simulating the manoeuvring characteristics of such a ship.

4 The additional training and qualifications of masters and chief mates of dynamically supported and high-speed craft should be in accordance with the relevant guidelines of the IMO Code of Safety for Dynamically Supported Craft and the IMO Code of Safety for High-Speed Craft (HSC Code), as appropriate.

Section B-V/4

Guidance regarding training of officers and ratings responsible for cargo handling on ships carrying dangerous and hazardous substances in solid form in bulk

1 Training should be divided into two parts, a general part on the principles involved and a part on the application of such principles to ship operation. All training and instruction should be given by properly qualified and suitably experienced personnel and cover at least the subjects given in paragraphs 2 to 14 hereunder.

PRINCIPLES

Characteristics and properties

2 The important physical characteristics and chemical properties of dangerous and hazardous substances, sufficient to give a basic understanding of the intrinsic hazards and risks involved.

Classification of materials possessing chemical hazards

3 IMO dangerous goods classes 4–9 and materials hazardous only in bulk (MHB) and the hazards associated with each class.

Health hazards

4 Dangers from skin contact, inhalation, ingestion and radiation.

Conventions, regulations and recommendations

5 General familiarization with the relevant requirements of chapters II-2 and VII of the 1974 SOLAS Convention as amended.

6 General use of and familiarization with the Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes (BC Code) with particular reference to:

- .1 safety of personnel, including safety equipment, measuring instruments, their use and practical application and interpretation of results;
- .2 hazards from cargoes which have a tendency to shift; and
- .3 materials possessing chemical hazards.

SHIPBOARD APPLICATION

Class 4.1 – Flammable solids

Class 4.2 – Substances liable to spontaneous combustion

Class 4.3 – Substances which, in contact with water, emit flammable gases

7 Carriage, stowage and control of temperature to prevent decomposition and possible explosion; stowage categories; general stowage precautions, including those applicable to self-reactive and related substances; segregation requirements to prevent heating and ignition; the emission of poisonous or flammable gases and the formation of explosive mixtures.

Class 5.1 – Oxidizing substances

8 Carriage, stowage and control of temperature to prevent decomposition and possible explosion; stowage categories; general stowage precautions and segregation requirements to ensure separation from combustible material, from acids and heat sources to prevent fire, explosion and the formation of toxic gases.

Class 6.1 – Toxic substances

9 Contamination of foodstuffs, working areas and living accommodation and ventilation.

Class 7 – Radioactives

10 Transport index; types of ores and concentrates; stowage and segregation from persons, undeveloped photographic film and plates and foodstuffs; stowage categories; general stowage requirements; special stowage requirements; segregation requirements and separation distances; segregation from other dangerous goods.

Class 8 – Corrosives

11 Dangers from wetted substances.

Class 9 – Miscellaneous dangerous substances and articles

12 Examples and associated hazards; the hazards of materials hazardous only in bulk (MHB); general and specific stowage precautions; working and transport precautions; segregation requirements.

Safety precautions and emergency procedures

13 Electrical safety in cargo spaces; precautions to be taken for entry into enclosed spaces that may contain oxygen-depleted, poisonous or flammable atmospheres; the

possible effects of fire in shipments of substances of each class; use of the Emergency Procedures for Ships Carrying Dangerous Goods; emergency plans and procedures to be followed in case of incidents involving dangerous and hazardous substances and the use of individual entries in the Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes in this respect.

Medical first aid

14 The IMO *Medical First Aid Guide for Use in Accidents Involving Dangerous Goods (MFAG)* and its use and application in association with other guides and medical advice by radio.

Section B-V/5

Guidance regarding training of officers and ratings responsible for cargo handling on ships carrying dangerous and hazardous substances in packaged form

1 Training should be divided into two parts, a general part on the principles involved and a part on the application of such principles to ship operation. All training and instruction should be given by properly qualified and suitably experienced personnel and cover at least the subjects given in paragraphs 2 to 19 hereunder.

PRINCIPLES

Characteristics and properties

2 The important physical characteristics and chemical properties of dangerous and hazardous substances, sufficient to give a basic understanding of the intrinsic hazards and risks involved.

Classification of dangerous and hazardous substances and materials possessing chemical hazards

3 IMO dangerous goods classes 1–9 and the hazards associated with each class; materials hazardous only in bulk (MHB).

Health hazards

4 Dangers from skin contact, inhalation, ingestion and radiation.

Conventions, regulations and recommendations

5 General familiarization with the relevant requirements of chapters II-2 and VII of the 1974 SOLAS Convention and of Annex III of MARPOL 73/78, including its implementation through the IMDG Code.

Use of and familiarization with the International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code

6 General knowledge of the requirements of the IMDG Code concerning declaration, documentation, packing, labelling and placarding; freight container and vehicle packing; portable tanks, tank containers and road tank vehicles, and other transport units used for dangerous substances.

7 Knowledge of identification, marking and labelling for stowage, securing, separation and segregation in different ship types mentioned in the IMDG Code.

8 Safety of personnel, including safety equipment, measuring instruments, their use and practical application and the interpretation of results.

SHIPBOARD APPLICATION

Class 1 – Explosives

9 The 6 hazard divisions and 13 compatibility groups; packagings and magazines used for carriage of explosives; structural serviceability of freight containers and vehicles; stowage provisions, including specific arrangements for on-deck and under-deck stowage; segregation from dangerous goods of other classes within class 1 and from non-dangerous goods; transport and stowage on passenger ships; suitability of cargo spaces; security precautions; precautions to be taken during loading and unloading.

Class 2 – Gases (compressed, liquefied, or dissolved under pressure), flammable, non-flammable, non-toxic and toxic

10 Types of pressure vessels and portable tanks, including relief and closing devices used; stowage categories; general stowage precautions, including those for flammable and poisonous gases and gases which are marine pollutants.

Class 3 – Flammable liquids

11 Packagings, tank containers, portable tanks and road tank vehicles; stowage categories, including the specific requirements for plastics receptacles; general stowage precautions, including those for marine pollutants; segregation requirements; precautions to be taken when carrying flammable liquids at elevated temperatures.

Class 4.1 – Flammable solids

Class 4.2 – Substances liable to spontaneous combustion

Class 4.3 – Substances which, in contact with water, emit flammable gases

12 Types of packagings; carriage and stowage under controlled temperatures to prevent decomposition and possible explosion; stowage categories; general stowage precautions, including those applicable to self-reactive and related substances, desensitized explosives and marine pollutants; segregation requirements to prevent heating and ignition, the emission of poisonous or flammable gases and the formation of explosive mixtures.

Class 5.1 – Oxidizing substances

Class 5.2 – Organic peroxides

13 Types of packagings; carriage and stowage under controlled temperatures to prevent decomposition and possible explosion; stowage categories; general stowage precautions, including those applicable to marine pollutants; segregation requirements to ensure separation from combustible material, from acids and heat sources to prevent fire, explosion and the formation of toxic gases; precautions to minimize friction and impact which can initiate decomposition.

Class 6.1 – Toxic substances

Class 6.2 – Infectious substances

14 Types of packagings; stowage categories; general stowage precautions, including those applicable to toxic, flammable liquids and marine pollutants; segregation requirements, especially considering that the characteristic common to these substances is their ability to cause death or serious injury to human health; decontamination measures in the event of spillage.

Class 7 – Radioactives

15 Types of packagings; transport index in relation to stowage and segregation; stowage and segregation from persons, undeveloped photographic film and plates and foodstuffs; stowage categories; general stowage requirements; segregation requirements and separation distances; segregation from other dangerous goods.

Class 8 – Corrosives

16 Types of packagings; stowage categories; general stowage precautions, including those applicable to corrosive, flammable liquids and marine pollutants; segregation requirements, especially considering that the characteristic common to these substances is their ability to cause severe damage to living tissue.

Class 9 – Miscellaneous dangerous substances and articles

17 Examples of hazards including marine pollution.

Safety precautions and emergency procedures

18 Electrical safety in cargo spaces; precautions to be taken for entry into enclosed spaces that may contain oxygen-depleted, poisonous or flammable atmospheres; the possible effects of spillage or fire in shipments of substances of each class; consideration of events on deck or below deck; use of the IMO Emergency Procedures for Ships Carrying Dangerous Goods; emergency plans and procedures to be followed in case of incidents involving dangerous substances.

Medical first aid

19 The IMO *Medical First Aid Guide for Use in Accidents Involving Dangerous Goods (MFAG)* and its use and application in association with other guides and medical advice by radio.

Chapter VI

Guidance regarding emergency, occupational safety, medical care and survival functions

Section B-VI/1

Guidance regarding familiarization and basic safety training and instruction for all seafarers

FIRE PREVENTION AND FIRE FIGHTING

1 The basic training in fire prevention and fire fighting required by section A-VI/1 should include at least the theoretical and practical elements itemized in paragraphs 2 to 4 hereunder.

Theoretical training

- 2 The theoretical training should cover:
- .1 the three elements of fire and explosion (the fire triangle): fuel; source of ignition; oxygen;
 - .2 ignition sources: chemical; biological; physical;
 - .3 flammable materials: flammability; ignition point; burning temperature; burning speed; thermal value; lower flammable limit (LFL); upper flammable limit (UFL); flammable range; inerting; static electricity; flashpoint; auto-ignition;
 - .4 fire hazard and spread of fire by radiation, convection, and conduction;
 - .5 reactivity;
 - .6 classification of fires and applicable extinguishing agents;
 - .7 main causes of fire on board ships: oil leakage in engine-room; cigarettes; overheating (bearings); galley appliances (stoves, flues, fryers, hotplates, etc.); spontaneous ignition (cargo, wastes, etc.); hot work (welding, cutting, etc.); electrical apparatus (short circuit, non-professional repairs); reaction, self-heating and auto-ignition; arson; static electricity;

- .8 fire prevention;
- .9 fire and smoke detection systems; automatic fire alarms;
- .10 fire-fighting equipment, including:
 - .10.1 fixed installations on board and their locations; fire mains, hydrants; international shore connection; smothering installations, carbon dioxide (CO₂), foam; halogenated hydrocarbons; pressure water spray system in special category spaces, etc.; automatic sprinkler system; emergency fire pump; emergency generator; chemical powder applicants; general outline of required and available mobile apparatus; high-pressure fog system; high-expansion foam; new developments and equipment;
 - .10.2 firefighter's outfit, personal equipment; breathing apparatus; resuscitation apparatus; smoke helmet or mask; fireproof lifeline and harness; and their location on board; and
 - .10.3 general equipment, including fire hoses, nozzles, connections, fire axes; portable fire extinguishers; fire blankets;
- .11 construction and arrangements, including escape routes; means for gas-freeing tanks; Class A, B and C divisions; inert gas systems;
- .12 ship fire-fighting organization, including general alarm; fire control plans, muster stations and duties of individuals; communications, including ship-shore when in port; personnel safety procedures; periodic shipboard drills; patrol systems.
- .13 practical knowledge of resuscitation methods;
- .14 fire-fighting methods, including sounding the alarm; locating and isolating; jettisoning; inhibiting; cooling; smothering; extinguishing; reflash watch; smoke extraction; and
- .15 fire-fighting agents, including water, solid jet, spray, fog, flooding; foam, high-, medium- and low-expansion; carbon dioxide (CO₂); halon; aqueous-film-forming foam (AFFF); dry chemical powder; new developments and equipment.

Practical training

3 The practical training given below should take place in spaces which provide truly realistic training conditions (e.g. simulated shipboard conditions), and whenever possible and practical should also be carried out in darkness as well as by daylight and should allow the trainees to acquire the ability to:

- .1 use various types of portable fire extinguishers;
- .2 use self-contained breathing apparatus;

- .3 extinguish smaller fires, e.g. electrical fires, oil fires and propane fires;
- .4 extinguish extensive fires with water (jet and spray nozzles);
- .5 extinguish fires with either foam, powder or any other suitable chemical agent;
- .6 enter and pass through, with lifeline but without breathing apparatus, a compartment into which high-expansion foam has been injected;
- .7 fight fire in smoke-filled enclosed spaces wearing self-contained breathing apparatus;
- .8 extinguish fire with water fog or any other suitable fire-fighting agent in an accommodation room or simulated engine-room with fire and heavy smoke;
- .9 extinguish an oil fire with fog applicator and spray nozzles; dry chemical powder or foam applicators;
- .10 effect a rescue in a smoke-filled space wearing breathing apparatus.

General

4 Trainees should also be made aware of the necessity of maintaining a state of readiness on board.

ELEMENTARY FIRST AID

5 The training in elementary first aid required by regulation VI/1 as part of the basic training should be given at an early stage in vocational training, preferably during pre-sea training, to enable seafarers to take immediate action upon encountering an accident or other medical emergency until the arrival of a person with first-aid skills or the person in charge of medical care on board.

PERSONAL SAFETY AND SOCIAL RESPONSIBILITIES

6 Administrations should bear in mind the significance of communication and language skills in maintaining safety of life and property at sea and in preventing marine pollution. Given the international character of the maritime industry, the reliance on voice communications from ship-to-ship and ship-to-shore, the increasing use of multinational crews, and the concern that crew members should be able to communicate with passengers in an emergency, adoption of a common

language for maritime communications would promote safe practice by reducing the risk of human error in communicating essential information.

7 Although not universal, by common practice English is rapidly becoming the standard language of communication for maritime safety purposes, partly as a result of the use of the Standard Marine Navigational Vocabulary, as replaced by the IMO Standard Marine Communication Phrases.

8 Administrations should consider the benefits of ensuring that seafarers have an ability to use at least an elementary English vocabulary, with an emphasis on nautical terms and situations.

Section B-VI/2

Guidance regarding certification for proficiency in survival craft, rescue boats and fast rescue boats

1 Before training is commenced the requirement of medical fitness, particularly regarding eyesight and hearing, should be met by the candidate.

2 The training should be relevant to the provisions of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), as amended.

Section B-VI/3

Guidance regarding training in advanced fire fighting

(No provisions)

Section B-VI/4

Guidance regarding requirements in medical first aid and medical care

(No provisions)

Chapter VII

Guidance regarding alternative certification

Section B-VII/1

Guidance regarding the issue of alternative certificates

(No provisions)

Section B-VII/2

Guidance regarding certification of seafarers

(No provisions)

Section B-VII/3

Guidance regarding principles governing the issue of alternative certificates

(No provisions)

Chapter VIII

Guidance regarding watchkeeping

Section B-VIII/1

Guidance regarding fitness for duty

Prevention of fatigue

1 In observing the rest period requirements, “overriding operational conditions” should be construed to mean only essential shipboard work which cannot be delayed for safety or environmental reasons or which could not reasonably have been anticipated at the commencement of the voyage.

2 Although there is no universally accepted technical definition of fatigue, everyone involved in ship operations should be alert to the factors which can contribute to fatigue, including, but not limited to, those identified by the Organization, and take them into account when making decisions on ship operations.

3 In applying regulation VIII/1, the following should be taken into account:

- .1 provisions made to prevent fatigue should ensure that excessive or unreasonable overall working hours are not undertaken. In particular, the minimum rest periods specified in section A-VIII/1 should not be interpreted as implying that all other hours may be devoted to watchkeeping or other duties;
- .2 the frequency and length of leave periods, and the granting of compensatory leave, are material factors in preventing fatigue from building up over a period of time; and
- .3 the provisions may be varied for ships on short sea voyages, provided special safety arrangements are put in place.

4 Administrations should consider the introduction of a requirement that records of hours of work or rest of seafarers should be maintained and that such records are inspected by the Administration at appropriate intervals to ensure compliance with regulations concerning working hours or rest periods.

5 Based on information received as a result of investigating maritime casualties, Administrations should keep their provisions on prevention of fatigue under review.

Section B-VIII/2

Guidance regarding watchkeeping arrangements and principles to be observed

1 The following operational guidance should be taken into account by companies, masters and watchkeeping officers.

PART 1 – GUIDANCE ON CERTIFICATION

(No provisions)

PART 2 – GUIDANCE ON VOYAGE PLANNING

(No provisions)

PART 3 – GUIDANCE ON WATCHKEEPING AT SEA

(No provisions)

Part 3-1 – Guidance on keeping a navigational watch**Introduction**

2 Particular guidance may be necessary for special types of ships as well as for ships carrying hazardous, dangerous, toxic or highly flammable cargoes. The master should provide this operational guidance as appropriate.

3 It is essential that officers in charge of the navigational watch appreciate that the efficient performance of their duties is necessary in the interests of the safety of life and property at sea and of preventing pollution of the marine environment.

Bridge resource management

4 Companies should issue guidance on proper bridge procedures and promote the use of checklists appropriate to each ship, taking into account national and international guidance.

5 Companies should also issue guidance to masters and officers in charge of the navigational watch on each ship concerning the need for continuously reassessing how

bridge-watch resources are being allocated and used, based on bridge resource management principles such as the following:

- .1 a sufficient number of qualified individuals should be on watch to ensure all duties can be performed effectively;
- .2 all members of the navigational watch should be appropriately qualified and fit to perform their duties efficiently and effectively or the officer in charge of the navigational watch should take into account any limitation in qualifications or fitness of the individuals available when making navigational and operational decisions;
- .3 duties should be clearly and unambiguously assigned to specific individuals, who should confirm that they understand their responsibilities;
- .4 tasks should be performed according to a clear order of priority;
- .5 no member of the navigational watch should be assigned more duties or more difficult tasks than can be performed effectively;
- .6 individuals should be assigned at all times to locations at which they can most efficiently and effectively perform their duties, and individuals should be reassigned to other locations as circumstances may require;
- .7 members of the navigational watch should not be assigned to different duties, tasks or locations until the officer in charge of the navigational watch is certain that the adjustment can be accomplished efficiently and effectively;
- .8 instruments and equipment considered necessary for effective performance of duties should be readily available to appropriate members of the navigational watch;
- .9 communications among members of the navigational watch should be clear, immediate, reliable, and relevant to the business at hand;
- .10 non-essential activity and distractions should be avoided, suppressed or removed;
- .11 all bridge equipment should be operating properly and if not, the officer in charge of the navigational watch should take into account any malfunction which may exist in making operational decisions;
- .12 all essential information should be collected, processed and interpreted, and made conveniently available to those who require it for the performance of their duties;
- .13 non-essential materials should not be placed on the bridge or any work surface; and

- .14 members of the navigational watch should at all times be prepared to respond efficiently and effectively to changes in circumstances.

Part 3-2 – Guidance on keeping an engineering watch

6 Particular guidance may be necessary for special types of propulsion systems or ancillary equipment and for ships carrying hazardous, dangerous, toxic or highly flammable materials or other special types of cargo. The chief engineer officer should provide this operational guidance as appropriate.

7 It is essential that officers in charge of the engineering watch appreciate that the efficient performance of engineering watchkeeping duties is necessary in the interest of the safety of life and property at sea and of preventing pollution of the marine environment.

8 The relieving officer, before assuming charge of the engineering watch, should:

- .1 be familiar with the location and use of the equipment provided for the safety of life in a hazardous or toxic environment;
- .2 ascertain that materials for the administration of emergency medical first aid are readily available, particularly those required for the treatment of burns and scalds; and
- .3 when in port, safely anchored or moored, be aware of:
 - .3.1 cargo activities, the status of maintenance and repair functions and all other operations affecting the watch, and
 - .3.2 the auxiliary machinery in use for passenger or crew accommodation services, cargo operations, operational water supplies and exhaust systems.

Part 3-3 – Guidance on keeping a radio watch

General

9 Among other things, the Radio Regulations require that each ship radio station is licensed, is under the ultimate authority of the master or other person responsible for the ship and is only operated under the control of adequately qualified personnel. The Radio Regulations also require that a distress alert shall only be sent on the authority of the master or other person responsible for the ship.

10 The master should bear in mind that all personnel assigned responsibility for sending a distress alert must be instructed with regard to, be knowledgeable of, and be

able to operate properly all radio equipment on the ship as required by regulation I/14, paragraph 1.4. This should be recorded in the deck or radio log-book.

Watchkeeping

11 In addition to the requirements concerning radio watchkeeping, the master of every seagoing ship should ensure that:

- .1 the ship's radio station is adequately manned for the purpose of exchanging general communications – in particular public correspondence, taking into account the constraints imposed by the duties of those authorized to operate it; and
- .2 the radio equipment provided on board and, where fitted, the reserve sources of energy are maintained in an efficient working condition.

12 Necessary instruction and information on use of radio equipment and procedures for distress and safety purposes should be given periodically to all relevant crew members by the person designated in the muster list to have primary responsibility for radiocommunications during distress incidents. This should be recorded in the radio log.

13 The master of every ship not subject to the SOLAS Convention should require that radio watchkeeping is adequately maintained as determined by the Administration, taking into account the Radio Regulations.

Operational

14 Prior to sailing, the radio operator designated as having primary responsibility for radiocommunications during distress incidents should ensure that:

- .1 all distress and safety radio equipment and the reserve source of energy are in an efficient working condition, and that this is recorded in the radio log;
- .2 all documents required by international agreement, notices to ship radio stations and additional documents required by the Administration are available and are corrected in accordance with the latest supplements, and that any discrepancy is reported to the master;
- .3 the radio clock is correctly set against standard time signals;
- .4 antennae are correctly positioned, undamaged and properly connected; and
- .5 to the extent practicable, routine weather and navigational warning messages for the area in which the ship will be navigating are updated

together with those for other areas requested by the master, and that such messages are passed to the master.

- 15 On sailing and opening the station, the radio operator on watch should:
 - .1 listen on the appropriate distress frequencies for any possible existing distress situation; and
 - .2 send a traffic report (name, position and destination, etc.) to the local coast station and any other appropriate coast station from which general communications may be expected.
- 16 While the station is open, the radio operator on watch should:
 - .1 check the radio clock against standard time signals at least once a day;
 - .2 send a traffic report when entering and on leaving the service area of a coast station from which general communications might be expected; and
 - .3 transmit reports to ship reporting systems in accordance with the instructions of the master.
- 17 While at sea, the radio operator designated as having primary responsibility for radiocommunications during distress incidents should ensure the proper functioning of:
 - .1 the digital selective calling (DSC) distress and safety radio equipment by means of a test call at least once each week; and
 - .2 the distress and safety radio equipment by means of a test at least once each day but without radiating any signal.

The results of these tests should be recorded in the radio log.

18 The radio operator designated to handle general communications should ensure that an effective watch is maintained on those frequencies on which communications are likely to be exchanged, having regard to the position of the ship in relation to those coast stations and to coast earth stations from which traffic may be expected. When exchanging traffic, radio operators should follow the relevant ITU recommendations.

19 When closing the station on arrival at a port, the radio operator on watch should advise the local coast station and other coast stations with which contact has been maintained of the ship's arrival and of the closing of the station.

20 When closing the radio station the radio operator designated as having primary responsibility for radiocommunications during distress incidents should:

- .1 ensure that transmitting antennae are earthed; and
- .2 check that the reserve sources of energy are sufficiently charged.

Distress alerts and procedures

21 The distress alert or distress call has absolute priority over all other transmissions. All stations which receive such signals are required by the Radio Regulations to immediately cease all transmissions capable of interfering with distress communications.

22 In the case of a distress affecting own ship, the radio operator designated as having primary responsibility for radiocommunications during distress incidents should immediately assume responsibility for following the procedures of the Radio Regulations and relevant ITU-R Recommendations.

23 On receiving a distress alert:

- .1 the radio operator on watch should alert the master and, if appropriate, the radio operator designated as having primary responsibility for radiocommunications during distress incidents; and
- .2 the radio operator designated as having primary responsibility for radiocommunications during distress incidents should evaluate the situation and immediately assume responsibility for following the procedures of the Radio Regulations and relevant ITU-R Recommendations.

Urgency messages

24 In cases of urgency affecting own ship, the radio operator designated as having responsibility for radiocommunications during distress incidents should immediately assume responsibility for following the procedures of the Radio Regulations and relevant ITU-R Recommendations.

25 In cases of communications relating to medical advice, the radio operator designated as having primary responsibility for radiocommunications during distress incidents should follow the procedures of the Radio Regulations and adhere to the conditions as published in the relevant international documentation (see paragraph 14.2) or as specified by the satellite service provider.

26 In cases of communications relating to medical transports, as defined in the Annex 1 to the Protocol additional to the Geneva Conventions of 12 August 1949 relating to the protection of victims of international armed conflicts (Protocol 1), the radio operator designated as having primary responsibility for radiocommunication during distress incidents should follow the procedures of the Radio Regulations.

27 On receiving an urgency message, the radio operator on watch should alert the master and, if appropriate, the radio operator designated as having primary responsibility for radiocommunications during distress incidents.

Safety messages

28 When a safety message is to be transmitted, the master and the radio operator on watch should follow the procedures of the Radio Regulations.

29 On receiving a safety message, the radio operator on watch should note its content and act in accordance with the master's instructions.

30 Bridge-to-bridge communications should be exchanged on VHF channel 13. Bridge-to-bridge communications are described as "Intership Navigation Safety Communications" in the Radio Regulations.

Radio records

31 Additional entries in the radio log should be made in accordance with paragraphs 10, 12, 14, 17 and 33.

32 Unauthorized transmissions and incidents of harmful interference should, if possible, be identified, recorded in the radio log and brought to the attention of the Administration in compliance with the Radio Regulations, together with an appropriate extract from the radio log.

Battery maintenance

33 Batteries providing a source of energy for any part of the radio installation, including those associated with uninterrupted power supplies, are the responsibility of the radio operator designated as having primary responsibility for radiocommunications during distress incidents and should be:

- .1 tested on-load and off-load daily and, where necessary, brought up to the fully charged condition;
- .2 tested once per week by means of a hydrometer where practicable, or where a hydrometer cannot be used, by a suitable load test; and
- .3 checked once per month for the security of each battery and its connections and the condition of the batteries and their compartment or compartments.

The results of these tests should be recorded in the radio log.

PART 4 – GUIDANCE ON WATCHKEEPING IN PORT

(No provisions)

**PART 5 – GUIDANCE ON PREVENTION OF DRUG
AND ALCOHOL ABUSE**

34 Drug and alcohol abuse directly affect the fitness and ability of a seafarer to perform watchkeeping duties. Seafarers found to be under the influence of drugs or alcohol should not be permitted to perform watchkeeping duties until they are no longer impaired in their ability to perform those duties.

35 Administrations should consider developing national legislation:

- .1 prescribing a maximum of 0.08% blood alcohol level (BAC) during watchkeeping duty as a minimum safety standard on their ships; and
- .2 prohibiting the consumption of alcohol within 4 hours prior to serving as a member of a watch.

Drug and alcohol abuse screening programme guidelines

36 The Administration should ensure that adequate measures are taken to prevent alcohol and drugs from impairing the ability of watchkeeping personnel, and should establish screening programmes as necessary which:

- .1 identify drug and alcohol abuse;
- .2 respect the dignity, privacy, confidentiality and fundamental legal rights of the individuals concerned; and
- .3 take into account relevant international guidelines.