

Warszawa, dnia 17 września 2013 r.

Poz. 1092

ZMIANY Z MANILI

**do załącznika do Międzynarodowej Konwencji o wymaganiach w zakresie wykszolenia marynarzy,
wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, 1978,**

sporządzone w Manili dnia 25 czerwca 2010 r.

W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej

PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

podaje do powszechnej wiadomości:

Dnia 25 czerwca 2010 r. w Manili zostały sporządzone Zmiany z Manili do załącznika do Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wykszolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, 1978, w następującym brzmieniu:

Przekład

Zmiany z Manili

do załącznika

**do Międzynarodowej Konwencji o wymaganiach w zakresie wykszolenia
marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, 1978**

ZAŁĄCZNIK 1**REZOLUCJA 1****ZMIANY Z MANILI DO ZAŁĄCZNIKA MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI
O WYMAGANIACH W ZAKRESIE WYSZKOLENIA MARYNARZY, WYDAWANIA
IM ŚWIADECTW ORAZ PEŁNIENIA WACHT Z 1978 r.**

KONFERENCJA W MANILI Z 2010 r.,

POWOŁUJĄC SIĘ na artykuł XII punkt 1 lit. b) Międzynarodowej Konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht z 1978 r., (zwanej dalej „Konwencją”), dotyczący procedur wprowadzania zmian przez Konferencję Stron;

PO ROZWAŻENIU zaproponowanych i przedstawionych członkom Organizacji i wszystkim Stronom Konwencji zmian z Manili do załącznika Konwencji;

1. PRZYJMUJE, zgodnie z artykułem XII punkt 1 lit. b) podpunkt ii) Konwencji, zmiany do Załącznika Konwencji, którego tekst znajduje się w załączniku do niniejszej rezolucji;
2. POSTANAWIA, zgodnie z artykułem XII punkt 1 lit. a) podpunkt vii) Konwencji, że zmiany załączone do niniejszej rezolucji uznaje się za przyjęte z dniem 1 lipca 2011 r., chyba że wcześniej ponad jedna trzecia Stron Konwencji, lub Stron, których połączone floty handlowe stanowią 50% pojemności brutto światowego zasobu towarowych statków handlowych o zarejestrowanej pojemności brutto 100 lub więcej zgłosi Sekretarzowi Generalnemu, że sprzeciwia się zmianom;
3. ZACHĘCA strony do zwrócenia uwagi, że zgodnie z artykułem XII punkt 1 lit. a) podpunkt ix) Konwencji, że zmiany załącznika wejdą w życie z dniem 1 stycznia 2012 r. po uznaniu ich za przyjęte zgodnie z punktem 2;
4. ZWRACA SIĘ do Sekretarza Generalnego Organizacji o przekazanie wszystkim Stronom Konwencji uwierzytelnionych egzemplarzy niniejszej rezolucji oraz tekstu zmian, znajdującego się w załączniku;
5. ZWRACA SIĘ RÓWNIEŻ do Sekretarza Generalnego Organizacji o przekazanie niniejszej rezolucji oraz załącznika do niej wszystkim członkom Organizacji, którzy nie są Stronami Konwencji.

ZAŁĄCZNIK

ZMIANY Z MANILI DO ZAŁĄCZNIKA MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI O WYMAGANIACH W ZAKRESIE WYSZKOLENIA MARYNARZY, WYDAWANIA IM ŚWIADECTW ORAZ PEŁNIENIA WACHT z 1978 r.

Załącznik Międzynarodowej Konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht z 1978 r., otrzymuje następujące brzmienie:

„ZAŁĄCZNIK

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 lub poświadczone* 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 postanowieniami rozdziału II Konwencji;
 - .6 *Starszy oficer* oznacza oficera, kolejnego stopniem po kapitanie, na którego spadnie obowiązek kierowania statkiem w razie niezdolności kapitana do pracy;
 - .7 *Oficer mechanik* oznacza oficera mającego odpowiednie kwalifikacje zgodne z postanowieniami prawidła III/1, III/2 lub III/3 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 mianowaną na to stanowisko na mocy ustawodawstwa krajowego, odbywającą szkolenie na oficera mechanika;
 - .11 *Radiooperator* oznacza osobę mającą odpowiednie świadectwo, wydane lub uznane przez Administrację zgodnie z postanowieniami Regulaminu Radiokomunikacyjnego;
 - .12 *Operator GMDSS* oznacza osobę posiadającą kwalifikacje zgodnie z postanowieniami rozdziału IV Konwencji;
 - .13 *Marynarz* oznacza członka załogi statku innego niż kapitan lub oficer;
 - .14 *Żegluga przybrzeżna* oznacza podróże w pobliżu brzegu strony, jak to jest przez tę Stronę określone;
 - .15 *Moc napędowa* oznacza maksymalną stałą nominalną moc wyjściową w kilowatach całego głównego mechanicznego napędu statku, wymienioną w Certyfikacie okrętowym lub innym dokumencie urzędowym;
 - .16 *Służba radiowa* obejmuje odpowiednio pełnienie wachty oraz techniczną obsługę i naprawy prowadzone zgodnie z Regulaminem Radiokomunikacyjnym, Międzynarodową Konwencją o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS) z 1974 r. ze zmianami oraz według uznania każdej Administracji z odpowiednimi zaleceniami Organizacji;
 - .17 *Zbiornikowiec do przewozu produktów naftowych* oznacza statek zbudowany i używany do przewozu luzem ropy naftowej i jej przetworów;
 - .18 *Zbiornikowiec do przewozu chemikaliów* oznacza statek zbudowany i używany do przewozu luzem wszystkich płynnych chemikaliów wymienionych w rozdziale 17 Międzynarodowego Kodeksu ładunków chemicznych luzem;
 - .19 *Zbiornikowiec do przewozu gazów skroplonych* oznacza statek zbudowany lub dostosowany i używany do przewozu luzem wszelkich gazów skroplonych lub innych produktów wymienionych w rozdziale 19 Kodeksu międzynarodowego przewozu gazu;
 - .20 *Statek pasażerski* oznacza statek zgodnie z definicją w Międzynarodowej Konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r. ze zmianami;
 - .21 *Statek pasażerski 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 z 1974 r. (SOLAS) ze zmianami;
 - .22 *Miesiąc* oznacza miesiąc kalendarzowy lub 30 dni składających się z okresów krótszych niż jeden miesiąc;

- .23 *Kodeks STCW* oznacza Kodeks wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw i pełnienia wacht, przyjęty przez Konferencję 1995 rezolucją 2, która może być zmieniona przez Organizację;
- .24 *Funkcja* oznacza grupę zadań, obowiązków i odpowiedzialności określonych przez Kodeks STCW, koniecznych dla eksploatacji statku, bezpieczeństwa życia na morzu lub ochrony środowiska morskiego;
- .25 *Przedsiębiorstwo zarządzające* 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 zarządzające przez odpowiednie przepisy;
- .26 *Służba na statkach morskich* oznacza służbę pełnioną na pokładzie statku stosownie do wydanego lub odnowionego dyplomu lub innego dokumentu kwalifikacyjnego;
- .27 *Kodeks ISPS* oznacza Międzynarodowy Kodeks ochrony statków i obiektów portowych (ISPS) przyjęty w dniu 12 grudnia 2002 r. rezolucją 2 Konferencji Stron Międzynarodowej Konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS) z 1974 r., która może zostać zmieniona przez Organizację;
- .28 *Oficer ochrony statku* oznacza osobę na pokładzie statku, podlegającą kapitanowi, wyznaczoną przez przedsiębiorstwo zarządzające jako odpowiedzialna za ochronę statku, w tym za wdrożenie i przestrzeganie planu ochrony statku oraz kontakt z oficerem ochrony przedsiębiorstwa zarządzającego oraz oficerami ochrony obiektów portowych;
- .29 *Służba ochrony* obejmuje wszelkie zadania i obowiązki w zakresie ochrony na pokładzie statku, jak określono w rozdziale XI-2 Międzynarodowej Konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS 1974, ze zmianami) oraz Międzynarodowym Kodeksem ochrony statków i obiektów portowych (ISPS);
- .30 *Dyplom* oznacza dyplom wydany i potwierdzony kapitanom, oficerom oraz świadectwo wydawane operatorom GMDSS zgodnie z postanowieniami rozdziałów II, III, IV lub VII niniejszego Załącznika i uprawniający jego prawnego posiadacza do pełnienia służby i wykonywania funkcji wskazanych na wskazanym w nim poziomie odpowiedzialności;
- .31 *Świadectwo przeszkolenia* oznacza dokument certyfikacyjny inny niż dyplom, wydany marynarzowi, potwierdzający, że zostały spełnione określone w Konwencji wymogi w zakresie przeszkolenia, kompetencji lub pełnienia służby na statku morskim;
- .32 *Dokumentacja dowodowa* oznacza dokumentację, inną niż dyplom lub świadectwo przeszkolenia, pozwalającą ustalić, że zostały spełnione wymogi Konwencji;
- .33 *Oficer elektroautomatyk* oznacza oficera posiadającego kwalifikacje określone w postanowieniach prawidła III/6 Konwencji;

- .34 *Starszy marynarz* oznacza marynarza posiadającego kwalifikacje określone w postanowieniach prawidła II/5 Konwencji;
- .35 *Starszy motorzysta* oznacza marynarza posiadającego kwalifikacje określone w postanowieniach prawidła III/5 Konwencji;
- .36 *Elektromonter* oznacza marynarza posiadającego kwalifikacje określone w postanowieniach prawidła III/7 Konwencji.

2 Niniejsze prawidła są uzupełnione przez postanowienia obowiązkowe zawarte w części A Kodeksu STCW, a ponadto:

- .1 każde odwołanie się do wymagań określonych w prawidło stanowi także odwołanie do odpowiedniej sekcji części A Kodeksu STCW;
- .2 aby uzyskać jak najbardziej jednolite zastosowanie artykułów Konwencji w skali globalnej oraz wykorzystać je w stopniu możliwie maksymalnym, należy brać pod uwagę w stosowaniu niniejszych prawideł odpowiednie zalecenia i materiały wyjaśniające zawarte w części B Kodeksu STCW;
- .3 zmiany do części A Kodeksu STCW będą przyjmowane i wprowadzane w życie zgodnie z postanowieniami artykułu XII Konwencji dotyczącego procedury zmian, zastosowanej do Załącznika; oraz
- .4 część B Kodeksu STCW będzie zmieniana 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 pozwałaby jakiegokolwiek ze Stron na wydawanie i potwierdzanie dyplomów zgodnie z postanowieniami tych prawideł.

Prawidło I/2

Dyplomy i potwierdzenia

- 1 Dyplomy powinny być wydawane wyłącznie przez Administrację po weryfikacji autentyczności i ważności wszelkiej niezbędnej dokumentacji dowodowej.
- 2 Świadectwa przeszkolenia wydawane kapitanom i oficerom zgodnie z postanowieniami prawideł V/1-1 i V/1-2 powinny być wydawane wyłącznie przez Administrację.
- 3 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.
- 4 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.

5 Potwierdzenie wymagane przez artykuł VI Konwencji, potrzebne do poświadczenia wydania dyplomu, powinno być wydane tylko wtedy, jeśli wszystkie wymagania Konwencji zostaną spełnione.

6 Według uznania Strony, potwierdzenie może być włączone w format dyplomu wydanego tak, jak przewiduje sekcja A-I/2 Kodeksu STCW. Jeśli potwierdzenie będzie tak włączone, forma, którą należy zastosować, znajduje się w sekcji A-I/2 punkt 1. Jeżeli potwierdzenie będzie wydane w innej formie, należy to zrobić tak jak w punkcie 2 tej sekcji.

7 Administracja, która na mocy prawidła I/10 uznaje:

- .1 dyplom; lub
- .2 świadectwo przeszkolenia wydawane kapitanom i oficerom zgodnie z postanowieniami prawideł V/1-1 i V/1-2, powinna potwierdzić taki dyplom lub świadectwo w celu poświadczenia jego uznania jedynie po upewnieniu się co do autentyczności i ważności tego świadectwa.

Potwierdzenie powinno być wydane tylko wtedy, jeśli wszystkie wymagania Konwencji zostały spełnione. Forma potwierdzenia powinna być taka, jak to przedstawiono w punkcie 3 w sekcji A-I/2 Kodeksu STCW.

8 Potwierdzenia, o których mowa w punktach 5, 6 i 7:

- .1 mogą być wydawane jako oddzielne dokumenty;
- .2 powinny być wydawane wyłącznie przez Administrację;
- .3 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; oraz
- .4 wygasają wraz z wygaśnięciem, wycofaniem, zawieszeniem lub unieważnieniem potwierdzonego dyplomu przez Stronę, która go wydała, w żadnym przypadku nie później niż pięć lat od daty wydania.

9 Uprawnienia, do wykonywania których posiadacz dyplomu jest upoważniony, powinny być stwierdzone w formie potwierdzenia na warunkach identycznych jak w wymaganiach Administracji dotyczących bezpiecznej obsady załogą.

10 Administracje mogą użyć formatu innego od formatu podanego w sekcji A-I/2 Kodeksu STCW z zachowaniem minimalnego wymogu, że żądane informacje będą pisane alfabetem łacińskim i arabskimi cyframi, biorąc pod uwagę warianty dozwolone w sekcji w A-I/2.

11 Z zastrzeżeniem prawidła I/10 punkt 5, każdy wymagany przez Konwencję dyplom musi być dostępny w oryginale na statku, na którym pracuje jego posiadacz.

12 Każda Strona powinna zapewnić, aby dyplomy i świadectwa były wydawane wyłącznie kandydatom, którzy spełniają wymogi niniejszego prawidła.

13 Kandydaci do uzyskania dyplomu lub świadectwa powinni przedstawić odpowiednie dowody:

- .1 swojej tożsamości;
- .2 wieku, który nie może być niższy niż przewidziany w prawie regulującym wydanie wnioskowanego dyplomu lub świadectwa;
- .3 spełnienia norm sprawności zdrowotnej, wyszczególnionych w sekcji A-I/9 Kodeksu STCW;
- .4 odbycia służby na statku morskim oraz wszelkich związanych z tym obowiązkowych szkoleń, wymaganych prawidłami regulującymi wydanie wnioskowanego dyplomu lub świadectwa; oraz
- .5 spełnienia standardów kompetencji, przewidzianych niniejszymi prawidłami, w zakresie umiejętności, funkcji i poziomów określonych w potwierdzeniu dyplomu.

14 Każda ze Stron zobowiązuje się prowadzić rejestr lub rejestry wszystkich dyplomów dla kapitanów, oficerów oraz, jeżeli jest to wymagane, dla marynarzy, wydanych, wygasłych, lub których ważność została przedłużona, zawieszonych, unieważnionych lub zgłoszonych jako zagubione lub zniszczone, a także wszelkich wydanych zwolnień.

15 Każda ze Stron zobowiązuje się udostępnić informacje dotyczące statusu dyplomów, potwierdzeń i zwolnień innym Stronom lub przedsiębiorstwom zarządzającym, które zwrócą się o weryfikację autentyczności i ważności dyplomów przedstawionych im przez marynarzy ubiegających się o uznanie ich dyplomów na mocy prawidła I/10 lub o zatrudnienie na pokładzie statku.

16 Od dnia 1 stycznia 2017 r. informacje dotyczące statusu wymaganych informacji, które mają zostać udostępnione zgodnie z punktem 15 niniejszego prawidła, powinny być udostępniane w języku angielskim przy pomocy środków elektronicznych.

Prawidło I/3

Zasady regulujące żeglugę przybrzeżną

1 Każda Strona, definiując żeglugę przybrzeżną w rozumieniu niniejszej Konwencji, nie powinna stawiać marynarzom zatrudnionym na statkach uprawnionych do podnoszenia bandery innej Strony, uprawiających taką żeglugę bardziej surowych wymagań w zakresie wyszkolenia, 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 uprawiających żeglugi przybrzeżnej.

2 Strona, której statki korzystają z postanowień niniejszej Konwencji dotyczących żeglugi przybrzeżnej, które obejmują także żeglugę w pobliżu innych Stron, w granicach wód przybrzeżnych w rozumieniu tych Stron, powinna zawrzeć porozumienia z zainteresowanymi Stronami, określając szczegóły dotyczące obu obszarów żeglugi, jak i innych odpowiednich warunków.

3 W stosunku do statków uprawnionych do podnoszenia bandery Strony, regularnie uprawiających żeglugę przybrzeżną u wybrzeży innej Strony, Strona, której banderę statek jest uprawniony podnosić, powinna określić wobec marynarzy zatrudnionych na takich statkach wymagania w zakresie wykształcenia, 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 żeglugi przybrzeżnej. Marynarze zatrudniani na statku, który przedłuży swą podróż poza granice akwenu żeglugi przybrzeżnej, określonej przez Stronę, i wychodzi na wody nie objęte tym określeniem, powinni spełniać odpowiednie standardy kompetencji określone w Konwencji.

4 Strona może przyznać statkowi uprawnionemu do podnoszenia jej bandery ulgi w zakresie żeglugi przybrzeżnej, wynikające z postanowień Konwencji, jeśli uprawia on regularnie żeglugę przybrzeżną u wybrzeży państwa nie będącego Stroną Konwencji lub uprawia żeglugę przybrzeżną, jak to zostało określone przez Stronę w sposób przez nią przyjęty.

5 Dyplomy marynarzy wydane przez Stronę dla potrzeb żeglugi przybrzeżnej, zgodnie z definicją tej Strony, mogą zostać uznane przez inne Strony dla potrzeb pełnienia służby w granicach akwenu żeglugi przybrzeżnej w rozumieniu tych Stron, pod warunkiem, że zainteresowane Strony zawrą porozumienie określające szczegóły objętych nim obszarów handlowych oraz ich inne stosowne postanowienia.

6 Strony definiujące żeglugę przybrzeżną według wymagań tego prawidła powinny:

- .1 spełnić wymogi określone w zasadach regulujących żeglugę przybrzeżną, wyszczególnione w sekcji A-I/3;
- .2 powiadomić Sekretarza Generalnego o szczegółach przyjętych przepisów, tak jak to określono w prawidło I/7; a także
- .3 uwzględnić limity żeglugi przybrzeżnej w potwierdzeniach wydawanych zgodnie z prawidłem I/2, punkt 5, 6 lub 7.

7 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, punkt 1, czy wszyscy zatrudnieni na statku marynarze, którzy powinni posiadać świadectwa zgodne z Konwencją, posiadają ważne dyplomy lub ważne zwolnienia lub przedstawia potwierdzoną dokumentację, iż podanie o potwierdzenie zostało przedstawione Administracji zgodnie z prawidłem I/10, punkt 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 Kodeksu STCW, zdolności załogi statku do zachowania standardów pełnienia wacht i zapewnienia ochrony według norm wymaganych przez Konwencję, jeżeli istnieją wyraźne powody do przypuszczenia, że te standardy nie są przestrzegane, gdyż miało miejsce co najmniej jedno z następujących zdarzeń:
 - .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 dowolną międzynarodową konwencją, lub
 - .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 obsługiwany w taki sposób, że mógł stwarzać niebezpieczeństwo dla ludzi, mienia lub środowiska, lub doszło do naruszenia wymogów ochrony.
- 2 Uchybienia, które mogły spowodować niebezpieczeństwo dla ludzi, mienia lub środowiska obejmują:
 - .1 nieposiadanie przez członka załogi odpowiedniego ważnego dyplomu lub ważnego zwolnienia albo nie przedstawienie potwierdzonej dokumentacji, iż podanie o potwierdzenie zostało przedstawione Administracji zgodnie z prawidłem I/10 punkt 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 utrzymania bezpiecznej żeglugi, bezpiecznej łączności radiowej lub zapobiegania zanieczyszczeniom; oraz
 - .5 niemożność postawienia osób wypoczętych oraz w innych sposób przygotowanych do pełnienia obowiązków na pierwszej wachcie przy rozpoczynaniu podróży lub na dalszych zmianach wacht.
- 3 Nie usunięcie uchybień, o których mowa w punkcie 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 krajowe*

1 Każda Strona powinna ustalić procedury i działania dla bezstronnego dochodzenia jakiegokolwiek odnotowanej niekompetencji, aktu czy uchybienia wymogom bezpieczeństwa, które mogłyby stwarzać bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwa życia lub mienia na morzu lub środowiska morskiego przez posiadaczy dyplomów lub potwierżeń 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 powinna podjąć i egzekwować stosowne środki w celu zapobiegania oszustwom i innym bezprawnym praktykom dotyczącym wydanych dyplomów i potwierżeń.

3 Każda Strona powinna określić 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.

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

- .1 przedsiębiorstwo zarządzające lub kapitan statku zatrudnił osobę nie posiadającą dyplomu lub świadectwa 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 potwierzenia dokumentacji wymaganego przez prawidło I/10 punkt 5 lub;
- .3 osoba w wyniku sfałszowania lub posługiwania się fałszywymi dokumentami 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.

5 Strona, w granicach właściwości której znajduje się jakiegokolwiek przedsiębiorstwo zarządzające lub osoba, co do której istnieją powody, aby przypuszczać, iż była odpowiedzialna za jakiegokolwiek jawne nieprzestrzegania Konwencji lub tego świadoma, jak to określono w punkcie 4, powinna podjąć wszelką możliwą współpracę z jakąkolwiek Stroną, której intencją będzie zainicjowanie postępowania według jej właściwości.

Prawidło I/6*Szkolenie i ocena*

Każda Strona powinna zapewnić, aby:

- .1 szkolenie i ocena członków załóg zgodnie z wymaganiami Konwencji były administrowane, nadzorowane i kontrolowane zgodnie z postanowieniami sekcji A-I/6 Kodeksu STCW oraz;
- .2 osoby odpowiedzialne za szkolenie i ocenę kompetencji członków załóg według wymagań Konwencji były odpowiednio wykwalifikowane zgodnie z

postanowieniami sekcji A-I/6 Kodeksu STCW dla typu i poziomu określonego szkolenia i związaną 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 Kodeksu STCW takie informacje, których może wymagać Kodeks, 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 Kodeksu STCW oraz gdy informacje te potwierdzają pełne i całkowite wprowadzenie w życie postanowień Konwencji, Sekretarz Generalny powinien przedstawić Komitetowi Bezpieczeństwa na Morzu zgłoszenie tego faktu.

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

- .1 Komitet Bezpieczeństwa na Morzu określi Strony, których to dotyczy;
- .2 zweryfikuje listy Stron, które przekazały informacje wykazujące, że Strony całkowicie i skutecznie wykonują postanowienia Konwencji dotyczące utrzymania na tej liście wyłącznie Stron zainteresowanych; oraz
- .3 inne Strony powinny być upoważnione, z uwzględnieniem postanowień prawideł I/4 i I/10, do przyjęcia co do zasady, że dyplomy wydane przez Strony wskazane w punkcie 3.1. lub w ich imieniu są zgodne z Konwencją.

4 Zmiany do Konwencji i Kodeksu STCW, których daty wejścia w życie, późniejsze niż data informacji zostały lub zostaną przekazane Sekretarzowi Generalnemu zgodnie z postanowieniami punktu 1, nie podlegają postanowieniom sekcji A-I/7, punkty 1 i 2.

Prawidło I/8

Wymogi jakościowe

1 Każda Strona powinna zapewnić, aby:

- .1 zgodnie z postanowieniami sekcji A-I/8 Kodeksu STCW wszystkie szkolenia oceny kompetencji, wydawanie dyplomów, potwierdzenia oraz odnawianie dyplomów, w tym także świadectw zdrowia, prowadzone przez agencje pozarządowe 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 standardów jakości.

2 Każda Strona powinna zapewnić również, aby ocena była podejmowana okresowo zgodnie z postanowieniami sekcji A-I/8 Kodeksu STCW przez wykwalifikowane osoby, które nie

są osobiście zaangażowane w działalność, której to dotyczy. Ocena ta powinna objąć wszelkie zmiany przepisów i procedur krajowych zgodnie ze zmianami Konwencji i Kodeksu STCW, wraz z datami wejścia w życie późniejszymi niż data, w której informację przekazano Sekretarzowi Generalnemu.

3 Sprawozdanie zawierające wyniki oceny, wymagane zgodnie z punktem 2 powinno zostać przekazane Sekretarzowi Generalnemu w formacie określonym w sekcji A-I/7 Kodeksu STCW.

Prawidło I/9

Normy zdrowotne

1 Każda Strona powinna ustanowić normy sprawności zdrowotnej dla członków załóg oraz procedury wystawiania świadectw zdrowia zgodnie z postanowieniami niniejszego prawidła oraz sekcji A-I/9 Kodeksu STCW.

2 Każda ze Stron powinna zapewnić, aby osoby odpowiedzialne za ocenę sprawności zdrowotnej członków załogi były lekarzami, których Strona uznaje za wykwalifikowanych do badań medycznych marynarzy, zgodnie z postanowieniami sekcji A-I/9 Kodeksu STCW.

3 Każdy członek załogi pełniący służbę na morzu i posiadający dyplom wydany na mocy niniejszej Konwencji, powinien posiadać również ważne świadectwo zdrowia, wydane zgodnie z postanowieniami niniejszego prawidła i sekcji A-I/9 Kodeksu STCW.

4 Każdy kandydat ubiegający się o świadectwo powinien:

- .1 mieć nie mniej niż 16 lat;
- .2 przedstawić odpowiedni dowód tożsamości;
- .3 spełnić obowiązujące normy sprawności zdrowotnej ustalone przez Stronę.

5 Świadectwa zdrowia powinny pozostać ważne przez okres co najmniej dwóch lat, chyba że członek załogi nie osiągnął wieku 18 lat. W takim przypadku maksymalny termin ważności świadectwa wyniesie jeden rok.

6 W przypadku, gdy termin ważności świadectwa zdrowia wygaśnie w trakcie podróży, wówczas pozostaje ono ważne aż do najbliższego portu zawinięcia, w którym dostępny jest lekarz uznany przez Stronę, jednakże okres ten nie może przekroczyć trzech miesięcy.

7 W nagłych przypadkach Administracja może zezwolić członkowi załogi na pracę bez ważnego świadectwa zdrowia aż do najbliższego portu zawinięcia, w którym dostępny jest lekarz uznany przez Stronę, pod warunkiem że:

- .1 termin ważności pozwolenia nie przekroczy trzech miesięcy; oraz
- .2 członek załogi jest w posiadaniu ostatniego świadectwa zdrowia, którego termin ważności upłynął.

Prawidło I/10*Uznawanie dyplomów*

1 Każda Administracja powinna zapewnić, żeby postanowienia tego prawidła były przestrzegane, dla potrzeb uznawania w drodze potwierdzenia zgodnie z prawidłem I/2 punkt 7, dyplomów wydanych przez lub pod zwierzchnictwem innej Strony: kapitanowi, oficerowi lub radiooperatorowi oraz żeby:

- .1 Administracja potwierdziła poprzez ocenę Strony, co może obejmować inspekcję urzędów i procedur, że wymogi Konwencji dotyczące standardów kompetencji, szkolenia i wydawania dyplomów zostały całkowicie spełnione; oraz
- .2 w porozumieniu ze Stroną zainteresowaną było podjęto zobowiązanie, że niezwłocznie zostanie zgłoszona każda istotna zmiana w organizacji szkolenia oraz wydawania dyplomów zgodnie z Konwencją.

2 zostaną ustalone środki do zapewnienia, aby członkowie załóg, którzy przedstawiają do uznania dyplomy wydane na podstawie postanowień prawideł II/2, III/2 lub III/3 lub wydane według VII/1, na poziomie zarządzania, jak określono w Kodeksie 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 Bez względu na wymogi prawidła I/2 punkt 7, Administracja może, jeśli wymagają tego okoliczności, z zastrzeżeniem punkt 1, zezwolić członkowi załogi pracować 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 pełnienia 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 radiooperator posiadający odpowiednio dyplom lub świadectwo wydane lub uznane na podstawie jakiegokolwiek rozdziału Konwencji, z wyłączeniem rozdziału VI, pracujący na morzu lub zamierzający wrócić na morze po okresie przebywania na lądzie w celu kontynuacji służby na statku morskim 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-I/11 Kodeksu STCW.

2 Każdy kapitan, oficer i radiooperator, 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 Każdy kapitan i oficer, w celu kontynuacji służby na pokładach zbiornikowców, powinien spełnić wymogi określone w punkcie 1 niniejszego prawidła, a także w okresach nie przekraczających pięciu lat, wykazywać ciągłość kompetencji zawodowych na zbiornikowce, zgodnie z sekcją A-I/11 punkt 3 Kodeksu STCW.

4 Każda Strona powinna porównać standardy kompetencji, których wymaga się od kandydatów do dyplomów i świadectw wystawionych przed dniem 1 stycznia 2017 r., z tymi określonymi dla odpowiedniego świadectwa w części A Kodeksu STCW i powinna określić potrzebę, aby posiadacze tych świadectw przeszli odpowiednie, utrwalające oraz uaktualniające szkolenie lub ocenę.

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

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

Prawidło I/12

Wykorzystanie symulatorów

1 Standardy działania i inne postanowienia określone w sekcji A-I/12 oraz inne wymagania, przedstawione w części A Kodeksu STCW, dla jakiegokolwiek dyplomu powinny być przestrzegane w odniesieniu do:

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

Prawidło I/13

Przeprowadzanie prób

1 Niniejsze 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, pojęcie próba oznacza eksperyment lub serię eksperymentów przeprowadzanych w określonym czasie, które mogą dotyczyć użycia zautomatyzowanych lub zintegrowanych systemów w celu sprawdzenia alternatywnych metod wykonywania określonych obowiązków lub wypełniania szczególnych zarządzeń określonych

przy Konwencji, które mogłyby zapewnić przynajmniej ten sam stopień bezpieczeństwa, ochrony i zapobiegania zanieczyszczeniom, jak to jest zastrzeżone przez te przepisy.

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, ochrony i zapobiegania zanieczyszczeniom, jak określają to niniejsze przepisy. Powyższe próby powinny być prowadzone zgodnie z wytycznymi przyjętymi przez Organizację.

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

5 Wyniki prób, na które zezwolono zgodnie z punktem 1 i jakiegokolwiek zalecenia, jakie Administracja może mieć odnośnie tych wyników, powinny być zgłoszone Organizacji, która powinna powiadomić wszystkie Strony o wynikach prób i zaleceniach.

6 Każda Strona, mająca jakiegokolwiek zastrzeżenia do poszczególnych prób dopuszczonych zgodnie z tym przepisem, 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 żeglugi 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, ochrony i zapobiegania zanieczyszczeniom, co określony przez te przepisy, może zezwolić statkom upoważnionym do podnoszenia jej bandery, aby kontynuowały działania w takim systemie przez czas nieokreślony, poddając się następującym wymaganiom:

- .1 Administracja powinna, po przekazaniu wyników próby zgodnie z punktem 5, dostarczyć szczegóły takiego zezwolenia, w tym rozpoznanie poszczególnych statków, które mogą otrzymać zezwolenia od Organizacji, która przekaże te informacje wszystkim Stronom;
- .2 jakiegokolwiek działania dopuszczone 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 działania powinny uwzględniać wszelkie zastrzeżenia otrzymane od pozostałych Stron zgodnie z punktem 7, do momentu, gdy te zastrzeżenia zostaną wycofane; oraz
- .4 wszelkie działania zatwierdzone na podstawie niniejszego ustępu będą dopuszczalne jedynie do czasu ustalenia przez Komitet Bezpieczeństwa na Morzu, czy zmiana do Konwencji będzie odpowiednia i, jeśli tak, czy działanie powinno być zawieszane czy kontynuowane zanim ta zmiana wejdzie w życie.

9 Na żądanie którejkolwiek Strony, Komitet Bezpieczeństwa na Morzu określić datę rozpatrzenia wyników prób i odpowiednich ustaleń.

Prawidło I/14*Odpowiedzialność przedsiębiorstw zarządzających*

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

- .1 każdy członek załogi zatrudniony na jakimkolwiek z jego statków będzie posiadać odpowiednie kwalifikacje, zgodnie z postanowieniami niniejszej Konwencji i wymogami Administracji;
- .2 statki przedsiębiorstwa zarządzającego będą obsadzone załogą zgodnie ze stosownymi wymaganiami Administracji w zakresie bezpiecznego obsadzania załogą;
- .3 członkowie załogi dopuszczeni do pełnienia służby na statkach przedsiębiorstwa zarządzającego przeszli szkolenie doskonalące i aktualizujące, zgodnie z wymogami Konwencji;
- .4 dokumentacja i dane dotyczące wszystkich marynarzy zatrudnionych na statkach przedsiębiorstwa zarządzającego 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;
- .5 członkowie załóg, będąc zatrudniani na jakimkolwiek ze statków przedsiębiorstwa zarządzającego, zostają zaznajomieni 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;
- .6 załoga statku może efektywnie koordynować swoje czynności w sytuacji zagrożenia i wykonywać funkcje istotne dla bezpieczeństwa, ochrony i dla zapobieżenia lub zmniejszenia zanieczyszczenia środowiska; oraz
- .7 komunikacja ustna na pokładzie statku przedsiębiorstwa zarządzającego jest przez cały czas efektywna, zgodnie rozdziałem V, prawidło 14, ust. 3 i 4 Międzynarodowej Konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r. (SOLAS), ze zmianami.

Prawidło I/15*Postanowienia przejściowe*

1 Do dnia 1 stycznia 2017 r. Strona może w dalszym ciągu wydawać, uznawać i potwierdzać dyplomy zgodnie z postanowieniami Konwencji, obowiązującymi bezpośrednio przed dniem 1 stycznia 2012 r. w stosunku do członków załogi, którzy rozpoczęli zatwierdzoną służbę na statkach morskich, zatwierdzony program edukacyjny i szkoleniowy lub zatwierdzony kurs szkoleniowy przed dniem 1 lipca 2013 r.

2 Do dnia 1 stycznia 2017 r. Strona może w dalszym ciągu wydawać i odnawiać świadectwa zgodnie z postanowieniami Konwencji, które obowiązywały bezpośrednio przed dniem 1 stycznia 2012 r.

ROZDZIAŁ II

Kapitan i dział pokładowy

Prawidło II/1

Minimalne wymogi do wydawania dyplomów oficerom wachtowym na statkach o pojemności brutto 500 lub większej

- 1 Każdy oficer wachtowy na statku morskim o pojemności brutto 500 lub większej powinien posiadać odpowiedni dyplom.
- 2 Każdy kandydat ubiegający się o uzyskanie dyplomu powinien:
 - .1 mieć ukończone przynajmniej 18 lat;
 - .2 odbyć zatwierdzoną służbę na statku morskim w wymiarze co najmniej jednego roku, która zawiera szkolenie pokładowe spełniające wymogi sekcji A-II/1 Kodeksu STCW i jest udokumentowana w uznanej książce praktyk, lub w innym przypadku - odbyć przynajmniej 36-miesięczną służbę na statku morskim;
 - .3 odbyć, podczas zatwierdzonej służby na statku morskim, okres służby wachtowej na mostku pod nadzorem wykwalifikowanego oficera przez okres nie krótszy niż sześć miesięcy;
 - .4 spełnić obowiązujące wymogi prawideł w rozdziale IV dotyczące wyznaczonych obowiązków radiooperacyjnych zgodnie z Regulaminem Radiokomunikacyjnym, jeżeli jest to wymagane;
 - .5 zakończyć zatwierdzoną edukację i szkolenie oraz spełnić standardy kompetencji określone w sekcji A-II/1 Kodeksu STCW; oraz
 - .6 spełnić standardy kompetencji określone w sekcji A-VI/1, punkt 2, sekcji A-VI/2, punkt 1 do 4, sekcji A-VI/3, punkt 1 do 4 oraz sekcji A-VI/4, punkt 1 do 3 Kodeksu STCW.

Prawidło II/2

Minimalne wymogi do wydawania dyplomów kapitanom i starszym oficerom na statkach o pojemności brutto 500 lub większej

Kapitan i starszy oficer na statkach o pojemności brutto 3000 lub większej

- 1 Każdy kapitan i starszy oficer na statku morskim o pojemności brutto 3000 lub większej powinien posiadać odpowiedni dyplom.
- 2 Każdy kandydat ubiegający się o uzyskanie dyplomu powinien:
 - .1 spełnić wymagania konieczne do uzyskania dyplomu oficera wachtowego na statkach o pojemności brutto 500 lub większej oraz odbyć zatwierdzoną służbę na statku morskim w tym zakresie:
 - .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 standardy kompetencji określone w sekcji A-II/2 Kodeksu STCW dla kapitanów i starszych oficerów na statkach o pojemności brutto 3000 lub większej.

Kapitan i starszy oficer na statkach o pojemności brutto pomiędzy 500 a 3000

3 Każdy kapitan i starszy oficer na statku morskim o pojemności brutto pomiędzy 500 a 3000 powinien mieć odpowiedni dyplom.

4 Każdy kandydat ubiegający się o uzyskanie dyplomu powinien:

- .1 dla uzyskania dyplomu starszego oficera spełnić wymagania stawiane oficerowi wachtowemu na statkach o pojemności brutto 500 lub większych;
- .2 dla uzyskania dyplomu kapitana spełnić wymagania stawiane oficerowi wachtowemu na statkach o pojemności brutto 500 lub większych oraz odbyć zatwierdzoną służbę na statku morskim 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 standardy kompetencji określone w sekcji A-II/2 Kodeksu STCW dla kapitanów i starszych oficerów na statkach o pojemności brutto pomiędzy 500 a 3000.

Prawidło II/3

Minimalne wymogi do wydawania dyplomów oficerom wachtowym i kapitanom statków o pojemności brutto poniżej 500

Statki nie uprawiające żeglugi przybrzeżnej

1 Każdy oficer wachtowy na statku morskim o pojemności brutto poniżej 500, nie uprawiającym żeglugi przybrzeżnej, powinien mieć odpowiedni dyplom uprawniający do pracy na statkach o pojemności brutto 500 lub większych.

2 Każdy kapitan statku morskiego o pojemności brutto poniżej 500, nie uprawiającego żeglugi przybrzeżnej, powinien posiadać dyplom uprawniający do pełnienia funkcji kapitana na statkach o pojemności brutto od 500 do 3000.

Statki uprawiające żeglugę przybrzeżną

Oficer wachtowy

3 Każdy oficer wachtowy na statku morskim o pojemności brutto poniżej 500, uprawiającym żeglugę przybrzeżną, powinien posiadać odpowiedni dyplom.

4 Każdy kandydat ubiegający się o wydanie dyplomu oficera wachtowego na statku morskim o pojemności brutto poniżej 500 w żegludze przybrzeżnej, powinien:

- .1 mieć ukończonych przynajmniej 18 lat ;
- .2 ukończyć:
 - .2.1 specjalne szkolenie łącznie z odpowiednim okresem pełnienia służby na statku morskim zgodnie z wymaganiami Administracji; lub
 - .2.2 posiadać potwierdzoną pracę na morzu w dziale pokładowym w wymiarze co najmniej 36 miesięcy;
- .3 spełnić stosowne wymagania prawideł w rozdziale IV, odpowiednio do wypełniania określonych obowiązków radiowych zgodnie z Regulaminem Radiokomunikacyjnym;
- .4 ukończyć zatwierdzoną edukację i szkolenie oraz spełnić normy kompetencji określone w sekcji A-II/3 Kodeksu STCW dla oficerów wachtowych na statkach o pojemności brutto poniżej 500, uprawiających żeglugę przybrzeżną; oraz
- .5 spełnić standardy kompetencji określone w sekcji A-VI/1, punkt 2, sekcji A-VI/2, punkty 1 do 4, sekcji A-VI/3, punkty 1 do 4 oraz sekcji A-VI/4, punkty 1 do 3 Kodeksu STCW.

Kapitan

5 Każdy kapitan statku morskiego o pojemności brutto poniżej 500, uprawiającego żeglugę przybrzeżną, powinien posiadać odpowiedni dyplom.

6 Każdy kandydat ubiegający się o wydanie dyplomu kapitana statku morskiego o pojemności brutto poniżej 500 w żegludze przybrzeżnej, powinien:

- .1 mieć ukończonych przynajmniej 20 lat;
- .2 odbyć przynajmniej 12-miesięczną zatwierdzoną służbę na statku morskim w charakterze oficera wachtowego;
- .3 ukończyć zatwierdzoną edukację i szkolenie i sprostać standardowi kompetencji określonego w sekcji A-II/3 Kodeksu STCW dla kapitanów statków o pojemności brutto poniżej 500, uprawiających żeglugę przybrzeżną; oraz
- .4 spełnić standardy kompetencji określone w sekcji A-VI/1, punkt 2, sekcji A-VI/2, punkty 1 do 4, sekcji A-VI/3, punkty 1 do 4 oraz sekcji A-VI/4, punkty 1 do 3 Kodeksu STCW.

Zwolnienia

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

Prawidło II/4

Minimalne wymogi do wydawania świadectw marynarzom wchodzącym w skład wachty nawigacyjnej

1 Każdy marynarz wchodzący w skład wachty nawigacyjnej na statku morskim o pojemności brutto 500 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 zatwierdzoną służbę na statku morskim, w tym przez okres co najmniej sześć miesięcy szkolenia i doświadczenia, lub
 - .2.2 specjalne przeszkolenie bądź przed podjęciem pracy na morzu, bądź już na statku obejmujące także zatwierdzony okres służby na statku morskim, który nie może być krótszy niż dwa miesiące; oraz
- .3 spełnić standard kompetencji określony w sekcji A-II/4 Kodeksu STCW.

3 Służba pełniona na statku morskim, szkolenie i doświadczenie wymagane na mocy punktów 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 wachtowego lub wykwalifikowanego marynarza.

Prawidło II/5

Minimalne wymogi do wydawania świadectw starszym marynarzom

1 Każdy starszy marynarz pełniący służbę na statku morskim o pojemności brutto 500 lub większym powinien posiadać odpowiednie świadectwo.

2 Każdy kandydat ubiegający się o wydanie świadectwa powinien:

- .1 mieć ukończone co najmniej 18 lat;
- .2 spełnić wymogi uzyskania świadectwa marynarza wchodzącego w skład wachty nawigacyjnej;
- .3 w okresie posiadania kwalifikacji do pełnienia służby w charakterze marynarza wchodzącego w skład wachty nawigacyjnej, odbyć zatwierdzoną służbę na statku morskim w dziale pokładowym przez:
 - .3.1 co najmniej 18 miesięcy, lub
 - .3.2 co najmniej 12 miesięcy i odbyć zatwierdzone szkolenie; oraz
- .4 spełnić standard kompetencji określony w sekcji A-II/5 Kodeksu STCW.

3 Każda Strona porówna standardy kompetencji, jakich wymagała od starszych marynarzy, dla których świadectwa wydano przed dniem 1 stycznia 2012 r., ze standardami wymaganymi do wydania świadectwa, określonymi w sekcji A-II/5 Kodeksu STCW oraz w miarę potrzeb określi wymóg podniesienia kwalifikacji przez ten personel.

4 Do dnia 1 stycznia 2012 r., Strona będąca jednocześnie stroną Konwencji Międzynarodowej Organizacji Pracy dotyczącej świadectw kwalifikacyjnych starszych marynarzy z 1946 r. (nr 74) może w dalszym ciągu wydawać, uznawać i potwierdzać świadectwa zgodnie z jej postanowieniami.

5 Do dnia 1 stycznia 2017 r., Strona będąca jednocześnie stroną Konwencji Międzynarodowej Organizacji Pracy dotyczącej świadectw kwalifikacyjnych starszych marynarzy z 1946 r. (nr 74) może w dalszym ciągu przedłużać świadectwa i potwierdzenia zgodnie z jej postanowieniami.

6 Strona może uznać, że członkowie załogi spełniają wymogi niniejszego prawidła, jeżeli pełnili służbę na odpowiednim stanowisku działu pokładowego przez co najmniej 12 miesięcy w okresie 60 miesięcy poprzedzających wejście w życie niniejszego prawidła dla danej Strony.

ROZDZIAŁ III

Dział maszynowy

Prawidło III/1

Minimalne wymogi do wydawania dyplomów oficerom mechanikom odpowiedzialnym za wachtę w wachtowej siłowni okrętowej lub wyznaczonych na mechaników pełniących służbę w siłowni okresowo bezwachtowej

1 Każdy oficer mechanik odpowiedzialny za wachtę w wachtowej siłowni okrętowej lub wyznaczony na mechanika pełniącego służbę w siłowni okresowo bezwachtowej na statkach morskich o mocy maszyn głównych 750 kW lub większej powinien posiadać odpowiedni dyplom.

2 Każdy kandydat ubiegający się o wydanie dyplomu powinien:

- .1 mieć ukończonych co najmniej 18 lat;
- .2 odbyć połączone szkolenie umiejętności warsztatowych oraz zatwierdzoną służbę na statku morskim przez okres co najmniej 12 miesięcy, jako część zatwierzonego programu szkoleniowego, obejmującego trening pokładowy, spełniający wymogi sekcji A-III/1 Kodeksu STCW, udokumentowaną w zatwierdzonej książce praktyk morskich, lub w innym przypadku odbyć połączone szkolenie umiejętności warsztatowych oraz zatwierdzoną służbę na statku morskim przez okres co najmniej 36 miesięcy, z czego co najmniej 30 miesięcy powinna stanowić służba na statku morskim w dziale maszynowym;
- .3 w okresie wymaganej służby pełnionej na statku morskim odbywać wachtę w siłowni pod nadzorem starszego oficera mechanika lub wykwalifikowanego oficera mechanika przez okres co najmniej sześciu miesięcy;
- .4 ukończyć zatwierdzoną edukację i szkolenie oraz spełnić standardy kompetencji określone w sekcji A-III/1 Kodeksu STCW; oraz

- .5 spełnić standardy kompetencji określone w sekcji A-VI/1, punkt 2, sekcji A-VI/2, punkty 1 do 4, sekcji A-VI/3, punkty 1 do 4 oraz sekcji A-VI/4, punkty 1 do 3 Kodeksu STCW.

Prawidło III/2

Minimalne wymogi do wydawania dyplomów starszym oficerom mechanikom i drugim oficerom mechanikom na statkach morskich o mocy maszyn głównych 3000 kW lub większej

- 1 Każdy starszy oficer mechanik i drugi oficer mechanik na statkach morskich o mocy maszyn głównych 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 odpowiedzialnego za wachtę maszynową na statkach morskich o mocy maszyn głównych 750 kW lub więcej i odbyć zatwierdzoną służbę na statku morskim w następującym zakresie:
 - .1.1 dla uzyskania dyplomu drugiego oficera mechanika, co najmniej 12 miesięcy jako wykwalifikowany oficer mechanik; oraz
 - .1.2 dla uzyskania dyplomu starszego oficera mechanika, co najmniej 36 miesięcy; jednakże ten okres może zostać skrócony do 24 miesięcy, w czasie których przynajmniej 12 miesięcy przepracował na stanowisku drugiego oficera mechanika; oraz
 - .2 odbyć zatwierdzoną edukację i szkolenie oraz spełnić standardy kompetencji określone w sekcji A-III/2 Kodeksu STCW.

Prawidło III/3

Minimalne wymogi do wydawania dyplomów starszym oficerom mechanikom i drugim oficerom mechanikom na statkach o mocy maszyn głównych pomiędzy 750 kW a 3000 kW

- 1 Każdy starszy oficer mechanik i drugi oficer mechanik na statkach o mocy maszyn głównych pomiędzy 750 kW a 3000 kW powinien posiadać odpowiedni dyplom.
- 2 Każdy kandydat ubiegający się o wydanie dyplomu powinien:
 - .1 spełniać wymagania konieczne do uzyskania dyplomu oficera mechanika kierującego wachtą maszynową oraz:
 - .1.1 dla uzyskania dyplomu drugiego oficera mechanika, powinien odbyć zatwierdzoną służbę na statku morskim w wymiarze co najmniej 12 miesięcy jako asystent oficera mechanika lub jako oficer mechanik; oraz
 - .2.2 aby uzyskać dyplom starszego oficera mechanika, powinien odbyć zatwierdzoną służbę na statku morskim w wymiarze co najmniej 24 miesięcy, w czasie której przynajmniej 12 miesięcy przepracował posiadając kwalifikacje drugiego oficera mechanika; oraz
 - .2 odbyć zatwierdzoną edukację i szkolenie oraz spełnić standardy kompetencji określone w sekcji A-III/3 Kodeksu STCW.

3 Każdy oficer mechanik posiadający kwalifikacje do pracy jako drugi mechanik na statkach o mocy maszyn głównych 3000 kW lub większej, może pracować jako starszy oficer mechanik na statkach o mocy maszyn głównych mniejszej niż 3000 kW, pod warunkiem że jego dyplom został stosownie potwierdzony.

Prawidło III/4

Minimalne wymogi do wydawania świadectw marynarzom wchodzącym w skład wachty w wachtowej siłowni okrętowej lub wyznaczonym do wykonywania obowiązków w siłowni okresowo bezwachtowej

1 Każdy marynarz wchodzący w skład wachty w maszynowniach obsadzonych załogą lub wyznaczony do wykonywania obowiązków w maszynowniach okresowo bezzałogowych na statku morskim o mocy maszyn głównych 750 kW lub większej, poza marynarzami będącymi w trakcie szkolenia 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 zatwierdzoną służbę na statku morskim, obejmującą co najmniej sześć miesięcy szkolenia i praktyki; lub
 - .2.2 specjalne szkolenie bądź przed podjęciem pracy na morzu, bądź już na statku, włączając w to uznany okres służby na statku morskim nie krótszy niż 2 miesiące; oraz
- .3 spełnić standardy kompetencji określone w sekcji A-III/4 Kodeksu STCW.

3 Służba pełniona na statku morskim, szkolenie i doświadczenie wymagane przez podpunkty 2.2.1 i 2.2.2 będą związane z pełnieniem wachty maszynowej i obejmą wykonywanie obowiązków pod bezpośrednim nadzorem wykwalifikowanego oficera mechanika lub wykwalifikowanego marynarza.

Prawidło III/5

Minimalne wymogi do wydawania świadectw starszym motorzystom wchodzącym w skład wachty w wachtowej siłowni okrętowej lub wyznaczonym do wykonywania obowiązków w siłowni okresowo bezwachtowej

1 Każdy starszy motorzysta pełniący służbę na statku morskim o mocy maszyn głównych 750 kW lub większej powinien posiadać odpowiednie świadectwo.

2 Każdy kandydat ubiegający się o wydanie świadectwa powinien:

- .1 mieć ukończone co najmniej 18 lat;
- .2 spełnić wymogi uzyskania świadectwa marynarza wchodzącego w skład wachty w maszynowniach obsadzonych załogą i wyznaczonego do wykonywania obowiązków w maszynowniach okresowo bezzałogowych;

- .3 w okresie posiadania kwalifikacji do pełnienia służby w charakterze marynarza wchodzącego w skład wachty maszynowej, odbyć zatwierdzoną służbę na statku morskim w dziale maszynowym przez:
 - .3.1 co najmniej 12 miesięcy; lub
 - .3.2 co najmniej 6 miesięcy i odbyć zatwierdzone szkolenie; oraz
- .4 spełnić standard kompetencji określony w sekcji A-III/5 Kodeksu STCW.

3 Wszystkie Strony porównują standardy kompetencji, jakich wymagały od marynarzy w dziale maszynowym, dla których świadectwa wydano przed dniem 1 stycznia 2012 r., ze standardami wymaganymi do wydania świadectwa, określonymi w sekcji A-III/5 Kodeksu STCW oraz w miarę potrzeb określą wymóg podniesienia kwalifikacji przez ten personel.

4 Strona może uznać, że członkowie załogi spełniają wymogi niniejszego przepisu, jeżeli pełnili służbę na odpowiednim stanowisku działu maszynowego przez co najmniej 12 miesięcy w okresie 60 miesięcy poprzedzających wejście w życie niniejszego przepisu dla danej Strony.

Pravidło III/6

Minimalne wymogi do wydawania dyplomów oficerom elektroautomatykom

- 1 Każdy oficer elektroautomatyk pełniący służbę na statku morskim o mocy maszyn głównych 750 kW lub większej powinien posiadać odpowiedni dyplom.
- 2 Każdy kandydat ubiegający się o wydanie dyplomu powinien:
 - .1 mieć ukończone co najmniej 18 lat;
 - .2 odbyć co najmniej 12-miesięczne połączone szkolenie umiejętności warsztatowych oraz zatwierdzoną służbę na statku morskim przez okres co najmniej 6 miesięcy, jako część zatwierdzonego programu szkoleniowego, obejmującego szkolenie pokładowe, spełniające wymogi sekcji A-III/6 Kodeksu STCW, udokumentowanego w zatwierdzonej książce praktyk morskich, lub w innym przypadku odbyć połączone szkolenie umiejętności warsztatowych oraz zatwierdzoną służbę na statku morskim przez okres co najmniej 36 miesięcy, z czego co najmniej 30 miesięcy stanowiła służba na statku morskim w dziale maszynowym;
 - .3 ukończyć zatwierdzoną edukację i szkolenie oraz spełnić standardy kompetencji określone w sekcji A-III/6 Kodeksu STCW; oraz
 - .4 spełnić standardy kompetencji określone w sekcji A-VI/1, punkt 2, sekcji A-VI/2, punkty 1 do 4, sekcji A-VI/3, punkty 1 do 4 oraz sekcji A-VI/4, punkty 1 do 3 Kodeksu STCW.

3 Każda Strona porówna standardy kompetencji, jakich wymagały od oficerów elektroautomatyków, dla których świadectwa wydano przed dniem 1 stycznia 2012 r., ze standardami wymaganymi do wydania dyplomu, określonymi w sekcji A-III/6 Kodeksu STCW oraz w miarę potrzeb określi wymóg podniesienia kwalifikacji przez ten personel.

4 Strona może uznać, że członkowie załogi spełniają wymogi niniejszego prawidła, jeżeli pełnili służbę na odpowiednim stanowisku na pokładzie statku przez co najmniej 12 miesięcy w okresie 60 miesięcy poprzedzających wejście w życie niniejszego prawidła dla danej Strony i spełniają standardy kompetencji określone w sekcji A-III/6 Kodeksu STCW.

5 Bez względu na powyższe postanowienia punktów 1 do 4, Strona może uznać odpowiednio wykwalifikowaną osobę jako zdolną do wykonywania pewnych funkcji określonych w sekcji A-III/6.

Prawidło III/7

Minimalne wymogi do wydawania świadectw elektromonterom

1 Każdy elektromonter pełniący służbę na statku morskim o mocy maszyn głównych 750 kW lub większej powinien posiadać odpowiednie świadectwo.

2 Każdy kandydat ubiegający się o wydanie świadectwa powinien:

- .1 mieć ukończone przynajmniej 18 lat;
- .2 ukończyć:
 - .2.1 zatwierdzoną służbę na statku morskim, obejmującą co najmniej 12 miesięcy szkolenia i praktyki, lub
 - .2.2 specjalne szkolenie, włączając w to zatwierdzony okres służby na statku morskim nie krótszy niż 6 miesięcy; lub
 - .2.3 posiadać kwalifikacje spełniające kompetencje techniczne określone w tabeli A-III/7 oraz odbyć zatwierdzony okres służby na statku morskim, nie krótszy niż 3 miesiące
- .3 spełnić standardy kompetencji określone w sekcji A-III/7 Kodeksu STCW.

3 Każda Strona porówna standardy kompetencji, jakich wymagała od elektromonterów, dla których świadectwa wydano przed dniem 1 stycznia 2012 r., ze standardami wymaganymi do wydania świadectwa, określonymi w sekcji A-III/7 Kodeksu STCW oraz w miarę potrzeb określi wymóg podniesienia kwalifikacji przez ten personel.

4 Strona może uznać, że członkowie załogi spełniają wymogi niniejszego prawidła, jeżeli pełnili służbę na odpowiednim stanowisku na pokładzie statku przez co najmniej 12 miesięcy w okresie 60 miesięcy poprzedzających wejście w życie niniejszego prawidła dla danej Strony i spełniają standardy kompetencji określone w sekcji A-III/7 Kodeksu STCW.

5 Bez względu na powyższe postanowienia punktów 1 do 4, Strona może uznać odpowiednio wykwalifikowaną osobę jako zdolną do wykonywania pewnych funkcji określonych w sekcji A-III/7.

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. ze zmianami. Postanowienia dotyczące konserwacji sprzętu radiowego zawarte są w Międzynarodowej Konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r. (SOLAS) ze zmianami oraz wytycznymi przyjętymi przez Organizację.

Prawidło IV/1

Zastosowanie

1 Z wyjątkiem postanowień punktu 2, postanowienia niniejszego 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. ze zmianami.

2 Radiooperatorzy na statkach, które nie muszą spełniać wymogów dotyczących GMDSS w rozdziale IV Konwencji SOLAS, nie mają obowiązku spełniania wymogów określonych w niniejszym rozdziale. Radiooperatorzy na tych statkach mają jednak obowiązek spełnienia wymogów Regulaminu Radiokomunikacyjnego. Administracja zapewni, aby odpowiednie świadectwa określone przez Regulamin Radiokomunikacyjny zostały wystawione lub uznane w stosunku do tych radiooperatorów.

Prawidło IV/2

Minimalne wymogi do wydawania świadectw operatorom GMDSS

1 Każda osoba odpowiedzialna za wykonywanie obowiązków radiokomunikacyjnych lub wykonująca obowiązki radiokomunikacyjne 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, każdy kandydat ubiegający się na mocy niniejszego prawidła o uzyskanie świadectwa upoważniającego do pełnienia służby na statku wyposażonym w radiostację w myśl Międzynarodowej Konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r. ze zmianami powinien:

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

ROZDZIAŁ V

Specjalne wymagania szkoleniowe dla załogi na określonych typach statków

Prawidło V/1-1

Wymogi minimalne w zakresie wyszkolenia i kwalifikacji kapitanów, oficerów i marynarzy pełniących służbę na zbiornikowcach do przewozu produktów naftowych i do przewozu chemikaliów

1 Oficerowie i marynarze wyznaczeni do pełnienia specjalnych obowiązków i odpowiedzialności związanych z ładunkiem i urządzeniami ładunkowymi zbiornikowców do przewozu produktów naftowych lub zbiornikowców do przewozu chemikaliów powinni posiadać świadectwo podstawowego wyszkolenia w zakresie obsługi ładunku zbiornikowca do przewozu produktów naftowych i do przewozu chemikaliów.

2 Każdy kandydat ubiegający się o świadectwo podstawowego przeszkolenia do czynności przy ładunkach zbiornikowca do przewozu produktów naftowych i do przewozu chemikaliów powinien ukończyć szkolenie podstawowe zgodnie postanowieniami sekcji A-VI/1 Kodeksu STCW, a ponadto odbyć:

- .1 co najmniej trzymiesięczną potwierdzoną służbę na zbiornikowcach do przewozu produktów naftowych lub do przewozu chemikaliów oraz spełnić standard kompetencji określony w sekcji A-V/1-1 punkt 1 Kodeksu STCW; lub
- .2 zatwierdzone podstawowe szkolenie w zakresie obsługi ładunków na zbiornikowcach do przewozu produktów naftowych i do przewozu chemikaliów oraz spełnić standard kompetencji określony w sekcji A-V/1-1 punkt 1 Kodeksu STCW.

3 Kapitanowie, starsi oficerowie mechanicy, starsi oficerowie, drudzy oficerowie mechanicy oraz wszystkie inne osoby, które ponoszą bezpośrednią odpowiedzialność za ładowanie, wyładowanie, opiekę nad ładunkiem podczas przewozu lub manipulowanie nim, czyszczenie zbiorników lub inne czynności związane z ładunkiem na zbiornikowcach do przewozu produktów naftowych powinni posiadać świadectwo zaawansowanego szkolenia w zakresie obsługi ładunku takiego zbiornikowca.

4 Każdy kandydat ubiegający się o świadectwo zaawansowanego przeszkolenia do czynności przy ładunkach zbiornikowca do przewozu produktów naftowych powinien:

- .1 spełnić wymogi wydania świadectwa podstawowego przeszkolenia obsługi ładunków zbiornikowców do przewozu produktów naftowych i do przewozu chemikaliów; oraz
- .2 posiadając kwalifikacje do wydania świadectwa podstawowego przeszkolenia w zakresie obsługi ładunków zbiornikowców do przewozu produktów naftowych i do przewozu chemikaliów powinien:
 - .2.1 odbyć co najmniej trzymiesięczną zatwierdzoną służbę morską na zbiornikowcach do przewozu produktów naftowych, lub
 - .2.2 odbyć co najmniej miesięczne zatwierdzone szkolenie na pokładzie zbiornikowca do przewozu produktów naftowych w wymiarze

nadliczbowym, obejmującym co najmniej trzy operacje załadunku i trzy operacje rozładunku, co jest udokumentowane w zatwierdzonej książce praktyk morskich, przy uwzględnieniu wytycznych w sekcji B-V/1, oraz

- .3 odbyć zatwierdzone zaawansowane szkolenie w zakresie obsługi ładunku zbiornikowca do przewozu ładunków naftowych oraz spełnić standardy kompetencji określone w sekcji A-V/1-1, punkt 2 Kodeksu STCW.

5 Kapitanowie, starsi oficerowie mechanicy, starsi oficerowie, drudzy oficerowie mechanicy oraz wszystkie inne osoby, które ponoszą bezpośrednią odpowiedzialność za ładowanie, wyładowanie, opiekę nad ładunkiem podczas przewozu lub manipulowanie nim, czyszczenie zbiorników lub inne czynności związane z ładunkiem na zbiornikowcu do przewozu chemikaliów powinni posiadać świadectwo zaawansowanego szkolenia w zakresie obsługi ładunku takiego zbiornikowca.

6 Każdy kandydat ubiegający się o świadectwo zaawansowanego przeszkolenia do czynności przy ładunkach zbiornikowca do przewozu chemikaliów powinien:

- .1 spełnić wymogi wydania świadectwa podstawowego przeszkolenia obsługi ładunków zbiornikowców do przewozu produktów naftowych i do przewozu chemikaliów; oraz
- .2 posiadając kwalifikacje do wydania świadectwa podstawowego przeszkolenia w zakresie obsługi ładunków zbiornikowców do przewozu produktów naftowych i do przewozu chemikaliów powinien:
 - .2.1 odbyć co najmniej trzymiesięczną zatwierdzoną służbę morską na zbiornikowcach do przewozu chemikaliów, lub
 - .2.2 odbyć co najmniej miesięczne zatwierdzone szkolenie na pokładzie zbiornikowca do przewozu chemikaliów, w nadliczbowym wymiarze, obejmującym co najmniej trzy operacje załadunku i trzy operacje rozładunku, co jest udokumentowane w zatwierdzonej książce praktyk morskich, przy uwzględnieniu wytycznych w sekcji B-V/1, oraz
- .3 odbyć zatwierdzone zaawansowane szkolenie w zakresie obsługi ładunku zbiornikowca do przewozu chemikaliów oraz spełnić standardy kompetencji określone w sekcji A-V/1-1, punkt 3 Kodeksu STCW.

7 Administracja powinna zapewnić, aby świadectwa przeszkolenia były wydawane członkom załogi, którzy uzyskali kwalifikacje określone odpowiednio w punktach 2, 4 lub 6; względnie, powinna zapewnić, aby istniejący dyplom lub świadectwo zostały należycie potwierdzone.

Prawidło V/1-2

Wymogi minimalne w zakresie wyszkolenia i kwalifikacji kapitanów, oficerów i marynarzy pełniących służbę na zbiornikowcach do przewozu gazów skroplonych

1 Oficerowie i marynarze wyznaczeni do pełnienia specjalnych obowiązków i odpowiedzialności związanych z ładunkiem i urządzeniami ładunkowymi powinni posiadać świadectwo podstawowego wyszkolenia w zakresie obsługi ładunku zbiornikowca do przewozu gazów skroplonych.

2 Każdy kandydat ubiegający się o świadectwo podstawowego przeszkolenia do czynności przy ładunkach zbiornikowca do przewozu gazów skroplonych powinien ukończyć szkolenie podstawowe zgodnie postanowieniami sekcji A-VI/1 Kodeksu STCW, a ponadto odbyć:

- .1 co najmniej trzymiesięczną potwierdzoną służbę na zbiornikowcach do przewozu gazów skroplonych oraz spełnić standard kompetencji określony w sekcji A-V/1-2 punkt 1 Kodeksu STCW; lub
- .2 zatwierdzone podstawowe szkolenie w zakresie obsługi ładunków na zbiornikowcach do przewozu gazów skroplonych oraz spełnić standard kompetencji określony w sekcji A-V/1-2 punkt 1 Kodeksu STCW.

3 Kapitanowie, starsi oficerowie mechanicy, starsi oficerowie, drudzy oficerowie mechanicy oraz wszystkie inne osoby, które ponoszą bezpośrednią odpowiedzialność za ładowanie, wyładowanie, opiekę nad ładunkiem podczas przewozu lub manipulowanie nim, czyszczenie zbiorników lub inne czynności związane z ładunkiem na zbiornikowcach do przewozu gazów skroplonych powinni posiadać świadectwo zaawansowanego szkolenia w zakresie obsługi ładunku tego zbiornikowca.

4 Każdy kandydat ubiegający się o świadectwo zaawansowanego przeszkolenia do czynności przy ładunkach zbiornikowca do przewozu gazów skroplonych powinien:

- .1 spełnić wymogi wydania świadectwa podstawowego przeszkolenia obsługi ładunków zbiornikowców do przewozu gazów skroplonych; oraz
- .2 posiadając kwalifikacje do wydania świadectwa podstawowego przeszkolenia w zakresie obsługi ładunków zbiornikowców do przewozu gazów skroplonych:
 - .2.1 odbyć co najmniej trzymiesięczną zatwierdzoną służbę morską na zbiornikowcach do przewozu gazów skroplonych, lub
 - .2.2 odbyć co najmniej miesięczne zatwierdzone szkolenie na pokładzie zbiornikowca do przewozu gazów skroplonych w wymiarze nadliczbowym, obejmującym co najmniej trzy operacje załadunku i trzy operacje rozładunku, co jest udokumentowane w zatwierdzonej książce praktyk morskich, przy uwzględnieniu wytycznych w sekcji B-V/1; oraz
- .3 odbyć zatwierdzone zaawansowane szkolenie w zakresie obsługi ładunku g zbiornikowca do przewozu gazów skroplonych oraz spełnić standardy kompetencji określone w sekcji A-V/1-2, punkt 2 Kodeksu STCW.

5 Administracja powinna zapewnić, aby świadectwa przeszkolenia były wydawane członkom załogi, którzy uzyskali kwalifikacje określone odpowiednio w punkcie 2 lub 4; względnie, powinna zapewnić, aby istniejący dyplom lub świadectwo zostały należycie potwierdzone.

Prawidło V/2

Wymogi minimalne w zakresie wyszkolenia i kwalifikacji kapitanów, oficerów, marynarzy i innych członków załogi na statkach pasażerskich

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

2 Przed objęciem obowiązków na pokładzie statku pasażerskiego, członkowie załogi powinni ukończyć szkolenie wymagane przez punkty 4 do 7, zgodnie z ich stanowiskami, obowiązkami i odpowiedzialnością.

3 Członkowie załogi objęci obowiązkiem szkolenia określonym w punktach 4, 6 i 7 powinni z przerwami nie przekraczającymi pięciu lat podejmować odpowiednie szkolenie aktualizujące, lub należy od nich żądać przedstawienia dowodu osiągnięcia wymaganego standardu kompetencji w przeciągu ostatnich pięciu lat.

4 Kapitanowie, oficerowie i pozostali członkowie załogi, wyznaczeni w rozkładzie alarmowym do pomocy pasażerom w sytuacji zagrożenia na pokładzie statków pasażerskich, powinni ukończyć szkolenie w kierowaniu tłumem, jak to określono w sekcji A-V/2 punkt 1 Kodeksu STCW.

5 Załoga zajmująca się bezpośrednią obsługą pasażerów w pomieszczeniach pasażerskich na statkach pasażerskich powinna ukończyć szkolenie w zakresie bezpieczeństwa, określone w sekcji A-V/2, punkt 2 Kodeksu STCW.

6 Kapitanowie, starsi oficerowie mechanicy, starsi oficerowie, drudzy oficerowie mechanicy oraz wszelkie inne osoby wpisane na listę alarmową, ponoszące odpowiedzialność za bezpieczeństwo pasażerów w sytuacjach zagrożenia na pokładzie statku pasażerskiego powinni ukończyć zatwierdzone szkolenie w zakresie zarządzania kryzysowego i ludzkich zachowań, jak określono w sekcji A-V/2 punkt 3 Kodeksu STCW.

7 Kapitanowie, starsi oficerowie mechanicy, starsi oficerowie, 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 zatwierdzone szkolenie w zakresie bezpieczeństwa pasażerów, ładunku i statku, jak to określono w sekcji A-V/2 punkt 4 Kodeksu STCW.

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

ROZDZIAŁ VI**Funkcje związane z bezpieczeństwem zawodowym, ochroną, opieką medyczną oraz ratownictwem****Prawidło VI/1**

Wymogi minimalne dotyczące szkolenia zapoznawczego, szkolenia podstawowego i instruktażu dla wszystkich członków załogi w zakresie bezpieczeństwa

1 Członkowie załóg powinni odbyć szkolenie zapoznawcze, podstawowe lub instruktaż zgodnie z sekcją A-VI/1 Kodeksu STCW oraz spełnić zawarte w nich standardy kompetencji.

2 W przypadku, gdy szkolenie podstawowe nie zostało ujęte w zakresie kwalifikacji wymaganych do wydania dyplomu lub świadectwa, należy wydać świadectwo przeszkolenia z zaznaczeniem, że jego posiadacz uczestniczył w kursie z zakresu szkolenia podstawowego.

Prawidło VI/2

Wymogi minimalne do wydawania świadectw przeszkoleń w zakresie jednostek ratunkowych, łodzi ratowniczych i szybkich łodzi ratowniczych

1 Każdy kandydat ubiegający się o uzyskanie świadectwa ratownika na jednostkach ratunkowych i łodziach ratowniczych innych niż szybkie łodzie ratownicze powinien:

- .1 mieć ukończone 18 lat;
- .2 odbyć potwierdzoną służbę na statku morskim nie krótszą niż 12 miesięcy lub ukończyć zatwierdzony kurs szkoleniowy oraz odbyć zatwierdzoną co najmniej 6-miesięczną służbę na statku morskim; oraz
- .3 spełniać standardy kompetencji dla osób ubiegających się o uzyskanie świadectwa ratownika na jednostkach ratunkowych i łodziach ratowniczych, wyszczególnione w sekcji A-VI/2, punkty 1 do 4 Kodeksu STCW.

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

- .1 posiadać świadectwo kwalifikacyjne ratownika na jednostkach ratunkowych i łodziach ratowniczych innych niż szybkie łodzie ratownicze;
- .2 odbyć odpowiedni kurs szkoleniowy; oraz
- .3 spełniać standardy kompetencji wymagane do uzyskania świadectwa starszego ratownika określone w sekcji A-VI/2, punkty 7 do 10 Kodeksu STCW.

Prawidło VI/3

Wymogi minimalne w zakresie szkolenia przeciwpożarowego stopnia wyższego

1 Członkowie załogi, wyznaczeni do kierowania akcjami gaszenia pożarów, powinni ukończyć szkolenie stopnia wyższego dotyczące technik gaszenia pożarów ze szczególnym podkreśleniem roli organizacji, taktyki i dowodzenia, według postanowień zawartych w sekcji A-VI/3 punkty 1 do 4 Kodeksu STCW, a także spełnić standardy kompetencji w niej zawarte.

2 W przypadku, gdy szkolenie przeciwpożarowe stopnia wyższego nie zostało ujęte w zakresie kwalifikacji wymaganych do wydania świadectwa, należy wydać świadectwo przeszkolenia z zaznaczeniem, że jego posiadacz uczestniczył w przeciwpożarowym kursie szkoleniowym stopnia wyższego.

Prawidło VI/4

Wymogi minimalne w zakresie pierwszej pomocy medycznej i sprawowania opieki medycznej

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

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

3 W przypadku, gdy szkolenie z pierwszej pomocy lub opieki medycznej nie zostało ujęte w zakresie kwalifikacji wymaganych do wydania świadectwa, należy wydać świadectwo przeszkolenia z zaznaczeniem, że jego posiadacz uczestniczył w kursie szkoleniowym z pierwszej pomocy medycznej lub sprawowania opieki medycznej.

Prawidło VI/5

Wymogi minimalne w zakresie wydawania świadectw przeszkoleń dla oficerów ochrony statku

1 Każdy kandydat ubiegający się o wydanie świadectwa przeszkolenia oficera ochrony statku powinien:

- .1 odbyć zatwierdzoną służbę na statku morskim przez okres co najmniej 12 miesięcy lub odbyć stosowną służbę na statku morskim i posiadać wiedzę na temat funkcjonowania statku; oraz
- .2 spełnić standardy kompetencji dla wydania dyplomu oficera ochrony statku, określone w sekcji A-VI/5, punkty 1 do 4 Kodeksu STCW.

2 Administracje powinny zapewnić, aby każda osoba uznana za odpowiednio wykwalifikowaną stosownie do postanowień niniejszego prawidła otrzymała dyplom.

Prawidło VI/6

Wymogi minimalne w zakresie instruktażu i szkolenia dotyczącego ochrony statku dla wszystkich członków załogi

1 Członkowie załogi powinni odbyć szkolenie lub instruktaż obejmujący zapoznanie i świadomość zagadnień związanych z ochroną, względnie instruktaż określony w sekcji A-VI/6 punkty 1 do 4 Kodeksu STCW oraz spełniać określony tam standard kompetencji.

2 W przypadku, gdy świadomość zagadnień związanych z ochroną nie została ujęta w kwalifikacjach wymaganych do wydania świadectwa, należy wydać świadectwo przeszkolenia z zaznaczeniem, że jego posiadacz uczestniczył w szkoleniu w zakresie zagadnień związanych z ochroną.

3 Każda Strona porówna normy szkolenia w zakresie ochrony, dla których świadectwa wydano przed wejściem niniejszego prawidła w życie, ze standardami wymaganymi do wydania

świadczenia, określonymi w sekcji A-VI/6 punkt 4 Kodeksu STCW oraz w miarę potrzeb określa wymóg podniesienia przez nich kwalifikacji.

Członkowie załogi z wyznaczonymi obowiązkami w zakresie ochrony

4 Członkowie załogi, którym wyznaczono obowiązki w zakresie ochrony powinni spełnić standard kompetencji określony w sekcji A-VI/6 punkty 6 do 8 Kodeksu STCW.

5 W przypadku, gdy szkolenie z wykonywania wyznaczonych obowiązków w zakresie ochrony nie zostało ujęte w kwalifikacjach wymaganych do wydania świadectwa, należy wydać świadectwo przeszkolenia z zaznaczeniem, że jego posiadacz uczestniczył w szkoleniu w dotyczącym wyznaczonych obowiązków związanych z ochroną.

6 Każda Strona porówna normy szkolenia w zakresie ochrony, dla których świadectwa wydano przed wejściem niniejszego prawidła w życie, ze standardami wymaganymi do wydania świadectwa, określonymi w sekcji A-VI/6 punkt 8 Kodeksu STCW oraz w miarę potrzeb określa wymóg podniesienia przez nich kwalifikacji.

ROZDZIAŁ VII

Dyplomy alternatywne

Prawidło VII/1

Wydawanie dyplomów alternatywnych

1 Bez względu na wymagania do uzyskania dyplomów, ujętych w rozdziałach II oraz III niniejszego Załącznika, Strony mogą podjąć decyzję o wydawaniu lub zatwierdzeniu wydawania dyplomów innych niż te, które są określone w prawidłach tych rozdziałów, pod warunkiem, 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-II/5, A-III/1, A-III/2, A-III/3, A-III/4, A-III/5 oraz A-IV/2 Kodeksu STCW;
- .2 kandydaci uzyskali odpowiednie wykształcenie i przeszkolenie oraz spełniają standardy kompetencji, zalecane w stosownych sekcjach Kodeksu STCW oraz wyszczególnione w sekcji A-VII/1 niniejszego Kodeksu, odnoszące się do funkcji i zakresu obowiązków określonych w dyplomie oraz w jego potwierdzeniu;
- .3 kandydaci ubiegający się o wydanie dyplomu alternatywnego odbyli służbę na statku morskim, odpowiednią do wykonywanych funkcji i zakresu obowiązków określonych w tym dyplomie. Minimalny okres wymaganej służby na statku morskim musi odpowiadać postanowieniom zawartym w rozdziale II i III niniejszego Załącznika. Jednakże minimalny okres wymaganej służby na statku morskim nie może być krótszy od określonego w sekcji A-VII/2 Kodeksu STCW;
- .4 kandydaci ubiegający się o wydanie dyplomu alternatywnego, którzy zgodnie z jego treścią mają wykonywać funkcje nawigacyjne na poziomie operacyjnym, powinni spełniać stosowne wymagania zawarte w prawidłach rozdziału IV, dotyczące wyznaczonych obowiązków w zakresie radiokomunikacji zgodnie z Regulaminem Radiokomunikacyjnym; oraz

- .5 dyplomy są wydawane zgodnie z wymaganiami przepisu I/2 i postanowieniami zawartymi w rozdziale VII Kodeksu STCW.

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

Prawidło VII/2

Wydawanie dyplomów członkom załóg

1 Każdy członek załogi wykonujący jakąkolwiek funkcję lub szereg funkcji określonych w tabelach A-II/1, A-II/2, A-II/3, A-II/4 lub A-II/5 rozdziału II lub w tabelach A-III/1, A-III/2, A-III/3, A-III/4 lub A-III/5 rozdziału III lub A-IV/2 rozdziału IV Kodeksu STCW powinien posiadać odpowiedni dyplom lub odpowiednie świadectwo przeszkolenia, w zależności od wymogów.

Prawidło VII/3

Zasady regulujące wydawanie dyplomów alternatywnych

1 Każda Strona, która zdecyduje o wydawaniu lub o zatwierdzeniu 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 wszelkie normy umożliwiające wydawanie dyplomów zgodnie z niniejszym rozdziałem stworzą możliwość wymienialności dyplomów z tymi, które zostały wydane zgodnie z innymi rozdziałami.

2 Zasada wymienialności zawarta w pkt 1 zapewni, że:

- .1 członkowie załóg, którym wydano dyplomy na podstawie postanowień rozdziałów II i/lub III, oraz członkowie załóg, którym wydano dyplom na podstawie postanowień rozdziału VII, są zdolni do pełnienia służby na statkach z tradycyjnymi lub innymi formami organizacji; oraz
- .2 członkowie załóg nie są szkoleni pod kątem szczególnej organizacji pracy 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:
- .1.1 zredukowania liczby członków załogi na statku,
- .1.2 obniżenia kwalifikacji zawodowych lub niewykorzystania w pełni umiejętności członków załogi, lub

- .1.3 uzasadnienia przydziału łączonych obowiązków wachtowego oficera pokładowego i mechanika jednemu posiadaczowi dyplomu podczas dowolnej wachty; oraz
 - .2 osoba dowodząca powinna zostać mianowana kapitanem; ponadto wdrożenie jakichkolwiek ustaleń dotyczących wydawania dyplomów alternatywnych nie powinno niekorzystnie wpłynąć na prawną pozycję oraz władzę kapitana i innych członków załogi.
- 4 Zasady zawarte w punktach 1 i 2 niniejszego prawidła zapewnią utrzymanie kwalifikacji zarówno oficerów pokładowych, jak i oficerów mechaników.

ROZDZIAŁ VIII

Pełnienie wacht

Prawidło VIII/1

Zdolność do pełnienia służby

- 1 W celu zapobiegania zmęczeniu członków załogi każda Administracja powinna:
 - .1 ustalić i egzekwować okresy odpoczynku dla członków załogi pełniących wachty, a także członków załogi, których wyznaczone obowiązki obejmują bezpieczeństwo, ochronę i zapobieganie zanieczyszczeniom zgodnie z postanowieniami sekcji A-VIII/1 Kodeksu STCW; oraz
 - .2 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.
- 2 W celu zapobieżenia spożywaniu alkoholu i zażywaniu narkotyków, każda Administracja zapewni, aby wprowadzono odpowiednie środki zgodnie z postanowieniami sekcji A-VIII/1, przy jednoczesnym uwzględnieniu wytycznych sekcji B-VIII/1 Kodeksu STCW.

Prawidło VIII/2

Organizacja wachty i zasady, których należy przestrzegać

- 1 Administracje powinny zwrócić uwagę przedsiębiorstw zarządzających, kapitanów, starszych oficerów mechaników oraz wszystkich pełniących wachty na wymagania, zasady i wskazówki zawarte w Kodeksie 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 powinny wymagać, aby kapitan każdego statku zapewnił układ wacht odpowiedni dla zagwarantowania bezpiecznej wachty lub wacht, biorąc pod uwagę panujące okoliczności i warunki, oraz aby pod ogólnym nadzorem kapitana:
 - .1 oficerowie wachtowi byli przez cały czas odpowiedzialni za bezpieczne kierowanie statkiem podczas swojej służby, w czasie fizycznej obecności na mostku nawigacyjnym lub w bezpośrednio sąsiadujących pomieszczeniach, takich, jak kabina nawigacyjna lub centrala kontrolno-manewrowa;

- .2 radiooperatorzy byli odpowiedzialni za pełnienie stałego nasłuchu radiowego na odpowiednich częstotliwościach podczas wacht;
- .3 oficerowie dowodzący wachtą maszynową, jak określono w Kodeksie STCW, pod kierunkiem starszego oficera mechanika, byli niezwłocznie dostępni na wezwanie celem stawienia się w pomieszczeniach maszynowych oraz, gdy sytuacja tego wymaga, byli fizycznie obecni w pomieszczeniach maszynowych w czasie pełnienia swoich obowiązków;
- .4 wachta lub wachty były przez cały czas pełnione w sposób właściwy i efektywny w celu zapewnienia bezpieczeństwa; podczas gdy statek jest zakotwiczony lub zacumowany, a gdy przewozi niebezpieczny ładunek, organizacja takiej wachty lub wacht powinna uwzględniać rodzaj, ilość, opakowanie i sztautowanie niebezpiecznego ładunku oraz zaistnienie jakichkolwiek specjalnych warunków na statku, na morzu lub na lądzie; oraz
- .5 w razie konieczności była pełniona wachta lub wachty w celu zapewnienia ochrony.”

ZAŁĄCZNIK 2**REZOLUCJA 2****ZMIANY Z MANILI DO KODEKSU WYSZKOLENIA MARYNARZY, WYDAWANIA IM ŚWIADECTW ORAZ PEŁNIENIA WACHT (STCW)**

KONFERENCJA W MANILII Z 2010 r.,

PO PRZYJĘCIU rezolucji 1 w sprawie przyjęcia zmian z Manili do Międzynarodowej Konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht z 1978 r.

UZNAJĄC znaczenie ustanowienia szczegółowych obowiązujących standardów kompetencji oraz innych obowiązujących postanowień, które są niezbędne w celu zapewnienia, aby wszyscy członkowie załóg byli należycie wykształceni i wyszkoleni, odpowiednio doświadczeni, posiadali stosowne umiejętności i kwalifikacje niezbędne do wykonania obowiązków w sposób, który zapewnia bezpieczeństwo życia, mienia i ochronę na morzu, a także ochronę środowiska morskiego,

UZNAJĄC RÓWNIEŻ potrzebę umożliwienia przeprowadzenia niezwłocznych zmian w obowiązujących normach i przepisach w celu efektywnego reagowania na zmiany technologiczne, funkcjonowanie, praktyki i procedury stosowane na pokładach statków,

MAJĄC NA WZGLĘDZIE, że znaczna ilość wypadków morskich oraz przypadków zanieczyszczenia morza była następstwem błędów ludzkich,

MAJĄC ŚWIADOMOŚĆ, że jednym skutecznym środkiem obniżenia ryzyka związanego z błędami ludzkimi w trakcie obsługi statków morskich jest zapewnienie utrzymania możliwie najwyższego poziomu wyszkolenia, wystawiania dyplomów i świadectw oraz potwierdzania kompetencji członków załogi, którzy są lub będą zatrudnieni na takich statkach,

DAŻĄC do osiągnięcia możliwie najwyższych standardów bezpieczeństwa życia, mienia i ochrony na morzu i w porcie, a także ochrony środowiska,

MAJĄC NA UWADZE zmiany Kodeksu Wyszkożenia Marynarzy, Wydawania Im Świadectw oraz Pełnienia Wacht (STCW), zawarte w części A – obowiązujące kryteria, dotyczące postanowień załącznika do Konwencji STCW z 1978 r. ze zmianami i w części B – zalecenia dotyczące postanowień Konwencji STCW z 1978 r. ze zmianami, zaproponowane wszystkim członkom Organizacji i Stronom Konwencji oraz im przekazane,

ZWRACAJĄC UWAGĘ, że przepiódło I/1 punkt 2 załącznika do Konwencji STCW z 1978 r. stanowi, iż zmiany części A Kodeksu STCW powinny być przyjmowane, wprowadzane w życie i wykonywane zgodnie z postanowieniami Artykułu XII Konwencji, z uwzględnieniem procedury wprowadzania zmian przewidzianej dla załącznika,

MAJĄC NA UWADZE zmiany Kodeksu STCW, zaproponowane i przekazane wszystkim członkom Organizacji i Stronom Konwencji,

1. PRZYJMUJE zmiany Kodeksu Wyszkożenia Marynarzy, Wydawania Im Świadectw oraz Pełnienia Wacht, zgodnie z załącznikiem do niniejszej rezolucji;
2. POSTANAWIA, stosownie do Artykułu XII punkt 1 lit. a) podpunkt vii) Konwencji, że zmiany części A Kodeksu STCW uznaje się za przyjęte z dniem 1 lipca 2011 r., chyba że wcześniej więcej niż jedna trzecia Stron lub Strony, których połączone floty handlowe stanowią co najmniej 50% światowej floty handlowej statków o pojemności brutto nie mniejszej niż 100 zgłoszą Sekretarzowi Generalnemu sprzeciw wobec zmian;
3. ZWRACA UWAGĘ Stron, że zgodnie z Artykułem XII punkt 1 lit. a) podpunkt ix) Konwencji, zmiany części A Kodeksu STCW, stanowiące załącznik do niniejszej rezolucji wejdą w życie w dniu 1 stycznia 2012 r. i zostaną uznane za przyjęte zgodnie z treścią punktu 2 niniejszej rezolucji;
4. ZALECA, aby wszystkie Strony Konwencji z 1978 r. uwzględniły wytyczne części B Kodeksu STCW ze zmianami od dnia wejścia w życie zmian do części A Kodeksu STCW;
5. ZWRACA SIĘ do Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu o bieżące weryfikowanie i w razie potrzeby zmienianie Kodeksu STCW;
6. ZWRACA SIĘ RÓWNIEŻ do Sekretarza Generalnego Organizacji o przekazanie wszystkim Stronom Konwencji uwierzytelnionych egzemplarzy niniejszej rezolucji oraz tekstu zmian do Kodeksu STCW, znajdujących się w załączniku;
7. PONADTO ZWRACA SIĘ do Sekretarza Generalnego Organizacji o przekazanie egzemplarzy niniejszej rezolucji oraz załącznika do niej wszystkim Członkom Organizacji, nie będącym Stronami Konwencji.

ZAŁĄCZNIK

ZMIANY Z MANILII DO KODEKSU WYSZKOLENIA MARYNARZY, WYDAWANIA IM ŚWIADECTW ORAZ PEŁNIENIA WACHT (STCW)

1 Część A Kodeksu Wyszkożenia Marynarzy, Wydawania Im Świadectw oraz Pełnienia Wacht (STCW) otrzymuje brzmienie:

„CZĘŚĆ A

Obowiązkowe wymogi w zakresie postanowień załącznika Konwencji STCW

Wstęp

1 Niniejsza część Kodeksu STCW zawiera obowiązkowe postanowienia, do których szczegółowe odwołania zamieszczono w Załączniku Międzynarodowej Konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania świadectw i pełnienia wacht z 1978 r. ze zmianami, zwanej dalej Konwencją STCW. Postanowienia te szczegółowo określają minimalne wymogi, które Strony muszą spełniać w celu skutecznego wypełnienia warunków Konwencji.

2 Część ta zawiera również standardy kompetencji, wymagane od kandydatów starających się o wydanie i odnowienie dyplomów na mocy postanowień Konwencji STCW. By wyjaśnić powiązanie między postanowieniami zawartymi w rozdziale VII, dotyczącym alternatywnego wydawania dyplomów oraz postanowieniami rozdziałów II, III i IV, dotyczących wydawania dyplomów, umiejętności wyszczególnione w standardach kompetencji zostały odpowiednio pogrupowane według następujących siedmiu funkcji:

- .1 Nawigacja
- .2 Przeładunek i sztauowanie ładunków
- .3 Kontrolowanie pracy statku i opieka nad osobami na pokładzie
- .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

Opisy funkcji i poziomów odpowiedzialności stanowią podtytuły w tabelach standardów kompetencji, znajdujących się w rozdziałach II, III i IV niniejszej części. Zakres funkcji na określonym poziomie odpowiedzialności, wskazanym w podtytule, został określony według umiejętności wymienionych w kolumnie 1 tabeli. Znaczenia pojęć: „funkcja” oraz „poziom odpowiedzialności” zostały wyjaśnione w postanowieniach ogólnych, w sekcji A-I/1.

3 Numeracja sekcji niniejszej części odpowiada numeracji prawideł zawartych w załączniku do Konwencji STCW. Treść tych sekcji może być podzielona na ponumerowane części i punkty, ale numeracja taka odnosi się wyłącznie do danego tekstu.

ROZDZIAŁ I

Standardy w zakresie postanowień ogólnych

Sekcja A-I/1

Definicje i wyjaśnienia

1 Definicje i wyjaśnienia zawarte w Artykule II oraz prawidło I/1 odnoszą się do pojęć użytych zarówno w części A, jak i B niniejszego Kodeksu. Ponadto, następujące definicje uzupełniające odnoszą się wyłącznie do niniejszego Kodeksu:

- .1 Standard kompetencji oznacza zarówno poziom biegłości, jaki należy osiągnąć, aby odpowiednio wykonywać funkcje na statku zgodnie z kryteriami uzgodnionymi na gruncie międzynarodowym, zgodnie z treścią niniejszego dokumentu, a także wprowadzenie przewidywanych wymogów lub przewidywanego poziomu wiedzy, zrozumienia oraz wykazania umiejętności;
- .2 Poziom zarządzania oznacza poziom odpowiedzialności związany:
 - .2.1 z pełnieniem służby na statkach morskich na stanowisku kapitana, starszego oficera, starszego mechanika lub drugiego mechanika; oraz
 - .2.2 z zapewnieniem, że wszystkie funkcje są odpowiednio wykonywane w wyznaczonym zakresie odpowiedzialności;
- .3 Poziom operacyjny oznacza poziom odpowiedzialności związany:
 - .3.1 z pełnieniem służby na stanowisku oficera wachtowego na pokładzie, w maszynowni lub oficera mechanika wyznaczonego do pełnienia wachty w maszynowni okresowo bezzałogowej 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 służbę na poziomie zarządzania w granicach odpowiedniego zakresu odpowiedzialności;
- .4 Poziom pomocniczy oznacza poziom odpowiedzialności związany z wykonywaniem przydzielonych zadań, obowiązków lub odpowiedzialności na statku morskim pod kierunkiem osoby pełniącej służbę na poziomie operacyjnym lub na poziomie zarządzania;
- .5 Kryteria oceny są pojęciem pojawiającym się w kolumnie 4 tabel w części A „Minimalny standard kompetencji”, określającym kryteria, jakimi ma posługiwać się osoba decydująca o tym, czy kandydat może wykonywać określone zadania, obowiązki i odpowiedzialności; 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 poddane

kontrolowane wewnętrznie 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, punkt 6, potwierdzenie wymagane na mocy artykułu VI Konwencji zostało włączone do treści samego dyplomu, dyplom należy wydać na formularzu zgodnym z poniższym wzorem, pod warunkiem że wyrażenie „lub do dnia wygaśnięcia każdorazowego przedłużenia ważności niniejszego dyplomu, zgodnie ze wskazaniem na odwrocie”, widniejące na pierwszej stronie formularza oraz postanowienia dotyczące rejestracji przedłużenia terminu ważności, uwidocznione na odwrocie formularza zostaną pominięte, w przypadku gdy dyplom wymaga wymiany z powodu upływu terminu ważności. Wytyczne dotyczące wypełnienia formularza zostały zawarte w sekcji B-I/2 niniejszego Kodeksu.

(Pieczęć urzędowa)

(NAZWA PAŃSTWA)

**DYPLOM WYDANY NA PODSTAWIE POSTANOWIEŃ MIĘDZYNARODOWEJ
KONWENCJI O WYMAGANIACH W ZAKRESIE WYSZKOLENIA MARYNARZY,
WYDAWANIA IM ŚWIADECTW ORAZ PEŁNIENIA WACHT, 1978,
ZE ZMIANAMI**

Rząd państwa..... zaświadcza, że został uznany za odpowiednio wykwalifikowanego zgodnie z postanowieniami prawidła powyższej Konwencji ze zmianami, i posiada kwalifikacje do wykonywania następujących funkcji, na określonych poziomach, z zastrzeżeniem wszelkich wyszczególnionych ograniczeń, do dnia lub do dnia wygaśnięcia każdorazowego przedłużenia ważności niniejszego dyplomu, zgodnie ze wskazaniem na odwrocie:

FUNKCJA	POZIOM	STOSOWANE OGRANICZENIA (JEŚLI SA)

Prawowity posiadacz niniejszego dyplomu może zajmować następujące stanowisko lub stanowiska wyszczególnione w obowiązujących wymogach Administracji, dotyczących bezpiecznego obsadzania statków załoga:

STANOWISKO	STOSOWANE OGRANICZENIA (JEŚLI SA)

Dyplom nr. wydany w dniu
(pieczęć urzędowa)

.....
Podpis upoważnionego urzędnika

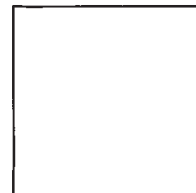
.....
Imię i nazwisko upoważnionego urzędnika

Zgodnie z prawidłem I/2, punkt 11 Konwencji, oryginał niniejszego dyplomu musi być dostępny, podczas gdy posiadacz dyplomu pełni służbę na statku.

Data urodzenia posiadacza dyplomu

Podpis posiadacza dyplomu

Fotografia posiadacza dyplomu



Termin ważności niniejszego dyplomu zostaje przedłużony do

(pieczęć urzędowa)

.....
Podpis upoważnionego urzędnika

Data odnowienia

Imię i nazwisko upoważnionego urzędnika

Termin ważności niniejszego dyplomu zostaje przedłużony do

(pieczęć urzędowa)

.....
Podpis upoważnionego urzędnika

Data odnowienia

Imię i nazwisko upoważnionego urzędnika

2. Z wyjątkiem sytuacji przewidzianej w punkcie 1, należy potwierdzić wydanie dyplomu na formularzu zgodnym z poniższym wzorem, pod warunkiem, że wyrażenie „lub do dnia wygaśnięcia każdorazowego przedłużenia ważności niniejszego potwierdzenia, zgodnie ze wskazaniem na odwrocie” widniejące na pierwszej stronie formularza oraz postanowienia dotyczące rejestracji przedłużenia terminu ważności, uwidocznione na odwrocie formularza zostaną pominięte w przypadku, gdy potwierdzenie wymaga wymiany z powodu upływu terminu ważności. Wytyczne dotyczące wypełnienia formularza zostały zawarte w sekcji B-I/2 niniejszego Kodeksu.

(Pieczęć urzędowa)

(NAZWA PAŃSTWA)

**POTWIERDZENIE WYDANIA DYPLOMU NA PODSTAWIE POSTANOWIEŃ
MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI O WYMAGANIACH W ZAKRESIE
WYSZKOLENIA MARYNARZY, WYDAWANIA IM ŚWIADECTW ORAZ PEŁNIENIA
WACHT, 1978, ZE ZMIANAMI**

Rząd państwa..... zaświadcza, że dyplom nr wydano , który został uznany za odpowiednio wykwalifikowanego zgodnie z postanowieniami prawidła powyższej Konwencji ze zmianami i który posiada kwalifikacje do wykonywania następujących funkcji, na wskazanych poziomach, z zastrzeżeniem wszelkich wyszczególnionych ograniczeń, do dnia lub do dnia wygaśnięcia każdorazowego przedłużenia ważności niniejszego potwierdzenia, zgodnie ze wskazaniem na odwrocie:

FUNKCJA	POZIOM	STOSOWANE OGRANICZENIA (JEŚLI SA)

Prawowity posiadacz niniejszego potwierdzenia może zajmować następujące stanowisko lub stanowiska, wyszczególnione w obowiązujących wymogach Administracji dotyczących bezpiecznego obsadzania statków załogą:

STANOWISKO	STOSOWANE OGRANICZENIA (JEŚLI SA)

Potwierdzenie nr. wydane w dniu
(pieczęć urzędowa)

.....
Podpis upoważnionego urzędnika

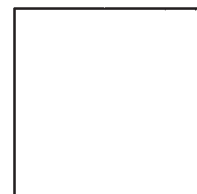
.....
Imię i nazwisko upoważnionego urzędnika

Zgodnie z prawidłem I/2, punkt 11 Konwencji, oryginał niniejszego potwierdzenia musi być dostępny, podczas gdy posiadacz potwierdzenia pełni służbę na statku.

Data urodzenia posiadacza dyplomu

Podpis posiadacza dyplomu

Fotografia posiadacza dyplomu



Termin ważności niniejszego potwierdzenia zostaje przedłużony do	
<i>(pieczęć urzędowa)</i> <i>Podpis upoważnionego urzędnika</i>
Data odnowienia	
<i>Imię i nazwisko upoważnionego urzędnika</i>	
Termin ważności niniejszego potwierdzenia zostaje przedłużony do	
<i>(pieczęć urzędowa)</i> <i>Podpis upoważnionego urzędnika</i>
Data odnowienia	
<i>Imię i nazwisko upoważnionego urzędnika</i>	

3. Potwierdzenie uznania wydania dyplomu należy wydać na formularzu zgodnym z poniższym wzorem, z wyjątkiem sytuacji, gdy wyrażenie „lub do dnia wygaśnięcia każdorazowego przedłużenia ważności niniejszego potwierdzenia, zgodnie ze wskazaniem na odwrocie” widniejące na pierwszej stronie formularza oraz postanowienia dotyczące rejestracji przedłużenia ważności, uwidocznione na odwrocie formularza zostaną pominięte w przypadku, gdy potwierdzenie wymaga wymiany z powodu upływu terminu ważności. Wytyczne dotyczące wypełnienia formularza zostały zawarte w sekcji B-I/2 niniejszego Kodeksu.

(Pieczęć urzędowa)

(NAZWA PAŃSTWA)

**POTWIERDZENIE UZNANIA DYPLOMU WYDANEGO NA PODSTAWIE
POSTANOWIEŃ MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI O WYMAGANIACH
W ZAKRESIE WYSZKOLENIA MARYNARZY, WYDAWANIA IM ŚWIADECTW
ORAZ PEŁNIENIA WACHT, 1978, ZE ZMIANAMI**

Rząd państwa..... zaświadcza, że dyplom nr....., wydany przez lub w imieniu rządu, został prawomocnie uznany jako zgodny z postanowieniami artykułu I/10 powyższej Konwencji ze zmianami, a jego prawowity posiadacz jest upoważniony do wykonywania następujących funkcji na wyszczególnionych poziomach, z zastrzeżeniem wszelkich wyszczególnionych ograniczeń, do dnia lub do dnia wygaśnięcia każdorazowego przedłużenia ważności niniejszego potwierdzenia, zgodnie ze wskazaniem na odwrocie:

FUNKCJA	POZIOM	STOSOWANE OGRANICZENIA (JEŚLI SA)

Prawowity posiadacz niniejszego potwierdzenia może pełnić obowiązki na następującym stanowisku lub stanowiskach, wyszczególnionych w odpowiednich wymaganiach Administracji dotyczących bezpiecznego obsadzania statków załogą:

STANOWISKO	STOSOWANE OGRANICZENIA (JEŚLI SĄ)

Potwierdzenie nr. wydane w dniu
(pieczęć urzędowa)

Podpis upoważnionego urzędnika

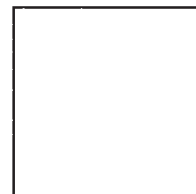
.....
Imię i nazwisko upoważnionego urzędnika

Zgodnie z prawidłem I/2, punkt 11 Konwencji, oryginał niniejszego potwierdzenia musi być dostępny, podczas gdy posiadacz potwierdzenia pełni służbę na statku.

Data urodzenia posiadacza dyplomu

Podpis posiadacza dyplomu

Fotografia posiadacza dyplomu



Termin ważności niniejszego potwierdzenia zostaje przedłużony do

(pieczęć urzędowa)

Podpis upoważnionego urzędnika

Data odnowienia

Imię i nazwisko upoważnionego urzędnika

Termin ważności niniejszego potwierdzenia zostaje przedłużony do

(pieczęć urzędowa)

Podpis upoważnionego urzędnika

Data odnowienia

Imię i nazwisko upoważnionego urzędnika

4 Stosownie do przepisu I/2 punkt 10, w przypadku stosowania formularzy, które mogą się różnić od przedstawionych w niniejszej sekcji, Strony zapewnią, aby w każdym przypadku:

- .1 wszelkie informacje dotyczące tożsamości oraz rysopisu posiadacza dokumentu, w tym imię i nazwisko, data urodzenia, fotografia i podpis, łącznie z datą wydania dokumentu, były zamieszczone na tej samej stronie dokumentu; oraz
- .2 wszelkie informacje dotyczące stanowiska lub stanowisk, do pełnienia których posiadacz dokumentu zostaje upoważniony zgodnie ze stosownymi wymaganiami Administracji, dotyczącymi bezpiecznego obsadzania załogami, jak również jakiegokolwiek ograniczenia, zostały zamieszczone w widocznym miejscu i można je było łatwo zidentyfikować.

WYDAWANIE I REJESTRACJA DYPLOMÓW

Zatwierdzanie służby na statkach morskich

5 Zatwierdzając służbę na statkach morskich w zakresie wymaganym przez Konwencję, Strony powinny zapewnić, że pełniona służba jest odpowiednia do kwalifikacji objętych wnioskiem o wydanie dyplomu, pamiętając jednocześnie, że celem takiej służby, oprócz wstępnego zaznajomienia się ze służbą na statkach morskich, jest nauczanie się i nabranie wprawy, pod odpowiednim nadzorem, w zakresie właściwego i bezpiecznego postępowania na morzu, a także procedur i codziennej praktyki stosownie dla wnioskowanych kwalifikacji.

Zatwierdzanie kursów szkoleniowych

6 Przy zatwierdzaniu kursów i programów szkoleniowych, Strony powinny mieć na względzie, że różne kursy modelowe IMO mogą być pomocne w przygotowywaniu kursów lub programów szkoleniowych, przy jednoczesnej gwarancji osiągnięcia zalecanych w nich szczegółowych celów nauczania.

Elektroniczny dostęp do rejestrów

7 Dla potrzeb prowadzenia rejestru elektronicznego zgodnie z punktem 15 przepisu I/2, należy ustanowić przepisy mające na celu umożliwienie kontrolowanego dostępu elektronicznego do takiego rejestru lub rejestrów, aby umożliwić Stronom oraz przedsiębiorstwom zarządzającym potwierdzenie:

- .1 imienia i nazwiska marynarza, któremu wydano dyplom, potwierdzenie lub poświadczono inne kwalifikacje, numerów dokumentów, daty wydania i daty upływu terminu ważności;
- .2 stanowiska, które posiadacz dokumentów może zajmować oraz wszelkie wskazane ograniczenia; oraz
- .3 funkcji, jakie posiadacz może wykonywać, dopuszczalny zakres pełnienia obowiązków oraz wszelkie wskazane ograniczenia.

Opracowanie bazy danych dla potrzeb rejestracji dyplomu

8 Dla potrzeb wykonania wymogu opisanego w punkcie 14 przepisu I/2, dla prowadzenia rejestru dyplomów i potwierdzeń nie jest potrzebna standardowa baza danych, pod warunkiem,

że wszelkie odpowiednie informacje zostały wprowadzone do rejestru i udostępnione zgodnie z postanowieniami przepisu I/2.

9 Zgodnie z przepisem I/2 należy wprowadzić do rejestru i udostępnić następujące kategorie informacji, w formie papierowej lub elektronicznej:

.1 Status dyplomu

ważny
zawieszony
anulowany
zgłoszono zagubienie
zniszczony

Należy również prowadzić rejestr zmian statusu, z uwzględnieniem dat wprowadzenia zmian.

.2 Szczegóły dyplomu

imię i nazwisko marynarza
data urodzenia
obywatelstwo
płeć
preferowane jest, aby dyplom zawierał fotografię
data wydania
data upływu terminu ważności
data ostatniego przedłużenia terminu ważności
szczegóły dotyczące przydziału (przydziałów)

.3 Szczegóły dotyczące kompetencji

standard kompetencji STCW (np. przepis II/1)
stanowisko
funkcja
poziom odpowiedzialności
potwierdzenia
ograniczenia

.4 Szczegóły zdrowotne

Data wydania ostatniego świadectwa zdrowia związanego z wydaniem lub odnowieniem dyplomu.

Sekcja A-I/3

Zasady regulujące żeglugę przybrzeżną

1 W przypadku, gdy Strona definiuje żeglugę przybrzeżną, dążąc między innymi do zastosowania zmian w stosunku do wymogów określonych w kolumnie 2 tabel standardu kompetencji, znajdujących się w rozdziałach II i III części A niniejszego Kodeksu, przy wydawaniu dyplomów dla potrzeb pełnienia służby na statkach, które mogą pływać pod banderą danej Strony i wykorzystywanych do tego rodzaju żeglugi, należy wziąć pod uwagę następujące

czynniki, mając na uwadze ich wpływ na bezpieczeństwo i ochronę wszystkich statków oraz środowiska morskiego:

- .1 rodzaj statku i rodzaj działań, do jakich zostaje wykorzystany;
- .2 pojemność brutto statku oraz moc napędowa głównych maszyn, wyrażona w kilowatach;
- .3 charakter i długość podróży;
- .4 maksymalna odległość od portu schronienia;
- .5 objęty obszar oraz właściwość urządzeń nawigacyjnych określających pozycję;
- .6 warunki pogodowe przeważające na obszarze żeglugi przybrzeżnej;
- .7 zapewnienie urządzeń komunikacyjnych na statku i na wybrzeżu dla potrzeb poszukiwawczych i ratowniczych; oraz
- .8 dostępność wsparcia z brzegu, w szczególności dla potrzeb konserwacji technicznej.

2 Niniejsze postanowienia nie mają na celu umożliwienia statkom uprawiającym żeglugę przybrzeżną żeglugi na nieograniczonym obszarze pod pretekstem, że przez cały czas żeglugi znajdują się w granicach żeglugi przybrzeżnej, wyznaczonych przez sąsiadujące Strony.

Sekcja A-I/4

Procedury kontrolne

1 Procedura oceny zawarta w prawidło I/4, punkt 1.3, wynikająca z sytuacji wspomnianych w niniejszej sekcji, powinna przybrać formę weryfikacji, czy członkowie załogi, którzy obowiązani są posiadać określone kompetencje, rzeczywiście posiadają umiejętności związane z danymi sytuacjami.

2 Dokonując tej oceny należy pamiętać o tym, że procedury pokładowe dostosowane są do Międzynarodowego kodeksu zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobieganiem zanieczyszczeniu (ISM) oraz że postanowienia niniejszej Konwencji ograniczają się do kompetencji pozwalających bezpiecznie przestrzegać tych procedur.

3 Procedury kontrolne wykonywane na mocy Konwencji powinny ograniczać się do standardów kompetencji wymaganych od poszczególnych członków załogi pełniących służbę na statku oraz do ich umiejętności związanych z pełnieniem wachty, tak, jak to zostało ujęte w części A niniejszego Kodeksu. Ocena kompetencji dokonywana na statku powinna rozpocząć się od weryfikacji dyplomów członków załóg.

4 Bez względu na weryfikację dyplomu, ocena dokonywana na mocy prawidła I/4 punkt 1.3 może wymagać, aby członek załogi zademonstrował swoje kompetencje w miejscu wykonywania obowiązków. Tego rodzaju prezentacja kompetencji może obejmować sprawdzenie, czy zostały spełnione wymogi operacyjne w zakresie pełnienia wachty i czy dany członek załogi odpowiednio reaguje na niebezpieczne sytuacje w granicach swojego poziomu kompetencji.

5 Dokonując oceny, należy stosować wyłącznie metody demonstrowania kompetencji łącznie z kryteriami ich oceny oraz zakresem wymogów opisanych w części A niniejszego Kodeksu.

6 Oceną kompetencji w zakresie ochrony należy objąć członków załogi pełniących obowiązki ściśle związane z ochroną jedynie wówczas, gdy istnieją po temu wyraźne powody, przewidziane w rozdziale XI/2 Międzynarodowej Konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS). We wszelkich innych przypadkach ocena zostanie ograniczona do dyplomów oraz/lub potwierdzeń wydanych członkom załogi.

Sekcja A-I/5

Przepisy krajowe

Nie można interpretować postanowień prawidła I/5 jako uniemożliwiających przydzielanie zadań szkoleniowych pod nadzorem lub w przypadkach działania siły wyższej.

Sekcja A-I/6

Szkolenie i ocena

1 Każda Strona powinna zapewnić, aby wszelkie szkolenia i oceny członków załóg w celu wydawania im dyplomów na podstawie Konwencji były:

- .1 zaplanowane zgodnie z programami w formie pisemnej, z uwzględnieniem takich metod i środków nauczania, procedur oraz materiałów szkoleniowych, które są niezbędne dla osiągnięcia wymaganego standardu kompetencji; oraz
- .2 prowadzone, kontrolowane, oceniane i wspierane przez osoby wykwalifikowane, zgodnie z punktami 4, 5 i 6.

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

Kwalifikacje instruktorów, osób nadzorujących i egzaminatorów

3 Każda ze Stron powinna zapewnić, aby instruktorzy, osoby nadzorujące i egzaminatorzy posiadali kwalifikacje dla poszczególnych rodzajów szkolenia lub oceny kompetencji członków załóg na statku lub na lądzie, zgodnie z wymogami Konwencji oraz postanowieniami niniejszej sekcji.

Szkolenie podczas pełnienia służby

4 Każda osoba prowadząca szkolenie członka podczas pełnienia służby, na statku lub na lądzie, które ma zostać uwzględnione przy kwalifikowaniu do wydania dyplomu na podstawie Konwencji, powinna:

- .1 mieć świadomość założeń programu szkolenia i rozumieć poszczególne cele szkoleniowe dla określonego rodzaju prowadzonego szkolenia;
- .2 posiadać kwalifikacje w zakresie zadań objętych prowadzonym szkoleniem; oraz
- .3 w przypadku prowadzenia szkoleń z użyciem symulatora:

- .3.1 otrzymać odpowiednie wytyczne, dotyczące technik instruktażowych dla potrzeb użycia symulatora, oraz
- .3.2 posiadać odpowiednie doświadczenie w pracy z poszczególnymi rodzajami wykorzystywanych symulatorów.

5 Każda osoba odpowiedzialna za nadzór nad szkoleniem podczas pełnienia służby dla członków załóg, uwzględnianym przy kwalifikowaniu do wydania dyplomu na podstawie Konwencji, powinna w pełni rozumieć program szkoleniowy oraz poszczególne cele każdego rodzaju prowadzonego szkolenia.

Ocena kompetencji

6 Każda osoba przeprowadzająca ocenę kompetencji członka załogi podczas pełnienia służby na statku lub na łodzi, uwzględnianą przy kwalifikowaniu do wydania dyplomu na podstawie Konwencji, powinna:

- .1 posiadać odpowiedni poziom wiedzy oraz zrozumienia kompetencji podlegających ocenie;
- .2 posiadać kwalifikacje w zakresie zadań podlegających ocenie;
- .3 otrzymać odpowiednie wytyczne metodologii i praktyki oceniania;
- .4 posiadać praktyczne doświadczenie w ocenianiu; oraz
- .5 w przypadku przeprowadzania oceny przy użyciu symulatorów, zdobyć praktyczne doświadczenie w przeprowadzaniu ocen na poszczególnych typach symulatorów; zdobywanie doświadczenia powinno być nadzorowane i pozytywnie ocenione przez doświadczonego egzaminatora.

Szkolenie i ocena w ramach instytucji szkoleniowej

7 Każda Strona, której wymaganiami niezbędnymi do wydania dyplomu wymaganego na podstawie Konwencji objęty jest między innymi kurs szkoleniowy, instytucja szkoleniowa lub kwalifikacje nadane przez instytucję szkoleniową, powinna zapewnić, aby kwalifikacje i doświadczenie instruktorów i egzaminatorów odpowiadały postanowieniom o normach jakości określonych sekcji A-I/8. Wspomniane kwalifikacje, doświadczenie i spełnienie norm jakości powinny obejmować szkolenie w dziedzinie technik instruktażowych oraz metod i praktyki dokonywania oceny, a także spełniać wszelkie obowiązujące wymogi określone w punktach 4 do 6.

Sekcja A-I/7

Przekazywanie informacji

1 Informacje wymagane prawidłem I/7 punkt 1 należy zgłaszać Sekretarzowi Generalnemu w formie przewidzianej w poniższych punktach.

CZĘŚĆ 1 – WSTĘPNE PRZEKAZYWANIE INFORMACJI

2 W terminie jednego roku kalendarzowego od daty wejścia prawidła I/7 w życie, każda ze Stron powinna złożyć sprawozdanie z podjętych kroków zmierzających do pełnego wprowadzenia w życie Konwencji, zawierające następujące dane:

- .1 szczegółowe dane kontaktowe i schemat organizacyjny ministerstwa, wydziału lub instytucji państwowej odpowiedzialnej za stosowanie Konwencji;
- .2 zwięzłe wyjaśnienie środków prawnych i administracyjnych przewidzianych i podjętych dla zapewnienia zgodności, szczególnie z prawidłami I/2, I/6 i I/9;
- .3 wyraźne określenie polityki przyjętej w zakresie kształcenia, szkolenia, egzaminowania, oceny kompetencji i wydawania dyplomów;
- .4 zwięzłe podsumowanie kursów, programów szkolenia, egzaminów i ocen, przewidywanych dla każdego dyplomu wydanego zgodnie z Konwencją;
- .5 zwięzły zarys procedur stosowanych dla poświadczenia, uznania lub zatwierdzenia szkolenia i egzaminowania, oceny sprawności zdrowotnej i kompetencji, wymaganych przez Konwencję, łącznie z warunkami i listą udzielonych poświadczeń, uznań i zatwierdzeń;
- .6 zwięzłe podsumowanie procedur stosowanych przy udzielaniu wszelkich zwolnień w świetle artykułu VIII Konwencji; oraz
- .7 rezultaty porównań, przeprowadzonych zgodnie z prawidłem I/11 oraz zwięzły zarys obowiązkowego szkolenia uaktualniającego i doskonalącego.

CZĘŚĆ 2 – KOLEJNE SPRAWOZDANIA

3 Każda Strona powinna w ciągu sześciu miesięcy od:

- .1 zachowania lub przyjęcia jakiegokolwiek równorzędnego programu nauki lub szkolenia, zgodnie z artykułem IX dostarczyć pełen opis danego modelu;
- .2 uznania dyplomów wydawanych przez inną Stronę dostarczyć sprawozdanie podsumowujące środki podjęte w celu zapewnienia zgodności z prawidłem I/10; oraz
- .3 poświadczenia zatrudnienia członków załogi posiadających alternatywne dyplomy, wydane zgodnie z prawidłem VII/1, na statkach upoważnionych do pływania pod jej banderą, dostarczyć Sekretarzowi Generalnemu wzorcowe egzemplarze rodzajów bezpiecznego obsadzania statków załogą, wydawanych dla takich statków.

4 Każda Strona powinna złożyć sprawozdanie z każdej oceny wykonanej zgodnie z prawidłem I/8 punkt 2 w ciągu sześciu miesięcy od jej zakończenia. Sprawozdanie z oceny powinno zawierać następujące informacje:

- .1 kwalifikacje i doświadczenie osób przeprowadzających ocenę; (np. posiadane dyplomy, doświadczenie w pracy członka załogi i niezależnego egzaminatora, doświadczenie w dziedzinie szkolenia i oceny marynarzy, doświadczenie

w zarządzaniu systemami wydawania świadectw, lub wszelkie inne odpowiednie kwalifikacje/doświadczenie);

- .2 kryteria odniesienia do niezależnej oceny oraz do ocen przeprowadzonych przez egzaminatorów;
- .3 wykaz instytucji/ ośrodków szkoleniowych objętych niezależną oceną; oraz
- .4 wyniki niezależnej oceny, zawierające:
 - .1 weryfikację, czy:
 - .1.1 wszelkie obowiązujące postanowienia Konwencji oraz Kodeksu STCW ze zmianami zostały objęte systemem wymogów jakościowych Stron, zgodnie z sekcją A-I/8 punkt 3.1; oraz
 - .1.2 wszelkie wewnętrzne środki kontroli zarządzania i nadzoru oraz dalsze działania są zgodne z zaplanowanymi ustaleniami i udokumentowanymi procedurami, a ponadto skutecznie pozwalają osiągnąć zamierzone cele zgodnie z sekcją A-I/8 punkt 3.2;
 - .2 zwięzły opis:
 - .2.1 niezgodności stwierdzonych w trakcie niezależnej oceny, o ile takowe wystąpią,
 - .2.2 środków korygujących zalecanych w odniesieniu do stwierdzonych niezgodności, oraz
 - .2.3 środków korygujących wdrożonych w odniesieniu do stwierdzonych niezgodności.

5 Strony powinny złożyć sprawozdanie z kroków podjętych w celu wdrożenia wszelkich późniejszych obowiązkowych zmian do Konwencji oraz Kodeksu STCW, nieuwzględnionych wcześniej w sprawozdaniu dotyczącym wstępnego przekazania informacji, stosownie do przepisu I/7, lub w jakimkolwiek wcześniejszym sprawozdaniu, stosownie do przepisu I/8. Taką informację należy uwzględnić w kolejnym sprawozdaniu, stosownie do przepisu I/8 punkt 3 po wejściu zmiany w życie.

6 Informowanie o krokach podjętych w celu wdrożenia obowiązkowych poprawek do Konwencji oraz Kodeksu STCW powinno obejmować następujące działania, tam gdzie ma to zastosowanie:

- .1 zwięzłe wyjaśnienie środków prawnych i administracyjnych przewidzianych i podjętych w celu zapewnienia, że wymogi określone zmianą będą przestrzegane;
- .2 zwięzłe podsumowanie polityki kursów, programów szkolenia, egzaminów i ocen przeprowadzanych w celu zapewnienia, że wymogi określone zmianą będą przestrzegane;

- .3 zwięzły zarys procedur stosowanych dla poświadczenia, uznania i zatwierdzania szkoleń i egzaminów, oceny sprawności zdrowotnej i kompetencji, wymaganych na mocy wprowadzonej zmiany;
- .4 zwięzły zarys wszelkich szkoleń aktualizujących i doskonalących, których przeprowadzenie jest wymagane, aby dochować zgodności z wprowadzoną zmianą;
- .5 porównanie środków mających na celu wdrożenie zmiany ze środkami istniejącymi, objętymi wcześniejszymi sprawozdaniami zgodnie z prawidłem I/7 punkt 1 oraz/lub prawidłem I/8 punkt 2, tam gdzie ma to zastosowanie.

CZĘŚĆ 3 – ZESPÓŁ ODPOWIEDNIO WYKWALIFIKOWANYCH OSÓB

7 Sekretarz Generalny powinien przechowywać listę odpowiednio wykwalifikowanych osób, zatwierdzoną przez Komitet Bezpieczeństwa na Morzu, obejmującą właściwe osoby pozostające do dyspozycji z ramienia Stron lub osoby rekomendowane przez Strony, do których można się zwrócić w celu oceny sprawozdań złożonych na podstawie prawideł I/7 oraz I/8 oraz o pomoc w przygotowaniu sprawozdania wymaganego na mocy prawidła I/7 punkt 2. Osoby te powinny być dyspozycyjne podczas stosownych sesji Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu lub jej organów podporządkowanych, lecz nie muszą one wykonywać swojej pracy wyłącznie podczas tych sesji.

8 W odniesieniu do prawidła I/7 punkt 2, odpowiednio wykwalifikowane osoby powinny znać wymagania Konwencji i przynajmniej jedna z nich powinna posiadać wiedzę w zakresie systemu szkoleniowego i wydawania dyplomów przez daną Stronę.

9 W przypadku otrzymania od którejkolwiek ze Stron sprawozdania na podstawie prawidła I/8 punkt 3, Sekretarz Generalny powinien wyznaczyć odpowiednio wykwalifikowane osoby z listy prowadzonej zgodnie z punktem 7, aby zapoznały się ze sprawozdaniem i wyraziły swoje stanowisko w następującym zakresie:

- .1 czy sprawozdanie jest kompletne i czy wskazuje, że dana Strona przeprowadziła niezależną ocenę uzyskanej wiedzy, zrozumienia, umiejętności i kompetencji oraz działań w zakresie oceny, a także systemu administrowania wydawaniem dyplomów (z uwzględnieniem potwierdzania i odnawiania), zgodnie z sekcją A-I/8 punkt 3;
- .2 czy sprawozdanie wystarczy do wykazania, że:
 - .2.1 egzaminatorzy posiadali odpowiednie kwalifikacje,
 - .2.2 zakres wymagań i obowiązków był dostatecznie jasny, aby zapewnić, że:
 - .2.2.1 wszelkie obowiązujące postanowienia Konwencji oraz Kodeksu STCW, z uwzględnieniem zmian, zostały objęte przez systemem norm jakościowych Strony, oraz
 - .2.2.2 możliwa jest weryfikacja sposobu wdrożenia jasno określonych celów, zgodnie z prawidłem I/8 punkt 1 w pełnym zakresie stosownych działań,

- .2.3 procedury stosowane w trakcie niezależnej oceny były właściwe dla potrzeb określenia wszelkich istotnych niezgodności w stosowanym przez Stronę systemie szkoleniowym, systemie oceny kompetencji oraz wydawania dyplomów dla członków załogi, na ile jest to możliwe w przypadku danej strony,
- .2.4 podjęto niezwłoczne i właściwe działania korygujące, mające na celu usunięcie wszelkich stwierdzonych niezgodności.

10 Każde spotkanie odpowiednio wykwalifikowanych osób powinno:

- .1 odbywać się na podstawie decyzji Sekretarza Generalnego;
- .2 obejmować nieparzystą liczbę uczestników, zwykle nie przekraczającą pięciu;
- .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.

11 Odpowiednio wykwalifikowane osoby powinny w sposób tajny wyrazić swoje pisemne opinie w następujących sprawach:

- .1 porównanie faktów zawartych w informacjach przekazanych Sekretarzowi Generalnemu przez Stronę ze wszystkimi stosownymi wymaganiami Konwencji;
- .2 sprawozdanie z każdej stosownej oceny dokonanej zgodnie z prawidłem I/8 punkt 3;
- .3 sprawozdanie z wszelkich kroków podjętych w celu wdrożenia zmian do Konwencji i Kodeksu STCW, złożone zgodnie z punktem 5; oraz
- .4 wszelkie dodatkowe informacje dostarczone przez Stronę.

CZĘŚĆ 4 – SPRAWOZDANIE DLA KOMITETU BEZPIECZEŃSTWA NA MORZU

12 Przygotowując sprawozdanie dla Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu, wymagane na podstawie prawidła I/7 punkt 2, Sekretarz Generalny powinien:

- .1 zwracać się o i brać pod uwagę opinie wyrażone przez odpowiednio wykwalifikowane osoby wybrane z ustalonej listy zgodnie z punktem 7;
- .2 tam, gdzie to konieczne, domagać się wyjaśnień od Strony w każdej sprawie związanej z informacją dostarczoną zgodnie z prawidłem I/7 punkt 1; oraz
- .3 określić każdą dziedzinę, w której Strona mogłaby się zwrócić o pomoc przy wdrażaniu Konwencji.

13 Zainteresowana Strona powinna być informowana o przygotowaniach do spotkań odpowiednio wykwalifikowanych osób, a jej przedstawiciele powinni być upoważnieni do

zaprezentowania i wyjaśnienia wszystkich spraw związanych z dostarczonymi informacjami, zgodnie z prawidłem I/7 punkt 1.

14 W przypadku, gdy Sekretarz Generalny nie jest w stanie dostarczyć sprawozdania wymaganego zgodnie z punktem 2 prawidła I/7, zainteresowana Strona może zwrócić się do Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu o podjęcie działań opisanych w punkcie 3 prawidła I/7, biorąc pod uwagę informację dostarczoną zgodnie z niniejszą sekcją oraz opinie wyrażone zgodnie z punktem 10 i 11.

Sekcja A-I/8

Wymogi jakościowe

Cele państwowe i wymogi jakościowe

1 Każda ze Stron powinna zapewnić, aby cele kształcenia i szkolenia oraz związane z tym standardy kompetencji, które należy osiągnąć, były jasno sprecyzowane i określały poziomy wiedzy, zrozumienia oraz umiejętności, odpowiednie dla wymagań egzaminacyjnych oraz dla oceny, zgodnie z postanowieniami Konwencji. Powyższe cele i stosowne wymagania dotyczące norm jakości mogą być odrębnie wyszczególnione dla różnych kursów i programów szkoleniowych i powinny obejmować zarządzanie systemem wydawania dyplomów.

2 Zakres zastosowania norm jakości powinien obejmować administrowanie systemem wydawania dyplomów, wszelkimi kursami i programami szkoleniowymi, egzaminami oraz ocenami przeprowadzanymi przez Stronę lub z jej upoważnienia, a także kwalifikacjami i doświadczeniem wymaganymi od instruktorów i egzaminatorów, mając na uwadze politykę, systemy, kontrolę i zapewnienie wewnętrznej weryfikacji jakości, ustalone dla potrzeb osiągnięcia wskazanych celów.

3 Każda Strona powinna zapewnić przeprowadzanie niezależnych ocen wiedzy, zrozumienia, biegłości oraz nabywania kompetencji i czynności oceniania, a także administrowania systemem wydawania dyplomów, w odstępach czasu nie przekraczających pięciu lat, w celu zweryfikowania, czy:

- .1 wszystkie obowiązujące postanowienia Konwencji i Kodeksu STCW, z uwzględnieniem zmian, zostały objęte systemem wymogów jakościowych;
- .2 wszelkie środki kontroli i nadzoru wewnętrznego, a także działania podejmowane w ich wyniku są zgodne z planowanymi działaniami i udokumentowanymi procedurami i skutecznie pozwalają osiągnąć ustalone cele;
- .3 wyniki niezależnej oceny są udokumentowane i zwrócono na nie uwagę wszystkim osobom odpowiedzialnych za oceniany obszar; oraz
- .4 w odpowiednim czasie podejmowane jest działanie zmierzające do usunięcia braków.

Sekcja A-I/9

Normy zdrowotne

1 Określając normy sprawności zdrowotnej dla członków załóg, zgodnie z wymogami prawidła I/9, Strony powinny przestrzegać minimalnych wymogów w zakresie prawidłowości wzroku, wskazanych w tabeli A-I/9 oraz wziąć pod uwagę kryteria sprawności fizycznej

i psychicznej, określone w punkcie 2. Strony powinny mieć również na względzie wytyczne wymienione w sekcji B-I/9 niniejszego Kodeksu oraz w tabeli B-I/9, dotyczącej oceny minimalnych kwalifikacji psychicznych.

W stopniu określonym przez Strony i bez uszczerbku dla bezpieczeństwa członków załóg lub statku, w ramach rzeczonych norm można dokonywać rozróżnienia pomiędzy osobami, które zamierzają rozpocząć służbę na morzu oraz osobami, które już pełnią służbę na morzu, a także pomiędzy różnorodnymi funkcjami na statku, przy uwzględnieniu różnych obowiązków członków załogi. W normach tych należy również brać pod uwagę wszelkie upośledzenia lub choroby, które ograniczają możliwość wykonywania obowiązków przez członka załogi w okresie ważności świadectwa zdrowia.

2 Normy sprawności fizycznej i psychicznej określone przez Strony powinny zapewnić, aby członkowie załóg spełniali następujące kryteria:

- .1 fizyczna umiejętność spełnienia wszelkich wymogów podstawowego szkolenia wymaganego postanowieniami sekcji A-VI/1 punkt 2, z zastrzeżeniem punktu 5;
- .2 poziom słuchu i mowy odpowiedni do prawidłowego przekazania i wykrycia każdego alarmu dźwiękowego;
- .3 brak uwarunkowań, nieprawidłowości lub upośledzeń zdrowotnych, które uniemożliwiłyby efektywne i bezpieczne wykonywanie zwykłych i nagłych obowiązków na statku w okresie ważności świadectwa zdrowia;
- .4 brak dolegliwości zdrowotnych, które mogłyby ulec pogorszeniu podczas pełnienia służby na morzu lub doprowadzić członka załogi do niezdolności do pełnienia takiej służby, lub które mogłyby stanowić zagrożenie dla zdrowia i bezpieczeństwa innych osób na statku; oraz
- .5 nie przyjmowanie leków wywołujących skutki uboczne, mogące niekorzystnie wpływać na ocenę sytuacji, równowagę lub wszelkie inne wymogi efektywnego wykonywania zwykłych i nadzwyczajnych obowiązków na statku.

3 Badania medyczne członków załóg powinny zostać przeprowadzone przez należycie wykwalifikowanych i doświadczonych lekarzy, posiadających stosowne uprawnienia nadane im przez Stronę.

4 Każda ze Stron ustanowi przepisy w zakresie nadawania lekarzom stosownych uprawnień. Strona powinna prowadzić rejestr uprawnionych lekarzy oraz udostępniać go na żądanie innym Stronom, przedsiębiorstwom zarządzającym i członkom załóg.

5 Każda ze Stron powinna ustalić wytyczne wykonywania badań sprawności zdrowotnej oraz wydawania świadectw zdrowia, mając na uwadze postanowienia sekcji B-I/9 niniejszego Kodeksu. W przedmiocie stosowania norm zdrowotnych każda ze Stron określi granice swobodnego uznania przy podejmowaniu decyzji przez uprawnionych lekarzy, z uwzględnieniem zróżnicowanych obowiązków członków załogi oraz z zastrzeżeniem, że w przypadku członków załóg pracujących na pokładach na stanowiskach obserwacyjnych uprawniony lekarz jest pozbawiony możliwości swobodnego uznania w odniesieniu do minimalnych wymogów widzenia dalekiego ze wspomaganiami, widzenia bliskiego oraz postrzegania kolorów, zgodnie z tabelą A-I/9. Strona może dopuścić uznaniowość w stosowaniu tych wymogów w odniesieniu

do członków załóg pracujących w maszynowni, pod warunkiem, że członkowie załogi łącznie spełnią wymogi sprawności wzrokowej wymienione w tabeli A-I/9.

6 Każda ze Stron powinna określić środki i procedury umożliwiające ponowne rozpatrywanie spraw marynarzy, którzy według wyników badań nie spełniają wymogów sprawności zdrowotnej lub mają ograniczoną zdolność wykonywania pracy, w szczególności w zakresie czasu, dziedziny pracy lub obszaru działań, zgodnie z przepisami odwoławczymi obowiązującymi u danej Strony.

7 Świadectwo zdrowia, o którym mowa w prawie I/9, punkt 3 powinno zawierać co najmniej następujące informacje:

- .1 Organ wydający świadectwo oraz wymogi wydania dokumentu
- .2 Informacje o marynarzu
 - .2.1 Dane osobowe: (nazwisko, pierwsze imię, drugie imię)
 - .2.2 Data urodzenia: (dzień/miesiąc/rok)
 - .2.3 Płeć: (mężczyzna/kobieta)
 - .2.4 Obywatelstwo
- .3 Oświadczenie uprawnionego lekarza
 - .3.1 potwierdzenie weryfikacji dokumentów identyfikacyjnych przed przystąpieniem do badania: T/N
 - .3.2 Słuch spełnia wymogi określone sekcji A-I/9: T/N
 - .3.3 Czy słuch bez urządzeń pomocniczych jest zadowalający? T/N
 - .3.4 Czy ostrość widzenia spełnia wymogi określone w sekcji A-I/9? T/N
 - .3.5 Czy postrzeganie kolorów spełnia wymogi określone w sekcji A-I/9? T/N
 - .3.5.1 Data ostatniego badania postrzegania kolorów.
 - .3.6 Czy może pracować na stanowiskach obserwacyjnych? T/N
 - .3.7 Brak zastrzeżeń lub ograniczeń dotyczących sprawności? T/N
W przypadku „N” należy opisać ograniczenia lub zastrzeżenia.
 - .3.8 Czy marynarz nie cierpi na żadne dolegliwości natury zdrowotnej, które mogłyby ulec pogłębieniu podczas pełnienia służby na morzu lub doprowadzić członka załogi do niezdolności do wykonywania takiej służby, ani stanowić zagrożenia dla zdrowia i bezpieczeństwa innych osób na statku? T/N
 - .3.9 Data wydania świadectwa: (dzień/miesiąc/rok)

.3.10 Data upływu ważności świadectwa: (dzień/miesiąc/rok)

.4 Szczegółowe dane organu wydającego

.4.1 Pieczęć urzędowa (z imieniem i nazwiskiem) organu wydającego

.4.2 Podpis osoby uprawnionej

.5 Podpis marynarza – potwierdzenie, że marynarz został poinformowany o treści świadectwa i prawie do jego weryfikacji zgodnie z punktem 6 sekcji A-I/9

8 Świadectwa zdrowia należy wydawać w języku urzędowym państwa wydającego. Jeżeli nie jest to język angielski, tekst powinien zawierać tłumaczenie na ten język.

Tabela A-I/9
Minimalne normy wzroku do pełnienia służby na morzu

Postanowienie Konwencji STCW	Kategoria marynarza	Dalekie widzenie wspomagane ¹		Bliskie widzenie	Widzenie kolorów ³	Pola widzenia ⁴	Ślepotą zmierzchowa ⁴	Diplopia (widzenie podwójne) ⁴
		jedno oko	drugie oko	Oboje oczu razem, wspomagane lub nie				
I/11 II/1 II/2 II/3 II/4 II/5 VII/2	Kapitanowie, oficerowie i marynarze, od których wymaga się podjęcia obowiązków obserwatora	0,5 ²	0,5	Wzrok wymagany dla nawigacji statkowej (np. korzystanie z map i publikacji nautycznych, używanie instrumentów i sprzętu na mostku oraz identyfikacja pomocy nawigacyjnych)	Zob. uwaga 6	Normalne pola widzenia	Wzrok wymagany do wykonywania wszystkich funkcji w ciemności bez wyjątków	Brak istotnych warunków
I/11 III/1 III/2 III/3 III/4 III/5 III/6 III/7 VII/2	Wszyscy oficerowie mechanicy, oficerowie elektroautomatycy, elektroautomatycy oraz marynarze i inni członkowie załogi stanowiący część wachty maszynowej	0,4 ⁵	0,4 (zob. uwaga 5)	Wzrok wymagany do odczytywania instrumentów z małej odległości, obsługi sprzętu oraz identyfikacji systemów/składników, w miarę potrzeb	Zob. uwaga 7	Wystarczające pole widzenia	Wzrok wymagany do wykonywania wszystkich funkcji w ciemności bez wyjątków	Brak istotnych warunków
I/11 IV/2	Operatorzy GMDSS	0,4	0,4	Wzrok wymagany do odczytywania instrumentów z małej odległości, obsługi sprzętu oraz identyfikacji systemów/składników, w miarę potrzeb	Zob. uwaga 7	Wystarczające pole widzenia	Wzrok wymagany do wykonywania wszystkich funkcji w ciemności bez wyjątków	Brak istotnych warunków

Uwagi

- 1 wartości podane w skali dziesiętnej Snellena.
- 2 zaleca się minimalną wartość 0,7 w jednym oku dla ograniczenia ryzyka ukrytej choroby oczu.

- 3 zgodnie z definicją Międzynarodowych Zaleceń dla Wymogów Widzenia Kolorów w Transporcie.
- 4 podlega ocenie okulisty klinicznego, tam gdzie na schorzenie wskazują ustalenia badań wstępnych.
- 5 łączne widzenie personelu maszynowni powinno wynosić co najmniej 0,4.
- 6 norma widzenia kolorów wg CIE – 1 lub 2.
- 7 norma widzenia kolorów wg CIE – 1, 2 lub 3.

Sekcja A-I/10

Uznawanie dyplomów

1 Postanowień prawidła I/10 punkt 4, dotyczącego nieuznawania dyplomów przez państwo nie będące Stroną, nie należy interpretować jako uniemożliwiania Stronie, wydającej własny dyplom, uznania służby na statku morskim, kształcenia i szkolenia odbytego w państwie nie będącym Stroną, pod warunkiem że Strona wydająca taki dyplom spełni wymogi prawidła I/2 i zapewni, że zostaną spełnione wymogi Konwencji dotyczące pełnienia służby na morzu, kształcenia i szkolenia.

2 W przypadku, gdy Administracja, która potwierdziła dyplom, cofnie swoje potwierdzenie uznania ze względów dyscyplinarnych, powiadomi o zaistniałych okolicznościach Stronę, która ten dyplom wydała.

Sekcja A-I/11

Odnawianie dyplomów

Kompetencje zawodowe

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

- .1 zatwierdzonej służby na statkach morskich, z wykonywaniem funkcji odpowiednich dla posiadanego dyplomu w okresie co najmniej:
 - .1.1 dwunastu miesięcy łącznie, na przestrzeni ostatnich pięciu lat, lub
 - .1.2 trzech miesięcy łącznie, na przestrzeni ostatnich sześciu miesięcy bezpośrednio poprzedzających odnowienie ważności dyplomu;
- .2 wykonywania funkcji równoważnych z pełnieniem służby na statkach morskich, wymaganej zgodnie z punktem 1.1; lub
- .3 zdania zatwierdzonego egzaminu; lub
- .4 pozytywnego ukończenia zatwierdzonego kursu lub kursów szkoleniowych; lub
- .5 odbycia potwierdzonej służby na statkach morskich z wykonywaniem funkcji odpowiednich dla posiadanego dyplomu przez okres nie krótszy niż trzy miesiące na stanowisku pozaetatowym lub w niższym stopniu oficerskim niż stopień wskazany w posiadanym ważnym dyplomie, bezpośrednio przed objęciem stanowiska w stopniu, dla którego obowiązuje dyplom.

2 Kursy doskonalące i aktualizujące, wymagane zgodnie z prawidłem I/11, powinny być zatwierdzone i obejmować zmiany w stosownych krajowych i międzynarodowych przepisach dotyczących bezpieczeństwa życia na morzu, ochrony żeglugi oraz ochrony środowiska morskiego i uwzględniać wszystkie aktualizacje obowiązującego standardu kompetencji.

3 Trwałe kompetencje zawodowe na zbiornikowce, wymagane na mocy prawidła I/11 punkt 3, powinny zostać określone przez:

- .1 zatwierdzoną służbę na statkach morskich, obejmującą wykonywanie funkcji odpowiednich dla posiadanego dyplomu lub potwierdzenia na zbiornikowce, wykonywaną łącznie przez co najmniej 3 miesiące na przestrzenie ostatnich 5 lat; lub
- .2 pozytywne ukończenie zatwierdzonego kursu lub kursów szkoleniowych.

Sekcja A-I/12

Standardy regulujące wykorzystanie symulatorów

CZĘŚĆ 1 – STANDARDY DZIAŁANIA

Ogólne standardy działania dla symulatorów wykorzystywanych w ramach szkolenia

1 W przypadku, gdy obowiązkowe szkolenie obejmuje zastosowanie symulatora, każda Strona powinna zapewnić, aby wszystkie symulatory:

- .1 były odpowiednie dla wybranych celów i zadań szkoleniowych;
- .2 były zdolne do symulowania czynności odpowiednich urządzeń pokładowych, na poziomie fizycznego realizmu odpowiadającego celom szkoleniowym, i obejmowały możliwości, ograniczenia oraz potencjalne błędy takich urządzeń;
- .3 wykonywały działania w sposób dostatecznie realistyczny, aby umożliwić osobie szkolonej nabycie umiejętności odpowiednich dla celów szkoleniowych;
- .4 zapewniały kontrolowane środowisko działania, gdzie możliwe jest wywołanie różnych warunków, w tym sytuacji niebezpiecznych, ryzykownych lub nadzwyczajnych;
- .5 zapewniały interfejs, dzięki któremu osoba szkolona może oddziaływać na wyposażenie, symulowane środowisko oraz/lub porozumiewać się z instruktorem; a także
- .6 pozwalały instruktorowi sterować, monitorować i rejestrować ćwiczenia dla skutecznego nauczania osób szkolonych.

Ogólne standardy działania dla symulatorów wykorzystywanych w ocenie kompetencji

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

- .1 mogły spełniać określone cele przeprowadzanej oceny;
- .2 były zdolne do symulowania czynności odpowiednich urządzeń pokładowych, na poziomie fizycznego realizmu odpowiadającego celom szkoleniowym, i obejmowały możliwości, ograniczenia oraz potencjalne błędy takich urządzeń;
- .3 wykonywały działania w sposób dostatecznie realistyczny, aby umożliwić osobie szkolonej nabycie umiejętności odpowiednich dla celów szkoleniowych;
- .4 zapewniały interfejs, dzięki któremu osoba szkolona może oddziaływać na wyposażenie i symulowane środowisko;
- .5 zapewniały kontrolowane środowisko działania, gdzie możliwe jest wywołanie różnych warunków, w tym sytuacji niebezpiecznych, ryzykownych lub nadzwyczajnych, odpowiednie dla potrzeb przeprowadzanej oceny; oraz
- .6 pozwalały instruktorowi sterować, monitorować i rejestrować ćwiczenia dla skutecznej oceny działania osób szkolonych.

Dodatkowe standardy działania

3 Oprócz spełnienia podstawowych wymogów przedstawionych w punkcie 1 i 2, urządzenia symulacyjne, których dotyczy niniejsza sekcja, powinny spełniać następujące standardy działania, zgodnie z ich poszczególnymi rodzajami.

Symulacja radarowa

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

- .1 działanie w trybie ruchu względnego oraz ruchów rzeczywistych względem morza oraz lądu;
- .2 odwzorowanie pogody, prądów pływowych, prądów, sektorów cienia, symulowanych ech i innych efektów propagacyjnych oraz generowanie linii brzegowych, pław nawigacyjnych, a także badawczych i ratunkowych urządzeń radiolokacyjnych; 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 docelowych oraz odpowiednich urządzeń łączności.

Symulacja urządzeń do automatycznego prowadzenia nakresów radarowych (ARPA)

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

- .1 ręcznego i automatycznego osiągnięcia celu;
- .2 ukazywania informacji będących wynikiem śledzenia ech;
- .3 wykorzystania obszarów wyłączonych;
- .4 wektorowego/graficznego zobrazowania skali czasu i danych; oraz
- .5 manewrów próbnych.

CZĘŚĆ 2 – INNE POSTANOWIENIA

Cele szkolenia na symulatorach

6 Każda Strona powinna zapewnić, aby zamierzenia i cele szkolenia na symulatorach były określone w ramach całościowego programu szkolenia oraz aby poszczególne cele i zadania szkoleniowe były dobrane w sposób jak najściślej odpowiadający zadaniom i praktyce okrętowej.

Procedury szkoleniowe

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

- .1 przed rozpoczęciem ćwiczenia osoby szkolone były odpowiednio pouczane o jego celach i zdaniach oraz aby zapewnić dostateczną ilość czasu na planowanie przed rozpoczęciem ćwiczenia;
- .2 osoby szkolone miały wystarczająco dużo czasu 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 osób szkolonych oraz przez sprawozdania oceniające przed i po ćwiczeniach;
- .5 osoby szkolone były skutecznie pouczane, aby zapewnić realizację celów szkoleniowych oraz aby demonstrowana sprawność działania spełniała akceptowalne standardy;
- .6 podczas odpraw instruktażowych zachęcać do stosowania równych kryteriów oceniania; oraz

- .7 ćwiczenia na symulatorach były zaprojektowane i testowane w sposób odpowiedni dla szczegółowo określonych celów szkolenia.

Procedury oceny

8 W przypadku wykorzystania symulatorów do oceny możliwości zademonstrowania poziomu kompetencji przez kandydatów, egzaminatorzy powinni zapewnić, aby:

- .1 kryteria działania zostały określone jasno i jednoznacznie, były prawnie wiążące i dostępne dla kandydatów;
- .2 kryteria oceny były ustalone jasno i wyraźnie, zapewniały jej rzetelność i jednolitość oraz optymalizowały obiektywne środki oraz kryteria, tak by do minimum ograniczyć subiektywizm oceniania;
- .3 kandydaci byli zwięźle pouczeni co do zadań oraz/lub sprawności podlegających ocenie, a także zadań i kryteriów działania, na podstawie których będą określane ich kompetencje;
- .4 ocena działania uwzględniała normalne procedury operacyjne oraz wszystkie zachowania wobec innych kandydatów szkolonych na symulatorze lub personelu symulatora;
- .5 metody punktowania lub stopniowania oceny działania były stosowane z uwagą, zanim zostaną zatwierdzone; oraz
- .6 najważniejszym kryterium było to, czy kandydat demonstruje zdolność do bezpiecznego i skutecznego wykonywania zadań w sposób zadowalający dla egzaminatora.

Kwalifikacje instruktorów i egzaminatorów

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

Sekcja A-I/13

Przeprowadzanie prób

(Brak postanowień)

Sekcja A-I/14

Odpowiedzialność przedsiębiorstw zarządzających

1 Wszyscy, tj. przedsiębiorstwa zarządzające, 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 bezpiecznego funkcjonowania statku.

2 Kapitanowi każdego statku, do którego ma zastosowanie Konwencja, przedsiębiorstwo zarządzające powinno dostarczyć pisemną instrukcję, zawierającą politykę i procedury, których

należy przestrzegać w celu 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 nich przydzieleni. Takie kierunki postępowania i procedury powinny obejmować:

- .1 wyznaczenie rozsądnego okresu czasu, podczas którego nowo zatrudniony członek załogi będzie miał okazję do zapoznania się:
 - .1.1 z charakterystycznymi urządzeniami, których będzie używał lub które będzie obsługiwał; i
 - .1.2 z charakterystycznym dla statku sposobem pełnienia wachty, bezpieczeństwem, ochroną środowiska, a także procedurami ochrony oraz procedurami awaryjnymi i działaniami, które musi znać, aby właściwie wykonywać przydzielone obowiązki; oraz
- .2 wyznaczenie wyszkolonego członka załogi, który będzie odpowiedzialny i zapewni stworzenie każdej nowo zatrudnionej osobie warunków uzyskania podstawowych informacji w tym języku, jaki dany, nowo zatrudniony członek załogi rozumie.

3 Przedsiębiorstwa zarządzające powinny zapewnić, aby kapitanowie, oficerowie oraz inni członkowie załogi, którym przydzielono określone odpowiedzialności i obowiązki na statkach pasażerskich ro-ro odbyły kompletne szkolenie zaznajamiające, mające na celu uzyskanie kwalifikacji, które są odpowiednie dla posiadanych umiejętności, oraz dla podejmowanych obowiązków i odpowiedzialności, z uwzględnieniem wytycznych ustalonych w sekcji B-I/14 niniejszego Kodeksu.

Sekcja A-I/15

Postanowienia przejściowe

(Brak postanowień)

ROZDZIAŁ II

Standardy dotyczące kapitana i działu pokładowego

Sekcja A-II/1

Minimalne wymogi do wydawania dyplomów oficerom wachtowym na statkach o pojemności brutto 500 lub większej

Standard kompetencji

- 1 Każdy kandydat ubiegający się o wydanie dyplomu powinien:
 - .1 zostać zobowiązany do zademonstrowania kompetencji do podejmowania na poziomie operacyjnym zadań, obowiązków i odpowiedzialności, określonych w kolumnie 1 tabeli A-I I/1;
 - .2 posiadać co najmniej odpowiednie świadectwo, upoważniające do posługiwania się radiotelefonem UKF, zgodnie z wymaganiami Regulaminu Radiokomunikacyjnego; oraz
 - .3 w przypadku wyznaczenia go jako główną osobę odpowiedzialną za radiokomunikację na wypadek zdarzeń niebezpiecznych – posiadać odpowiednie świadectwo wydane lub uznane na podstawie postanowień 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 zagadnień wyszczególnionych w kolumnie 2 tabeli A-II/1 powinien być wystarczający, aby umożliwić kandydatowi pełnienie służby w charakterze oficera wachtowego.
- 4 Szkolenie i doświadczenie pozwalające osiągnąć niezbędny poziom wiedzy teoretycznej, zrozumienia i biegłości powinny być oparte na sekcji A-VIII/2, część 4-1 - Zasady, których należy przestrzegać podczas pełnienia wachty nawigacyjnej, a także powinny uwzględniać odpowiednie wymagania niniejszej części oraz wytycznych wskazanych w części B niniejszego Kodeksu.
- 5 Każdy kandydat ubiegający się o uzyskanie dyplomu powinien przedstawić dowody osiągnięcia wymaganego standardu kompetencji zgodnie z metodami demonstrowania oraz kryteriami oceny przedstawionymi w kolumnach 3 i 4 tabeli A-II/1.

Szkolenie na statku

- 6 Każdy kandydat ubiegający się o uzyskanie dyplomu dla oficera wachtowego na statkach o pojemności brutto 500 lub większej, którego służba na statkach morskich, zgodnie z punktem 2.2 prawidła II/1, stanowi część programu szkoleniowego spełniającego wymagania tej sekcji, powinien odbyć szkolenie na statku, które:
 - .1 zapewnia, że podczas wymaganego okresu pełnienia służby na morzu kandydat otrzyma systematyczne praktyczne szkolenie i doświadczenie w zakresie zadań,

obowiązków i odpowiedzialności oficera wachtowego z uwzględnieniem wytycznych wskazanych w sekcji B-II/1 niniejszego Kodeksu;

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

Żegluga przybrzeżna

7 W celu wydania ograniczonego dyplomu dla potrzeb żeglugi przybrzeżnej, z wykazu wymienionego w kolumnie 2 tabeli A-II/1 można pominąć następujące wymogi, pod warunkiem, że zostanie uwzględnione bezpieczeństwo innych statków żeglujących na tych wodach:

- .1 astronawigacja; oraz
- .2 te elektroniczne systemy nawigacyjne i określające pozycję statku, które nie znajdują zastosowania na obszarze, do którego jest ograniczona ważność wydanego dyplomu.

Tabela A-II/1

Minimalny standard kompetencji dla oficerów wachtowych na statkach o pojemności brutto 500 lub większej

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><i>Astronawigacja</i></p> <p>Umiejętność wykorzystania ciał niebieskich do określenia pozycji statku</p> <p><i>Nawigacja terestryczna i przybrzeżna</i></p> <p>Umiejętność określenia pozycji statku za pomocą:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 znaków lądowych .2 oznakowania nawigacyjnego, włączając latarnie morskie, stawy i pławy .3 zliczenia matematycznego, uwzględniającego wiatry, pływy, prądy oraz założoną prędkość 	<p>Egzamin i ocena zaświadczeń uzyskanych z jednego lub kilku następujących elementów:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 poświadczona praktyka morską .2 poświadczona praktyka na statku szkolnym .3 poświadczone szkolenie na symulatorze tam gdzie jest to wymagane .4 poświadczone szkolenie na urządzeniach laboratoryjnych <p>wykorzystanie: katalogów map, map, publikacji nawigacyjnych, radiowych ostrzeżeń nawigacyjnych, sekstantu, lustra azymutalnego, elektronicznego sprzętu</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>Podstawowa metoda określania pozycji statku jest najbardziej odpowiednia dla przeważających okoliczności i warunków</p> <p>Pozycja jest uzależniona od ograniczeń dostępnych środków/błędów systemu</p> <p>Pewność informacji uzyskanych z głównej metody określenia pozycji jest sprawdzana w odpowiednich odstępach</p>

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
	<p>Gruntowna wiedza i zdolność wykorzystywania map nawigacyjnych i publikacji takich jak locje, tablice pływów, wiadomości żeglarskie, radiowe ostrzeżenia nawigacyjne oraz informacje o trasach przepływu</p> <p><i>Elektroniczne systemy nawigacyjne i określania pozycji</i></p> <p>Zdolność określenia pozycji statku za pomocą elektronicznych pomocy nawigacyjnych</p>	<p>nawigacyjnego, echosond, kompasu</p>	<p>czasu</p> <p>Obliczenia i pomiary parametru nawigacyjnego są dokładne</p> <p>Wybrane mapy są w największej skali odpowiedniej dla akwenu nawigacji, zaś na mapy i publikacje nanoszone są poprawki zgodnie z najnowszymi dostępnymi informacjami</p> <p>Sprawdzanie działania i testowanie systemów nawigacyjnych jest zgodne z zaleceniami producentów i z dobrą praktyką morską</p>

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
<p>Planowanie i prowadzenie przejścia oraz określanie pozycji (ciąg dalszy)</p>	<p><i>Echosondy</i></p> <p>Zdolność obsługiwanie urządzeń i poprawnego stosowania zdobytych informacji</p> <p><i>Kompasy - magnetyczne i żyroskopowe</i></p> <p>Znajomość zasad działania kompasów magnetycznych i żyroskopowych</p> <p>Zdolność określania błędów kompasów magnetycznych i żyroskopowych z wykorzystaniem środków astronomicznych i terestrycznych i uwzględnianie takich błędów</p> <p><i>System kontroli sterowania</i></p> <p>Znajomość automatycznych systemów sterowania, procedury obsługi oraz przełączanie ze sterowania ręcznego na automatyczne i odwrotnie. Regulacja urządzeń dla uzyskania optymalnego działania.</p> <p><i>Meteorologia</i></p> <p>Umiejętność wykorzystywania i interpretowania informacji uzyskanych z okrętowej aparatury meteorologicznej</p> <p>Wiedza na temat charakterystyk różnych systemów pogody, procedur sprawozdawczych i systemów zapisu.</p> <p>Zdolność zastosowania dostępnych informacji meteorologicznych</p>		<p>Błędy kompasów magnetycznych i żyroskopów są określane i właściwie stosowane do kursów i namiarów</p> <p>Wybór trybu sterowania jest najodpowiedniejszy dla przeważających warunków pogodowych, stanu morza oraz warunków ruchu i zamierzonych manewrów</p> <p>Pomiary i obserwacje warunków pogody są dokładne i odpowiednie dla danego przejścia</p> <p>Informacje meteorologiczne są właściwie interpretowane i stosowane</p>

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
<p>Utrzymywanie bezpiecznej wachty nawigacyjnej</p>	<p><i>Pelnienie wachty</i></p> <p>Gruntowna znajomość treści, zastosowania i celów Międzynarodowych Przepisów Zapobiegania Zderzeniom na Morzu z 1972 r. ze zmianami</p> <p>Gruntowna znajomość podstawowych zasad, które mają być przestrzegane podczas pełnienia wachty nawigacyjnej</p> <p>Wykorzystanie tras przepływy zgodnie z Ogólnymi Przepisami Regulacji Ruchu Statków</p> <p>Wykorzystanie informacji pochodzących z urządzeń nawigacyjnych w celu utrzymania bezpiecznej wachty nawigacyjnej</p> <p>Znajomość technik ślepego pilotażu</p> <p>Stosowanie powiadamiania zgodnie z Ogólnymi Zasadami Systemu Powiadamiania przez Statki oraz z procedurami służb kontroli ruchu statków (VTS)</p>	<p>Egzamin i ocena zaświadczeń uzyskanych w zakresie jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <p>.1 poświadczona praktyka morska</p> <p>.2 poświadczona praktyka na statku szkolnym</p> <p>.3 poświadczone szkolenie na symulatorze tam gdzie jest to wymagane</p> <p>.4 poświadczone szkolenie na urządzeniach laboratoryjnych</p>	<p>Prowadzenie, przyjęcie i zdanie wachty odpowiada przyjętym zasadom i procedurom</p> <p>Odpowiednia obserwacja prowadzona jest 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 z 1972 r. ze zmianami 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.</p> <p>Odpowiedzialność za bezpieczeństwo nawigacji jest zawsze wyraźnie określona, włączając okresy, kiedy kapitan jest na mostku oraz podczas pilotażu</p>

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
<p>Utrzymywanie bezpiecznej wachty nawigacyjnej (ciąg dalszy)</p>	<p><i>Nautyczne dowodzenie statkiem</i></p> <p>Znajomość zasad nautycznego dowodzenia statkiem, obejmujących:</p> <p>.1 przydzielanie, przeznaczenie oraz określenie priorytetów zasobów</p> <p>.2 skuteczna komunikacja</p> <p>.3 asertywność i umiejętności przywódcze</p> <p>.4 powzięcie i utrzymanie świadomości sytuacji</p> <p>.5 uwzględnienie doświadczenia zespołu</p>	<p>Ocena zaświadczeń uzyskanych w zakresie jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <p>.1 poświadczony odbyty szkolenie</p> <p>.2 poświadczona praktyka morska</p> <p>.3 poświadczony szkolenie na symulatorze</p>	<p>Dla wykonania niezbędnych zadań zasoby zostają rozmieszczone i wykorzystane w miarę potrzeb, w prawidłowej kolejności</p> <p>Nadawane i otrzymywane informacje są jasne i jednoznaczne</p> <p>Wątpliwe decyzje oraz/lub działania skutkują stosowną reakcją i odpowiedzią</p> <p>Zostają zidentyfikowane skuteczne zachowania przywódcze</p> <p>Członkowie zespołu wspólnie wykorzystują właściwe zrozumienie aktualnej i przewidywanej pozycji statku, trasy żeglugi oraz okoliczności zewnętrznych</p>
<p>Wykorzystanie radaru i ARPA dla zachowania bezpieczeństwa żeglugi.</p> <p><i>Uwaga: Szkolenie i ocena wykorzystania ARPA nie są wymagane od osób, które pełnią służbę wyłącznie na statkach nie wyposażonych w ARPA.</i></p> <p><i>To ograniczenie powinno być odzwierciedlone w potwierdzeniu wydanym danemu marynarzowi.</i></p>	<p><i>Nawigacja Radarowa</i></p> <p>Znajomość podstaw radaru i urządzeń do automatycznego prowadzenia nakresów radarowych (ARPA)</p> <p>Umiejętność obsługiwanie oraz interpretacji i analizy informacji uzyskanych z radaru, włącznie z następującymi elementami:</p> <p>Działanie obejmujące:</p> <p>.1 czynniki wpływające na działanie i dokładność</p> <p>.2 ustawianie i utrzymywanie zobrazowania</p> <p>.3 wykrywanie błędnych przedstawień informacji, fałszywych ech, odbić od powierzchni morza itd., Rakon i SART</p>	<p>Ocena zaświadczeń uzyskanych po zatwierdzonym szkoleniu na symulatorze radarowym i ARPA oraz praktyki morskiej.</p>	<p>Informacje uzyskane z radaru i ARPA są poprawnie interpretowane i analizowane z uwzględnieniem ograniczeń sprzętowych i przeważających okoliczności i warunków</p>

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
<p>Wykorzystanie radaru i ARPA dla zachowania bezpieczeństwa żeglugi (ciąg dalszy).</p> <p><i>Uwaga: Szkolenie i ocena wykorzystania ARPA nie są wymagane od osób, które pełnią służbę wyłącznie na statkach nie wyposażonych w ARPA.</i></p> <p><i>To ograniczenie powinno być odzwierciedlone w potwierdzeniu wydanym danemu marynarzowi.</i></p>	<p>Wykorzystanie urządzenia obejmujące:</p> <p>.1 odległość i namiar, kurs i prędkość innych statków; czas i odległość największego zbliżenia statków znajdujących się na kursie przecinającym, statków napotykanym i statków wyprzedzających</p> <p>.2 identyfikację ech niebezpiecznych, wykrywanie zmian kursu i prędkości innych statków, skutek zmian kursu oraz/lub prędkości własnego statku</p> <p>.3 zastosowanie Międzynarodowych Przepisów o Zapobieganiu Zderzeniom na Morzu z 1972 r. ze zmianami</p> <p>.4 techniki sporządzania wykresów oraz pojęcia ruchu względnego i rzeczywistego</p> <p>.5 linie równoległe</p>		<p>Czynności podejmowane dla uniknięcia nadmiernego zbliżenia i kolizji z innymi statkami są zgodne z Międzynarodowymi Przepisami o Zapobieganiu Zderzeniom na Morzu z 1972 r. ze zmianami.</p> <p>Decyzje dotyczące poprawienia kursu oraz/lub prędkości podejmowane są na czas i zgodnie z przyjętymi procedurami nawigacyjnymi.</p> <p>Poprawki dokonywane w kursie i prędkości statku utrzymują bezpieczeństwo żeglugi</p> <p>Komunikacja jest jasna, zwięzła zawsze oraz każdorazowo potwierdzona w sposób wyraźny przyjęty przez marynarzy</p> <p>Sygnaly manewrowe wykonywane są we właściwym czasie i są zgodne z Międzynarodowymi Przepisami o Zapobieganiu Zderzeniom na Morzu z 1972 r. ze zmianami</p>

Kolumna 1 Kompetencje	Kolumna 2 Wiedza, zrozumienie i biegłość	Kolumna 3 Metody demonstrowania kompetencji	Kolumna 4 Kryteria oceny kompetencji
<p>Wykorzystanie radaru i ARPA dla zachowania bezpieczeństwa żeglugi (ciąg dalszy).</p> <p><i>Uwaga: Szkolenie i ocena wykorzystania ARPA nie są wymagane od osób, które pełnią służbę wyłącznie na statkach nie wyposażonych w ARPA.</i></p> <p><i>To ograniczenie powinno być odzwierciedlone w potwierdzeniu wydanym danemu marynarzowi.</i></p>	<p>Główne typy ARPA, charakterystyka monitorów, parametry sprzętu, niebezpieczeństwo nadmiernego polegania na ARPA</p> <p>Umiejętność obsługiwania oraz interpretacji i analizy informacji uzyskanych z ARPA, włącznie z następującymi elementami</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 parametry sprzętu i dokładność, możliwości i ograniczenia śledzenia oraz opóźnienia obliczeń .2 korzystanie z ostrzeżeń operacyjnych i testów systemowych .3 metody wyszukiwania celów i ich ograniczenia .4 wektory ruchu rzeczywistego i względnego, graficzna prezentacja informacji o echach i obszarach zagrożeń .5 analiza informacji, echa niebezpieczne, obszary wyłączone oraz manewry próbne 		
<p>Wykorzystanie ECDIS dla zachowania bezpieczeństwa żeglugi</p> <p><i>Uwaga: Szkolenie i ocena wykorzystania ECDIS nie są wymagane od osób, które pełnią służbę wyłącznie na statkach nie wyposażonych w ECDIS.</i></p> <p><i>To ograniczenie powinno być odzwierciedlone w potwierdzeniu wydanym danemu marynarzowi.</i></p>	<p><i>Nawigacja przy użyciu ECDIS</i></p> <p>Znajomość możliwości i ograniczeń funkcjonowania ECDIS, obejmująca:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 szczegółowe zrozumienie danych z Elektronicznej Mapy Nawigacyjnej (ENC), dokładności danych, zasad prezentacji, możliwości wyświetlania oraz innych formatów danych z mapy .2 niebezpieczeństwo nadmiernego polegania na urządzeniach 	<p>Egzamin i ocena zaświadczeń uzyskanych w zakresie jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 poświadczona praktyka na statku szkolnym .2 poświadczone szkolenie na symulatorze ECDIS 	<p>Monitorowanie informacji na ECDIS w sposób wpływający na bezpieczną żeglugę</p> <p>Informacje uzyskane z ECDIS (w tym nakładające się informacje z radaru oraz/lub funkcje śledzenia radarowego, tam, gdzie ma to zastosowanie) są poprawnie interpretowane i analizowane z uwzględnieniem ograniczeń sprzętowych, wszelkich podłączonych czujników (w tym radaru i AIS, o ile zostały podłączone) i przeważających okoliczności i warunków</p>

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
<p>Wykorzystanie ECDIS dla zachowania bezpieczeństwa żeglugi (ciąg dalszy)</p>	<p>.3 znajomość funkcji ECDIS wymaganych przez obowiązujące normy działania</p> <p>Biegłość w obsłudze oraz interpretacji i analizie informacji uzyskanych z ECDIS, włącznie z następującymi elementami:</p> <p>.1 wykorzystanie funkcji zintegrowanych z innymi systemami nawigacyjnymi na różnych instalacjach, z uwzględnieniem prawidłowego funkcjonowania oraz uzyskanie pożądaných ustawień</p> <p>.2 bezpieczne monitorowanie oraz korygowanie informacji, w tym pozycji własnej, widoku obszaru morskiego, ustawień i orientacji, przedstawionych danych na mapie, monitorowanie trasy, obszarów informacyjnych stworzonych przez użytkownika, kontaktów (w przypadku połączenia z AIS oraz/lub śledzeniem radarowym), a także funkcji nakładania się danych radarowych (tam gdzie jest podłączony)</p> <p>.3 potwierdzenie położenia statku przy użyciu alternatywnych środków</p>		<p>Utrzymanie bezpieczeństwa żeglugi dzięki poprawkom do kursu i prędkości statku dzięki funkcjom kontroli utrzymania kursu przez ECDIS (tam, gdzie ma to zastosowanie).</p> <p>Komunikacja jest jasna, zwięzła oraz każdorazowo potwierdzona w sposób zwyczajowo przyjęty przez marynarzy</p>

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
	<p>.4 efektywne wykorzystanie ustawień w celu zapewnienia zgodności z procedurami operacyjnymi, z uwzględnieniem parametrów alarmowych dla zapobiegania osiadaniu na mieliznie, bliskości kontaktowej oraz obszarów szczególnych, kompletności danych na mapie oraz aktualności mapy i działań pomocniczych</p> <p>.5 dostosowanie ustawień i wartości tak, aby odpowiadały bieżącym warunkom</p> <p>.6 świadomość sytuacji przy korzystaniu z ECDIS, w tym bezpieczeństwa wód oraz bliskiej odległości od niebezpieczeństw, kierunku i szybkości prądów pływowych, doboru danych i skali mapy, prawidłowość kursu, wykrywanie i zarządzanie kontaktami oraz współdziałanie czujników</p>		
Reagowanie na niebezpieczeństwo	<p><i>Procedury na wypadek zagrożenia</i></p> <p>Środki ostrożności dla ochrony i bezpieczeństwa pasażerów w sytuacjach zagrożenia</p> <p>Wstępne działania, jakie należy podjąć po kolizji lub wejściu na mieliznę; wstępna ocena i kontrola uszkodzeń</p> <p>Dogłębne rozumienie procedur, jakich należy przestrzegać przy podnoszeniu ludzi z morza, udzielaniu pomocy statkowi w niebezpieczeństwie, reagowaniu na niebezpieczeństwo w porcie.</p>	<p>Egzamin i ocena zaświadczeń uzyskanych w zakresie jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <p>.1 poświadczona praktyka morską</p> <p>.2 poświadczona praktyka na statku szkolnym</p> <p>.3 poświadczone szkolenie na symulatorze tam gdzie jest to wymagane</p> <p>.4 nauka praktyczna</p>	<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>

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
Reagowanie na sygnał niebezpieczeństwa na morzu	<p><i>Działania poszukiwawcze i ratownicze</i></p> <p>Znajomość treści Międzynarodowego lotniczego i morskiego poradnika poszukiwania i ratowania (IAMSAR)</p>	Egzamin i ocena zaświadczeń z praktycznej nauki lub potwierdzonego szkolenia na symulatorze, tam gdzie jest ono wymagane	<p>Sygnał alarmowy lub sygnał niebezpieczeństwa zostaje natychmiast zidentyfikowany</p> <p>Wdrażanie i przestrzeganie planów awaryjnych i instrukcji postępowania w ustalonym porządku</p>
Wykorzystanie Znormalizowanych Morskich Zwrotów Komunikacyjnych IMO oraz wykorzystanie języka angielskiego w piśmie i w mowie	<p><i>Język angielski</i></p> <p>Odpowiednia 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 oraz ośrodkami VTS, a także wykonywanie obowiązków oficera również z wielojęzyczną załogą, włączając zdolność korzystania i zrozumienia Standardowych Morskich Zwrotów Komunikacyjnych IMO (IMO SMCP)</p>	Egzamin i ocena zaświadczeń uzyskanych z nauki praktycznej	<p>Publikacje nautyczne w języku angielskim oraz komunikaty dotyczące bezpieczeństwa statku są poprawnie interpretowane lub sporządzane</p> <p>Komunikacja jest jasna i zrozumiała</p>
Nadawanie i odbieranie informacji za pomocą sygnalizacji wzrokowej	<p><i>Sygnalizacja wzrokowa</i></p> <p>Umiejętność wykorzystania Międzynarodowego Kodu Sygnałowego</p> <p>Umiejętność nadawania i odbierania, przy pomocy świetlnej sygnalizacji Morse'a, sygnału wzywania pomocy SOS, zgodnie z Załącznikiem IV do Międzynarodowych Przepisów o Zapobieganiu Zderzeniom na Morzu z 1972 r. ze zmianami oraz z Załącznikiem I do Międzynarodowego Kodu Sygnałowego, a także wzrokowego sygnalizowania pojedynczych sygnałów literowych również wymienionych w Międzynarodowym Kodzie Sygnałowym</p>	Ocena zaświadczeń uzyskanych z nauki praktycznej oraz/lub symulacji	Komunikacja w ramach odpowiedzialności operatora jest logicznie pomyślana i skuteczna

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
Manewrowanie statkiem	<p><i>Manewrowanie statkiem i zwrotność</i></p> <p>Wiedza na temat:</p> <p>.1 wpływu wyporności, zanurzenia, przegłębienia, prędkości i zapasu wody pod stępką na cyrkulację i drogę zatrzymania,</p> <p>.2 wpływu wiatru i prądu na zwrotność statku,</p> <p>.3 manewrów i procedur ratowania człowieka za burta,</p> <p>.4 osiadania rufy, wpływ płytkiej wody i podobne efekty,</p> <p>.5 właściwych procedur kotwiczenia i cumowania.</p>	<p>Egzamin i ocena zaświadczeń uzyskanych w zakresie jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <p>.1 poświadczona praktyka morską</p> <p>.2 poświadczona praktyka na statku szkolnym</p> <p>.3 poświadczone szkolenie na symulatorze tam gdzie jest to wymagane</p> <p>.4 poświadczone szkolenie na załogowym modelu statku w skali, tam gdzie jest to wymagane.</p>	<p>Przy normalnym manewrowaniu nie zostają przekroczone bezpieczne granice działania napędu statku, systemów sterowniczych i zasilania</p> <p>Dokonywanie poprawek kursu i prędkości statku w celu utrzymania bezpieczeństwa żeglugi.</p>

Funkcja: Przeładunek i sztauowanie na poziomie operacyjnym

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
Kontrolowanie załadunku, sztauowania, zabezpieczania i wyładunku ładunków oraz dozór nad nimi podczas podróży	<p><i>Przeładunek, sztauowanie i zabezpieczanie ładunku</i></p> <p>Znajomość wpływu ładunku, w tym także dźwigów do przenoszenia ładunków ciężkich na zdolność żeglugową i stabilność statku</p> <p>Znajomość bezpiecznego przeładunku, sztauowania i zabezpieczania ładunku, włączając ładunki niebezpieczne, ryzykowne i szkodliwe oraz ich wpływ na bezpieczeństwo życia i statku</p> <p>Umiejętność stworzenia i utrzymania skutecznej komunikacji podczas załadunku i wyładunku</p>	<p>Egzamin i ocena zaświadczeń uzyskanych z jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <p>.1 poświadczona praktyka morską</p> <p>.2 poświadczona praktyka na statku szkolnym</p> <p>.3 poświadczone szkolenie na symulatorze, tam gdzie jest to wymagane</p>	<p>Operacje z ładunkiem wykonywane są zgodnie z planem ładunkowym lub innymi dokumentami oraz ustanowionymi regulami/przepisami bezpieczeństwa, instrukcjami obsługi urządzeń i ograniczeniami sztauowania na statku.</p> <p>Przeładunek niebezpiecznych, ryzykownych, szkodliwych ładunków jest zgodny z międzynarodowymi przepisami i uznanymi normami oraz zasadami bezpiecznej praktyki</p> <p>Komunikacja jest jasna, zrozumiała i konsekwentnie skuteczna</p>

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
<p>Kontrola i zgłaszanie wad i uszkodzeń przestrzeni ładunkowych, pokryw klap ładowni i zejściówek oraz zbiorników balastowych</p>	<p>Wiedza i umiejętność wyjaśnienia, gdzie szukać najczęściej spotykanych wad i uszkodzeń, ze względu na:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 czynności w zakresie załadunku i wyładunku .2 korozję .3 niekorzystne warunki pogodowe <p>Umiejętność wskazania, które części statku należy kontrolować za każdym razem, aby objąć kontrolą wszystkie części w określonym czasie</p> <p>Wskazanie tych elementów konstrukcji statku, które mają zasadnicze znaczenie dla jego bezpieczeństwa.</p>	<p>Egzamin i ocena zaświadczeń uzyskanych z jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 poświadczona praktyka morska .2 poświadczona praktyka na statku szkolnym .3 poświadczone szkolenie na symulatorze, tam gdzie jest to wymagane 	<p>Kontrole prowadzone są zgodnie z ustalonymi procedurami, zaś uszkodzenia i awarie zostają wykryte i należycie zgłoszone.</p> <p>W przypadku niewykrycia uszkodzeń lub awarii, zaświadczenie z przeprowadzonych testów i egzaminów jednoznacznie wskazuje kwalifikacje odpowiednie do obowiązków procedur i umiejętność rozróżnienia pomiędzy normalnymi a wadliwymi lub uszkodzonymi.</p>
<p>Kontrola i zgłaszanie wad i uszkodzeń przestrzeni ładunkowych, pokryw klap ładowni i zejściówek oraz zbiorników balastowych (ciąg dalszy)</p>	<p>Określanie przyczyn korozji w przestrzeniach ładunkowych, zbiornikach balastowych oraz sposobów rozpoznawania korozji i ochrony przed nią</p> <p>Znajomość procedur przeprowadzania kontroli</p> <p>Umiejętność wyjaśnienia sposobów wiarygodnego wykrywania wad i uszkodzeń</p> <p>Zrozumienie celu „programu wzmoczonych przeglądów”</p>		

Funkcja: Dbalosc o statek i opieka nad ludzmi na poziomie operacyjnym

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i bieglosc	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
Zapewnienie zgodnosci z wymaganiami, dotyczacymi zapobiegania zanieczyszczeniom	<p><i>Zapobieganie zanieczyszczeniom srodowiska morskiego oraz procedury w zakresie zapobiegania zanieczyszczeniom</i></p> <p>Znajomosc srodkow zaradczych, jakie nalezy podjac w celu ochrony srodowiska morskiego przed zanieczyszczeniem</p> <p>Procedury w celu zapobiegania skażeniom i wszystkie związane z tym urzadzenia</p> <p>Znaczenie aktywnych sposobow, majacych na celu ochronę srodowiska morskiego</p>	<p>Egzamin i ocena zaświadczeń uzyskanych z jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <p>.1 poświadczona praktyka morska</p> <p>.2 poświadczona praktyka na statku szkolnym</p> <p>.3 poświadczone szkolenie</p>	<p>Procedury monitorowania działań pokładowych oraz zapewnienie ich zgodności z wymaganiami MARPOL są w pełni przestrzegane</p> <p>Działania w celu zapewnienia utrzymania dobrej opinii w zakresie ochrony srodowiska</p>
Utrzymanie zdolnosci żeglujacej statku	<p><i>Statecznosć statku</i></p> <p>Biegła znajomosc i stosowanie tablic statecznosci, przegłębienia i naprężeń oraz schematów urzadzeń do obliczania naprężeń</p> <p>Zrozumienie podstawowych czynnosci, jakie nalezy podjac w razie częściowej utraty pływalnosci w stanie nieuszkodzonym</p> <p>Zrozumienie podstaw wodoszczelnosci</p> <p><i>Budowa statku</i></p> <p>Ogólna wiedza na temat głównych elementow statku i właściwych nazw różnych jego części</p>	<p>Egzamin i ocena zaświadczeń uzyskanych z jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <p>.1 poświadczona praktyka morska</p> <p>.2 poświadczona praktyka na statku szkolnym</p> <p>.3 poświadczone szkolenie na symulatorze, tam gdzie jest to wymagane</p> <p>.4 poświadczone szkolenie na urzadzeniach laboratoryjnych</p>	<p>Warunki statecznosci są zgodne z kryteriami IMO, dotyczacymi statecznosci statku w stanie nieuszkodzonym przy uwzględnieniu wszystkich warunkow załadowania</p> <p>Czynnosci zapewniające utrzymanie wodoszczelnosci statku są zgodne z przyjętą praktyką</p>
Zapobieganie pożarom, kontrolowanie i zwalczanie pożarow na statku	<p><i>Zapobieganie pożarom i urzadzenia do zwalczania pożarow</i></p> <p>Umiejetnosć organizowania ćwiczzeń przeciwpożarowych</p>	<p>Ocena zaświadczeń uzyskanych z poświadczonego szkolenia w zakresie zwalczania pożarow i ćwiczzeń praktycznych jak wykazano w sekcji A-VI/3</p>	<p>Rodzaj i zakres problemu są natychmiast rozpoznawane a wstępne czynnosci zgadzają się z procedurami i planami awaryjnymi statku</p>

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
	<p>Znajomość klas pożarów i zjawisk chemicznych im towarzyszących</p> <p>Znajomość systemów zwalczania pożarów</p> <p>Znajomość czynności, które należy podjąć na wypadek pożaru, łącznie z pożarami obejmującymi systemy paliwowe</p>		<p>Procedury ewakuacji, awaryjnego zatrzymania i odłączenia są odpowiednie do charakteru zagrożenia i zostają natychmiast wykonane</p> <p>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</p>
Obsługa urządzeń ratunkowych	<p><i>Ratowanie życia</i></p> <p>Umiejętność zorganizowania ćwiczeń opuszczenia statku i znajomość obsługi jednostek ratunkowych i łodzi ratowniczych, urządzeń do ich wodowania oraz sposobów wodowania, a także ich wyposażenia, w tym radiowych urządzeń satelitarnych EPIRB, SART, kombinezonów ratunkowych i środków ochrony termicznej</p>	Ocena zaświadczeń uzyskanych z poświadzonego szkolenia i ćwiczeń praktycznych jak wykazano w sekcji A-VI/2 punkty 1 do 4	Czynności związane z opuszczaniem 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
Stosowanie pierwszej pomocy medycznej na statku	<p><i>Pomoc medyczna</i></p> <p>Praktyczne stosowanie medycznych zaleceń i porad przekazywanych przez radio, włączając umiejętność 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 punkty 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, ochrony żeglugi i ochrony środowiska morskiego	Ocena zaświadczeń uzyskanych z egzaminów lub potwierdzonego szkolenia	Prawne wymagania dotyczące bezpieczeństwa życia na morzu, ochrony żeglugi i ochrony środowiska morskiego są poprawnie rozpoznawane

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
Stosowanie umiejętności przywódczych oraz pracy w zespole	<p>Praktyczna wiedza na temat zarządzania personelem pokładowym i szkolenia go</p> <p>Znajomość powiązanych międzynarodowych konwencji morskich, zaleceń oraz przepisów prawa krajowego</p> <p>Umiejętność zarządzania zadaniami i obowiązkami, z uwzględnieniem:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 planowania i koordynacji .2 podziału zadań pośród załogi .3 ograniczenia czasu i zasobów .4 ustalania priorytetów <p>Wiedza i umiejętności w dziedzinie skutecznego zarządzania zasobami:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 rozmieszczenie, podział oraz ustalenie priorytetów zasobów .2 skuteczna komunikacja na statku oraz z lądem .3 decyzje odzwierciedlają uwzględnienie doświadczenia zespołu .4 asertywność i umiejętności przywódcze, w tym motywowanie .5 zdobywanie i utrzymywanie rozeznania w sytuacji 	<p>Egzamin i ocena zaświadczeń uzyskanych z jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 poświadczone szkolenie .2 poświadczona praktyka morska .3 praktyczna demonstracja 	<p>Przydzielanie obowiązków członkom załogi, którzy są poinformowani o oczekiwanych standardach pracy oraz zachowaniu odpowiednim dla każdego z nich.</p> <p>Działania i cele szkoleniowe oparte są na ocenie bieżących kwalifikacji, zdolności oraz wymogów operacyjnych.</p> <p>Podejmowane działania są zgodne z obowiązującymi normami.</p> <p>Planowanie działań oraz rozmieszczenie zasobów następuje stosownie do potrzeb ustalenia priorytetów w celu wykonania koniecznych zadań</p> <p>Komunikacja przepływa w obie strony w sposób jasny i jednoznaczny</p> <p>Demonstrowane są skuteczne zachowania przywódcze</p> <p>Niezbędni członkowie załogi wymieniają między sobą odpowiednie zrozumienie aktualnej i przewidywanej sytuacji statku, jego położenia operacyjnego i okoliczności zewnętrznych</p>

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
Stosowanie umiejętności przywódczych oraz pracy w zespole (ciąg dalszy)	<p>Znajomość i umiejętność stosowania technik podejmowania decyzji</p> <p>.1 ocena sytuacji i ryzyka</p> <p>.2 określenie i rozważenie pojawiających się opcji</p> <p>.3 wybór sposobu działania</p> <p>.4 ocena skutków</p>		Decyzje są najbardziej efektywne do sytuacji
Działanie na rzecz bezpieczeństwa załogi i statku	<p>Znajomość technik samodzielnego przeżycia</p> <p>Wiedza w zakresie zapobiegania pożarom oraz umiejętność zwalczania i gaszenia pożarów</p> <p>Znajomość podstaw pierwszej pomocy</p> <p>Wiedza w zakresie bezpieczeństwa osobistego i odpowiedzialności zespołowej</p>	Ocena zaświadczeń uzyskanych na podstawie poświadczanego szkolenia i doświadczenia, jak określono w sekcji A-VI/1 punkt 2	<p>Prawidłowe użycie odpowiednich urządzeń zabezpieczających i ochronnych</p> <p>Przez cały czas przestrzegane są procedury i sposoby wykonywania pracy mające na celu ochronę personelu oraz statku</p> <p>Przez cały czas przestrzegane są procedury mające na celu ochronę środowiska morskiego</p> <p>Początkowe i dalsze działania mające na celu zapoznanie się z zagrożeniem są właściwe dla ustalonych procedur reakcji na niebezpieczeństwo</p>

Sekcja A-II/2

Minimalne wymogi do wydawania dyplomów kapitanom i starszym oficerom na statkach o pojemności brutto 500 lub większej

Standard kompetencji

1 Każdy kandydat, ubiegający się o wydanie dyplomu kapitana lub starszego oficera na statkach o pojemności brutto 500 lub większej powinien zostać zobowiązany do zademonstrowania kompetencji do podejmowania na poziomie zarządzenia zadań, obowiązków i odpowiedzialności określonych w kolumnie 1 tabeli A-II/2.

2 Minimalny zakres wiedzy, zrozumienia i biegłości wymaganych dla uzyskania dyplomu jest przedstawiony w kolumnie 2 tabeli A-II/2. Kolumna ta obejmuje, rozwija i pogłębia zagadnienia wyszczególnione w kolumnie 2 tabeli A-II/1 dla oficerów wachtowych.

3 Mając na uwadze fakt, że kapitan ponosi całkowitą odpowiedzialność za bezpieczeństwo i ochronę 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 i ochronę statku, jego pasażerów, załogi i ładunku lub na ochronę środowiska morskiego.

4 Poziom wiedzy w zakresie zagadnień wyszczególnionych w kolumnie 2 tabeli A-II/2 powinien być wystarczający, aby umożliwić kandydatowi pełnienie służby w charakterze kapitana lub starszego oficera.

5 Poziom wiedzy teoretycznej, zrozumienia 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 pojemności brutto 3000 lub większej, czy na statkach o pojemności brutto pomiędzy 500 a 3000.

6 Szkolenie i praktyka konieczna dla osiągnięcia niezbędnego poziomu wiedzy teoretycznej, zrozumienia i biegłości powinny uwzględniać stosowne wymagania niniejszej części oraz wytycznych wskazanych w części B niniejszego Kodeksu.

7 Od każdego kandydata do otrzymania dyplomu powinno się wymagać przedstawienia dowodu osiągnięcia wymaganego standardu kompetencji, zgodnie z metodami demonstrowania oraz kryteriami, określonymi w kolumnach 3 i 4 tabeli A-II/2.

Żegluga przybrzeżna

8 Administracja może wydać dyplom ograniczony dla potrzeb pracy na statkach uprawiających żeglugę przybrzeżną, przy czym dla potrzeb wydania takich dyplomów może pominąć wymogi, które nie mają zastosowania na wodach lub statkach, o których mowa, pod warunkiem, że zostanie uwzględnione bezpieczeństwo innych statków żeglujących na tych wodach.

Tabela A-II/2

Minimalny standard kompetencji dla kapitanów i starszych oficerów na statkach o pojemności brutto 500 lub większej

Funkcja: Żegluga na poziomie zarządzania

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
Planowanie podróży i prowadzenie żeglugi	<p>Planowanie podróży oraz żeglugi we wszystkich warunkach, przyjętymi metodami wykreślenia tras oceanicznych uwzględniając, np.:</p> <p>.1 wody o ograniczonym dostępie,</p> <p>.2 warunki meteorologiczne,</p> <p>.3 zalodzenie,</p> <p>.4 ograniczoną widzialność,</p> <p>.5 systemy rozgraniczenia ruchu,</p> <p>.6 obszary służby kontroli ruchu statków (VTS)</p> <p>.7 akweny rozległego oddziaływania pływów</p> <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 zaświadczeń uzyskanych z jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <p>.1 poświadczona praktyka morska</p> <p>.2 poświadczone szkolenie na symulatorze, tam gdzie jest to wymagane</p> <p>.3 poświadczone szkolenie na urządzeniach laboratoryjnych</p> <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 odpowiednie 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 żeglugi są dokładnie rozpoznane.</p>
Określenie pozycji i dokładności wynikłe z określania pozycji dowolnymi środkami	<p>Określanie pozycji we wszystkich warunkach:</p> <p>.1 za pomocą obserwacji ciał niebieskich,</p> <p>.2 za pomocą obserwacji terestrycznych, w tym zdolność wykorzystania odpowiednich map, wiadomości żeglarskich i</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 symulatorze tam gdzie jest to</p>	<p>Główna metoda wybrana dla określenia pozycji statku jest najodpowiedniejsza w przeważających warunkach i okolicznościach.</p> <p>Pozycja uzyskana z obserwacji ciał niebieskich jest</p>

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
	<p>innych publikacji do oceny dokładności wynikowej określania pozycji,</p> <p>.3 wykorzystanie nowoczesnych, elektronicznych pomocy nawigacyjnych, ze szczególną wiedzą, dotyczącą zasad ich działania, ograniczeń, źródeł błędów, wykrywania błędnego przedstawiania informacji oraz metod poprawiania w celu uzyskania dokładnej pozycji.</p>	<p>wymagane,</p> <p>.3 poświadczone szkolenie na urządzeniach laboratoryjnych</p> <p>użycie:</p> <p>.1 map, roczników nautycznych, nakresów, chronometru, sekstantu i kalkulatora,</p> <p>.2 map, publikacji nautycznych i instrumentów (lustro azymutalne, sekstant, log, urządzenia do sondowania, kompas) oraz podręczników producenta,</p> <p>.3 radaru, terestrycznych systemów elektronicznych, ustalających położenie, systemów nawigacji satelitarnej oraz odpowiednich map nawigacyjnych i publikacji.</p>	<p>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 wynikowi zastosowane są właściwie.</p>
<p>Określanie i uwzględnianie błędów kompasu</p>	<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 umiejętność obsługi i konserwacji głównych typów żyrokompasów.</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 symulatorze, tam gdzie jest to wymagane</p> <p>.3 poświadczone szkolenie na urządzeniach laboratoryjnych</p>	<p>Metoda i częstotliwość sprawdzania błędów kompasu magnetycznego i żyroskopowego zapewnia dokładność informacji.</p>

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
		Wykorzystanie: .1 obserwacji ciał niebieskich, .2 namiarów terestrycznych i porównania między kompasem magnetycznym a żyroskopowym.	
Koordynacja działań poszukiwawczych i ratowniczych.	Gruntowna znajomość i zdolność zastosowania procedur zawartych w Międzynarodowym lotniczym i morskim poradniku poszukiwania i ratowania (IAMSAR)	Egzamin i ocena zaświadczeń uzyskanych z jednego lub kilku następujących wymagań: .1 poświadczona praktyka morska .2 poświadczone szkolenie na symulatorze, tam gdzie jest to wymagane .3 poświadczone szkolenie na urządzeniach laboratoryjnych użycie: odpowiednich publikacji, map, danych meteorologicznych, szczegółowych danych statku, urządzeń radiokomunikacyjnych i innych dostępnych urządzeń oraz jednego lub więcej z następujących wymagań: .1 poświadczonych kursów szkoleniowych SAR, .2 poświadczonego szkolenia na symulatorze, tam gdzie jest to wymagane, .3 poświadczonego szkolenia na urządzeniach laboratoryjnych.	Plan koordynacji akcji poszukiwania i ratowania jest zgodny z międzynarodowymi wytycznymi i normami. Radiokomunikacja jest nawiązana i poprawne procedury komunikacyjne są przestrzegane na wszystkich etapach działań poszukiwawczych i ratowniczych.
Ustanowienie porządku i procedury pełnienia wachty	Gruntowna znajomość treści, zastosowania i celów Międzynarodowych Przepisów o	Egzamin i ocena zaświadczeń uzyskanych z jednego lub kilku następujących wymagań:	Organizacja i procedury pełnienia wachty są ustanowione i utrzymane zgodnie z

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
	<p>Zapobieganiu Zderzeniom na Morzu z 1972 r. ze zmianami.</p> <p>Gruntowna znajomość treści, stosowania i założeń zasad, które mają być przestrzegane przy pełnieniu wachty nawigacyjnej</p>	<p>.1 poświadczona praktyka morska</p> <p>.2 poświadczone szkolenie na symulatorze, tam gdzie jest to wymagane</p>	<p>międzynarodowymi przepisami i wytycznymi w celu zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi, ochrony środowiska morskiego oraz bezpieczeństwa statku i osób na pokładzie.</p>
<p>Utrzymywanie bezpieczeństwa żeglugi dzięki wykorzystaniu informacji pozyskiwanych z urządzeń i systemów nawigacyjnych pomocnych przy wydawaniu poleceń.</p> <p><i>Uwaga: Szkolenie i ocena wykorzystania ARPA nie są wymagane od tych, którzy pełnią służbę wyłącznie na statkach nie wyposażonych w ARPA. To ograniczenie powinno być odzwierciedlone w potwierdzeniu wydanym danemu członkowi załogi.</i></p>	<p>Ocena błędów systemowych i gruntowne zrozumienie aspektów działania nowoczesnych systemów nawigacyjnych.</p> <p>Przewidywanie ślepego pilotażu.</p> <p>Ocena informacji nawigacyjnych uzyskanych ze wszystkich źródeł, włączając radar i ARPA, w celu wydawania i wykonywania poleceń w celu uniknięcia kolizji i dla kierowania bezpieczną żeglugą statku.</p> <p>Wewnętrzne powiązania i optymalne wykorzystanie wszystkich dostępnych danych nawigacyjnych dla prowadzenia żeglugi.</p>	<p>Egzamin i ocena poświadczonego szkolenia na symulatorze radarowym i ARPA oraz spełnienie jednego lub kilku z następujących wymagań:</p> <p>.1 poświadczona praktyka morska</p> <p>.2 poświadczone szkolenie na symulatorze, tam gdzie jest to wymagane</p> <p>.3 poświadczone szkolenie na urządzeniach laboratoryjnych</p>	<p>Informacje uzyskane z urządzeń nawigacyjnych 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 z 1972 r. ze zmianami.</p>
<p>Utrzymanie bezpieczeństwa żeglugi dzięki wykorzystaniu ECDIS oraz pokrewnych systemów nawigacyjnych pomocnych przy wydawaniu poleceń</p> <p><i>Uwaga: Szkolenie i ocena wykorzystania ECDIS nie są wymagane od osób, które pełnią służbę wyłącznie na statkach nie wyposażonych w ECDIS. To ograniczenie powinno być odzwierciedlone w potwierdzeniu wydanym danemu członkowi załogi.</i></p>	<p>Zarządzanie procedurami operacyjnymi, plikami i danymi systemowymi, w tym:</p> <p>.1 zarządzanie pozyskiwaniem, udzielaniem pozwoleń oraz aktualizacją danych mapy oraz oprogramowania systemu w celu dostosowania się do ustalonych procedur</p> <p>.2 aktualizacja systemu i informacji, z uwzględnieniem aktualizacji wersji systemu ECDIS stosownie do</p>	<p>Ocena zaświadczeń uzyskanych z jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <p>.1 poświadczona praktyka morska</p> <p>.2 poświadczona praktyka na statku szkolnym</p> <p>.3 poświadczone szkolenie na symulatorze ECDIS</p>	<p>Procedury operacyjne wykorzystania ECDIS zostały ustalone, są stosowane i monitorowane.</p> <p>Działania podejmowane w celu zminimalizowania ryzyka dla bezpieczeństwa żeglugi.</p>

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
	<p>doskonalenia produktu przez sprzedającego</p> <p>.3 skonfigurowanie i zachowanie systemu oraz plików zapasowych</p> <p>.4 utworzenie i utrzymanie plików rejestracyjnych zgodnie z ustalonymi procedurami</p> <p>5. utworzenie i utrzymanie plików planu trasy zgodnie z ustalonymi procedurami</p> <p>6. korzystanie z funkcji książki rejestrowej i historii ścieżek ECDIS dla potrzeb kontroli funkcji systemowych, ustawień alarmowych oraz reakcji użytkownika</p> <p>Korzystanie z funkcji odtwarzania ECDIS dla potrzeb analizy przepłyniętej drogi, planowania trasy i analizy funkcji systemowych</p>		
<p>Prognozowanie pogody i warunków oceanograficznych</p>	<p>Umiejętność zrozumienia i interpretacji map synoptycznych oraz prognozowania pogody na danym obszarze, biorąc pod uwagę miejscowe warunki pogodowe i informacje uzyskane przez radiofaks.</p> <p>Wiedza o cechach charakterystycznych różnych systemów pogodowych, w tym cyklonów tropikalnych oraz unikania ośrodków sztormowych i unikania niebezpiecznych kwadrantów.</p> <p>Wiedza o systemie prądów oceanicznych</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 sprzęcie laboratoryjnym.</p>	<p>Przewidywanie prawdopodobnych warunków pogodowych w danym okresie, na podstawie wszelkich dostępnych informacji.</p> <p>Działania podejmowane w celu utrzymania bezpieczeństwa żeglugi minimalizują wszelkie ryzyko dla bezpieczeństwa statku.</p> <p>Podejmowane działania mają uzasadnione oparcie w danych statystycznych i obserwacji rzeczywistych warunków pogodowych</p>

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
	<p>Umiejętność wyliczenia warunków pływowych</p> <p>Wykorzystanie wszelkich odpowiednich publikacji nautycznych, dotyczących pływów i prądów</p>		
Reakcja na zagrożenie dla żeglugi	<p>Środki ostrożności podczas przybijania statku do brzegu</p> <p>Działania, które należy podjąć w przypadku nieuchronnego osiadania oraz po znalezieniu się statku na mieliźnie</p> <p>Zepchnięcie statku z mielizny z pomocą i bez pomocy</p> <p>Działania, które należy podjąć w przypadku nieuchronności zderzenia oraz po zderzeniu lub w przypadku naruszenia szczelności kadłuba z dowolnej przyczyny</p> <p>Ocena kontroli uszkodzeń</p> <p>Sterowanie awaryjne</p> <p>Ustawienie holu awaryjnego oraz procedury holownicze</p>	Egzamin oraz ocena zaświadczeń uzyskanych z instrukcji praktycznych, praktyki morskiej oraz praktycznych ćwiczeń stosowania procedur w przypadkach zagrożenia	<p>Następuje niezwłoczna identyfikacja rodzaju oraz skali problemu, zaś decyzje i działania minimalizują skutki wszelkich wadliwych działań systemów statku</p> <p>Komunikacja jest skuteczna i zgodna z ustalonymi procedurami</p> <p>Decyzje i działania zapewniają najwyższy możliwy stopień bezpieczeństwa ludzi na pokładzie</p>
Manewrowanie i obsługa statku w każdych warunkach	<p>Manewrowanie i obsługa statku w każdych warunkach, włączając:</p> <p>.1 manewry podczas podchodzenia do stacji pilotowej oraz przyjmowania i oddawania pilotów z odpowiednim uwzględnieniem pogody, pływów, inercji oraz drogi zatrzymania</p> <p>.2 obsługa statku na rzekach, w ujściach i na wodach o ograniczonym dostępie, przy uwzględnieniu oddziaływania prądu, wiatru i wody</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 symulatorze, tam gdzie jest to wymagane</p> <p>.3 poświadczone szkolenie na załogowym modelu statku w skali, tam gdzie jest to wymagane</p>	<p>Wszystkie decyzje dotyczące cumowania i kotwiczenia oparte są o właściwą ocenę właściwości manewrowych statku i cech silnika oraz sił, których wystąpienia należy oczekiwać podczas cumowania burtą lub stawania na kotwicy.</p> <p>W ruchu dokonywana jest pełna ocena możliwych wpływów wód płytkich i zakazanych, lodu, brzegów, warunków pływowych przechodzących statków oraz fali dziobowej i rufowej własnego statku w taki sposób, że statkiem</p>

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
	<p>o ograniczonym dostępie na reakcję steru.</p> <p>.3 zastosowanie technik stałej prędkości zwrotu,</p> <p>.4 manewrowanie na płytkiej wodzie, włączając redukcję zapasu wody pod stępką na skutek osiadania i kołysania wzdłużnego i poprzecznego,</p> <p>.5 wzajemne oddziaływanie między mijającymi się statkami oraz między własnym statkiem i pobliskimi brzegami (efekt kanałowy),</p> <p>.6 cumowanie i odcumowanie w różnych warunkach wiatru, pływ prądu z holownikami i bez,</p> <p>.7 wzajemne oddziaływanie statku i holownika,</p> <p>.8 wykorzystania systemów napędowych i manewrowych,</p>		<p>można bezpiecznie manewrować w różnych warunkach załadowania i pogody.</p>

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
<p>Manewrowanie i obsługa statku w każdych warunkach (ciąg dalszy)</p>	<p>.9 wybór kotwiczowiska, kotwiczenie na jednej lub dwóch kotwicach na ograniczonym kotwiczowisku 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 złych warunkach pogodowych, 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 wodowania łodzi ratowniczych lub jednostek ratunkowych podczas złej pogody</p> <p>.14 metody brania na pokład rozbitków z łodzi ratowniczych i jednostek ratunkowych</p> <p>.15 umiejętność określenia manewrowych cech charakterystycznych i napędu pospolitych typów statków ze specjalnym odniesieniem do inercji i cyrkulacji przy różnych zanurzeniach i prędkościach</p> <p>.16 znaczenie żeglugi przy obniżonej prędkości w celu uniknięcia uszkodzeń spowodowanych falą dziobową i falą rufową własnego statku</p>		

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
Manewrowanie i obsługa statku w każdych warunkach (ciąg dalszy)	<p>.17 praktyczne środki, które należy podjąć podczas żeglugi w lodzie lub w pobliżu lodu, względnie w warunkach gromadzenia się lodu na pokładzie</p> <p>.18 wykorzystanie planów rozgraniczenia ruchu oraz manewrowanie w ich granicach oraz w pobliżu, a także na obszarach objętych służbą kontroli ruchu statków (VTS)</p>		
Obsługa zdalnego sterowania instalacją napędową oraz systemy i obsługa maszyn	<p>Zasady obsługi siłowni morskich</p> <p>Maszyny pomocnicze na statku</p> <p>Ogólna znajomość morskiej terminologii maszynowej</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 symulatorze, tam gdzie jest to wymagane</p>	<p>Zespół napędowy, maszyny pomocnicze i urządzenia są zawsze obsługiwane zgodnie ze specyfikacją techniczną i w granicach bezpiecznego działania.</p>

Funkcja: Przeladunek i sztauowanie na poziomie zarządzania

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
<p>Planowanie i zapewnienie bezpiecznego załadunku, sztauowania, zabezpieczenia, dozór nad nimi podczas podróży i wyładowania ładunku.</p>	<p>Znajomość i zdolność stosowania odpowiednich międzynarodowych przepisów, kodów i norm, dotyczących bezpiecznego załadunku, sztauowania, zabezpieczania i transportu ładunków</p> <p>Znajomość wpływu ładunku i operacji ładunkowych na przegłębienie i stateczność.</p> <p>Wykorzystanie diagramów stateczności i przegłębienia 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 przeładunkowe i zabezpieczające oraz urządzenia mocujące</p> <p>Czynności załadunku i wyładunku, ze specjalnym uwzględnieniem transportu ładunków zidentyfikowanych w Kodeksie Bezpiecznego Postępowania przy Rozmieszczeniu i Mocowaniu Ładunków.</p> <p>Ogólna znajomość zbiornikowców i czynności na zbiornikowcach.</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 symulatorze, tam gdzie jest to wymagane</p> <p>wykorzystanie: tablic i diagramów stateczności, przegłębienia i naprężeń oraz urządzeń obliczających naprężenia.</p>	<p>Częstotliwość i zakres kontrolowania stanu ładunku są odpowiednie do jego charakteru i przeważających warunków.</p> <p>Niedopuszczalne lub nieprzewidziane zmiany stanu lub specyfikacji ładunku są natychmiast rozpoznawane oraz zostają podjęte 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>

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
	<p>Znajomość ograniczeń operacyjnych i konstrukcyjnych masowców</p> <p>Umiejętność wykorzystania wszelkich dostępnych danych pokładowych związanych z ładunkiem, przewozem i wyładunkiem ładunków luzem</p> <p>Umiejętność ustalenia procedur bezpiecznej obsługi ładunków, zgodnie z regulacjami zawartymi w stosownych instrumentach, takich jak Kodeks IMDG, Kodeks IMSBC, MARPOL 73/78 Załącznik III i V oraz innymi właściwymi informacjami</p> <p>Umiejętność wyjaśnienia podstawowych zasad ustalenia skutecznej komunikacji oraz doskonalenia kontaktów pomiędzy personelem statku i terminalu</p>		
Ocena zgłoszonych wad i uszkodzeń przestrzeni ładunkowych, pokryw włazów i zbiorników balastowych oraz podejmowanie właściwych działań	<p>Znajomość granic siły żywotnych elementów konstrukcji typowego masowca oraz umiejętność interpretacji przedstawionych danych dotyczących momentów gnących i sił tnących</p> <p>Umiejętność wyjaśnienia, w jaki sposób uniknąć szkodliwych skutków korozji, zmęczenia materiału oraz niewłaściwego przewożenia ładunku na zbiornikowcu</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 symulatorze, tam gdzie jest to wymagane</p> <p>wykorzystanie: tablic i diagramów stateczności, przegłębienia i naprężeń oraz urządzeń obliczających naprężenia.</p>	<p>Oceny oparte są na przyjętych zasadach, dobrze uzasadnione oraz prawidłowo przeprowadzone. Podejmowane decyzje są akceptowalne i mają na względzie bezpieczeństwo statku oraz przeważające okoliczności</p>
Przewożenie towarów niebezpiecznych	<p>Międzynarodowe przepisy, normy, kody i zalecenia dotyczące przewożenia ładunków niebezpiecznych, włączając Kodeks Morskich Towarów</p>	<p>Egzamin i ocena zaświadczeń uzyskanych z jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <p>.1 poświadczona praktyka morska</p>	<p>Planowany rozkład ładunku oparty jest na wiarygodnych informacjach i jest zgodny z ustanowionymi wytycznymi i wymaganiami</p>

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
	<p>Niebezpiecznych (IMDG) oraz Międzynarodowy Morski Kodeks Stałych Ładunków Masowych (Kodeks IMSBC)</p> <p>Przewożenie niebezpiecznych, ryzykownych i szkodliwych ładunków, środki ostrożności podczas ładowania i wyładunku oraz opieka podczas podróży.</p>	<p>.2 poświadczone szkolenie na symulatorze, tam gdzie jest to wymagane</p> <p>.3 poświadczone szkolenie specjalistyczne.</p>	<p>prawnymi.</p> <p>Informacje dotyczące niebezpieczeństw, ryzyk i szczególnych wymogów są zapisane w formacie odpowiednim dla łatwego korzystania w przypadku awarii.</p>

Funkcja: Dbalność o statek i opieka nad ludźmi na poziomie zarządzania

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
Kontrolowanie przegłębienia, stateczności i naprężeń	<p>Zrozumienie podstawowych zasad konstrukcji statku i teorii oraz czynników wpływających na przegłębienie i stateczność, a także środków niezbędnych dla zachowania odpowiedniego przegłębienia i stateczności</p> <p>Znajomość wpływu uszkodzenia, a w konsekwencji zatopienia przedziału na przegłębienie i stateczność statku oraz środki przeciwdziałania, jakie należy podjąć.</p> <p>Znajomość zaleceń IMO dotyczących stateczności statku.</p>	<p>Egzamin i ocena zaświadczeń uzyskanych z jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <p>.1 poświadczona praktyka morska</p> <p>.2 poświadczona praktyka na statku szkolnym</p> <p>.3 poświadczone szkolenie na symulatorze, tam gdzie jest to wymagane</p>	<p>Warunki stateczności i naprężeń są utrzymywane zawsze w bezpiecznych granicach.</p>

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
<p>Monitorowanie i kontrolowanie zgodności z wymaganiami prawnymi oraz z przedsięwzięciami zapewniającymi bezpieczeństwo życia na morzu, ochronę żeglugi i ochronę środowiska morskigo</p>	<p>Znajomość międzynarodowego prawa morskiego zawartego w międzynarodowych porozumieniach i konwencjach.</p> <p>Należy zwrócić szczególną uwagę na następujące zagadnienia:</p> <p>.1 dyplomy i inne dokumenty, które muszą znajdować się na statku zgodnie z wymogami konwencji międzynarodowych, sposób ich uzyskania oraz ich termin ważności</p> <p>.2 odpowiedzialność w świetle stosownych wymagań Międzynarodowej Konwencji w sprawie Linii Ładunkowych z 1966 r. ze zmianami</p> <p>.3 odpowiedzialność w świetle stosownych wymagań Międzynarodowej Konwencji w sprawie Bezpieczeństwa Życia na Morzu z 1974 r. ze zmianami</p> <p>.4 odpowiedzialność w świetle Międzynarodowej Konwencji o Zapobieganiu Zanieczyszczeniu Morza przez Statki ze zmianami</p> <p>.5 morska deklaracja zdrowia i wymagania Międzynarodowych Przepisów Zdrowia</p> <p>.6 odpowiedzialność w świetle międzynarodowych instrumentów wpływających na</p>	<p>Egzamin i ocena zaświadczeń uzyskanych z jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <p>.1 poświadczona praktyka morska</p> <p>.2 poświadczona praktyka na statku szkolnym</p> <p>.3 poświadczone szkolenie na symulatorze, tam gdzie jest to wymagane</p>	<p>Procedury monitorowania działań i konserwacji są zgodne z wymaganiami prawnymi.</p> <p>Potencjalne niezgodności są identyfikowane niezwłocznie i całkowicie.</p> <p>Planowane odnowienie i przedłużanie ważności certyfikatów zapewnia ciągłą ważność badanych przedmiotów i urządzeń.</p>

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
	<p>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>		
<p>Utrzymanie bezpieczeństwa i ochrony załogi i pasażerów statku, a także warunków operacyjnych dla systemów ratowania życia, przeciwpożarowych i innych systemów bezpieczeństwa</p>	<p>Gruntowna znajomość przepisów, dotyczących urządzeń ratunkowych (Międzynarodowa Konwencja w sprawie Bezpieczeństwa Życia na Morzu)</p> <p>Organizacja ćwiczeń przeciwpożarowych i ćwiczeń opuszczania statku.</p> <p>Utrzymanie sprawności działania systemów ratunkowych, przeciwpożarowych 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, podejmowane w następstwie pożaru, wybuchu, kolizji lub wejścia na mieliznę</p>	<p>Egzamin i ocena zaświadczeń uzyskanych z nauki praktycznej oraz poświadczonego szkolenia i praktyki morskiej</p>	<p>Procedury monitorowania wykrytego pożaru i systemy bezpieczeństwa zapewniają, że wszystkie alarmy są wykrywane natychmiast i zostają podjęte działania zgodne z ustanowionymi procedurami awaryjnymi</p>
<p>Opracowanie planu awaryjnego i planu ochrony przeciwwawaryjnej oraz planu opanowywania sytuacji awaryjnych</p>	<p>Przygotowanie planów awaryjnych w odpowiedzi na zagrożenia</p> <p>Budowa statku, z uwzględnieniem kontroli uszkodzeń</p> <p>Metody i środki zapobiegania pożarom, wykrywanie i gaszenie</p>	<p>Egzamin i ocena zaświadczeń uzyskanych z nauki praktycznej i poświadczonego szkolenia i praktyki morskiej</p>	<p>Procedury awaryjne są zgodne z ustanowionymi planami działania w sytuacjach awaryjnych</p>

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
	Funkcje i wykorzystanie urzędów ratunkowych		
Stosowanie umiejętności przywódczych i kierowniczych	<p>Wiedza na temat zarządzania personelem pokładowym i szkolenia go</p> <p>Znajomość powiązanych międzynarodowych konwencji morskich, zaleceń oraz przepisów prawa krajowego</p> <p>Umiejętność zarządzania zadaniami i obowiązkami, z uwzględnieniem:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 planowania i koordynacji .2 podziału zadań wśród załogi .3 ograniczenia czasu i zasobów .4 ustalania priorytetów <p>Wiedza i umiejętności w dziedzinie skutecznego dowodzenia załogą:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 rozmieszczenie, podział oraz ustalenie priorytetów wśród załogi .2 skuteczna komunikacja na statku oraz z lądem .3 decyzje odzwierciedlające uwzględnienie doświadczenia zespołu .4 asertywność i umiejętności przywódcze, w tym motywowanie .5 zdobywanie i utrzymywanie rozeznania w sytuacji 	<p>Ocena zaświadczeń uzyskanych z jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 poświadczone szkolenie .2 poświadczonej praktyki morskiej .3 poświadczone szkolenie na symulatorze 	<p>Przydzielanie obowiązków członkom załogi, którzy są poinformowani o oczekiwanych standardach pracy oraz zachowaniu odpowiednim dla każdego z nich.</p> <p>Działania i cele szkoleniowe oparte są na ocenie bieżących kwalifikacji, zdolności oraz wymogów operacyjnych.</p> <p>Podejmowane działania są zgodne z obowiązującymi normami.</p> <p>Planowanie działań oraz rozmieszczenie załogi następuje stosownie do potrzeb ustalenia priorytetów w celu wykonania koniecznych zadań</p> <p>Komunikacja przepląwa w obie strony w sposób jasny i jednoznaczny</p> <p>Demonstrowane są skuteczne zachowania przywódcze</p>

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
Stosowanie umiejętności przywódczych i kierowniczych (ciąg dalszy)	<p>Znajomość i umiejętność stosowania technik podejmowania decyzji</p> <p>.1 ocena sytuacji i ryzyka</p> <p>.2 określenie i rozważenie pojawiających się opcji</p> <p>.3 wybór sposobu działania</p> <p>.4 ocena skuteczności wyników</p> <p>Opracowanie, wdrożenie oraz nadzór nad standardowymi procedurami.</p>		<p>Niezbędni członkowie załogi wymieniają między sobą odpowiednie zrozumienie aktualnej i przewidywanej sytuacji statku, jego położenia operacyjnego i okoliczności zewnętrznych</p> <p>Podjęwane decyzje są optymalne dla sytuacji</p> <p>Podjęwane działania są skuteczne i zgodne z obowiązującym prawem</p>
Organizacja i kierowanie zapewnieniem opieki medycznej na statku.	<p>Gruntowna wiedza na temat wykorzystania i treści następujących publikacji:</p> <p>.1 Międzynarodowy Poradnik Medyczny dla Statków lub równoważne publikacje krajowe,</p> <p>.2 Sekcja medyczna Międzynarodowego Kodu Sygnałowego,</p> <p>.3 Poradnik Pierwszej Pomocy Medycznej do stosowania w wypadkach z udziałem Materiałów Niebezpiecznych</p>	Egzamin i ocena zaświadczeń z poświadczanego szkolenia.	Podjęwane czynności i procedury są realizowane przy prawidłowym i pełnym wykorzystaniu dostępnych porad

Sekcja A-II/3

Wymogi minimalne do wydawania dyplomów oficerom wachtowym i kapitanom statków o pojemności brutto poniżej 500 w żegludze przybrzeżnej

OFICER WACHTOWY**Standard kompetencji**

- 1 Każdy kandydat ubiegający się o wydanie dyplomu powinien:
 - .1 zostać zobowiązany do zademonstrowania kompetencji do podejmowania na poziomie operacyjnym zadań, obowiązków i odpowiedzialności, określonych w kolumnie 1 tabeli A-II/3;
 - .2 posiadać co najmniej odpowiednie świadectwo, upoważniające do posługiwania się radiotelefonem UKF, zgodnie z wymaganiami Regulaminu Radiokomunikacyjnego; oraz
 - .3 w przypadku wyznaczenia go jako główną osobę odpowiedzialną za radiokomunikację na wypadek zdarzeń niebezpiecznych – posiadać odpowiednie świadectwo wydane lub uznane na podstawie postanowień Regulaminu Radiokomunikacyjnego.
- 2 Minimalny zakres wiedzy, zrozumienia i biegłości wymaganych dla uzyskania dyplomu jest przedstawiony w kolumnie 2 tabeli A-II/3.
- 3 Poziom wiedzy w zakresie zagadnień wyszczególnionych w kolumnie 2 tabeli A-II/3 powinien być wystarczający, aby umożliwić kandydatowi pełnienie służby w charakterze oficera wachtowego.
- 4 Szkolenie i doświadczenie pozwalające osiągnąć niezbędny poziom wiedzy teoretycznej, zrozumienia i biegłości powinny być oparte na sekcji A-VIII/2, część 4-1 - Zasady, których należy przestrzegać podczas pełnienia wachty nawigacyjnej, a także powinno uwzględniać odpowiednie wymagania niniejszej części oraz wytycznych wskazanych w części B niniejszego Kodeksu.
- 5 Każdy kandydat ubiegający się o uzyskanie dyplomu powinien przedstawić dowody osiągnięcia wymaganego standardu kompetencji zgodnie z metodami demonstrowania oraz kryteriami oceny przedstawionymi w kolumnach 3 i 4 tabeli A-II/3.

Specjalne szkolenie

- 6 Każdy kandydat, ubiegający się o wydanie dyplomu oficera wachtowego na statkach o pojemności brutto mniejszej niż 500 w żegludze przybrzeżnej, który zgodnie z punktem 4.2.1 przepisy II/3, obowiązany jest do odbycia specjalnego szkolenia, powinien odbyć na statku szkolenie według zatwierdzonego programu, które:
 - .1 zapewnia, że podczas wymaganego okresu pełnienia służby na morzu kandydat otrzyma systematyczne praktyczne szkolenie i zdobędzie doświadczenie w zakresie zadań, obowiązków i odpowiedzialności oficera wachtowego z uwzględnieniem wytycznych podanych w sekcji B-II/1 niniejszego Kodeksu;

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

KAPITAN

7 Każdy kandydat ubiegający się o wydanie dyplomu kapitana statków o pojemności brutto poniżej 500 w żegludze przybrzeżnej powinien spełniać przedstawione poniżej wymogi oficera wachtowego. Ponadto należy od niego zażądać przedstawienia dowodu wiedzy i zdolności do wykonywania wszystkich obowiązków kapitana wskazanej jednostki.

Tabela A-II/3

Minimalny standard kompetencji dla kapitanów i oficerów wachtowych na statkach o pojemności brutto mniejszej niż 500 w żegludze przybrzeżnej

Funkcja: Żegluga na poziomie operacyjnym

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
<p>Planowanie i prowadzenie przejścia przybrzeżnego oraz określanie pozycji</p> <p><i>Uwaga: Szkolenie i ocena wykorzystania ECDIS nie są wymagane od osób, które pełnią służbę wyłącznie na statkach niewyposażonych w ECDIS. To ograniczenie powinno być odzwierciedlone w potwierdzeniu wydanym danemu marynarzowi.</i></p>	<p><i>Nawigacja</i></p> <p>Umiejętność określania pozycji statku poprzez wykorzystanie:</p> <p>.1 znaków lądowych</p> <p>.2 pomocy nawigacyjnych, włączając latarnie morskie, stawy i pławy</p> <p>.3 zliczenie matematyczne, z uwzględnieniem wiatrów, pływów, prądów i zakładanej prędkości</p> <p>Gruntowna znajomość i zdolność do wykorzystania map nawigacyjnych i publikacji takich jak locje, tablice pływów, wiadomości żeglarskie, radiowe ostrzeżenia nawigacyjne oraz informacje o trasach statków.</p> <p>Meldowanie zgodnie z Ogólnymi Przepisami o Meldowaniu Statków i procedurami VTS.</p> <p>Uwaga: Ten punkt jest</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>użycie: katalogów map, map, publikacji nawigacyjnych, radiowych ostrzeżeń nawigacyjnych, sekstantu, namiernika, elektronicznych urządzeń nawigacyjnych, echosond, kompasu</p>	<p>Informacje uzyskane z map nawigacyjnych i publikacji są odpowiednie, interpretowane poprawnie i właściwie stosowane.</p> <p>Podstawowa metoda określania pozycji statku jest najodpowiedniejsza w istniejących okolicznościach i warunkach.</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> <p>Wybór map i publikacji jest na danym statku najobszerniejszy dla danego akwenu nawigacji a mapy są unowocześniane zgodnie z najnowszymi dostępnymi informacjami.</p>

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
	wymagany tylko do wydania dyplomu kapitana.		
Planowanie i prowadzenie przejścia przybrzeżnego oraz określanie pozycji (ciąg dalszy)	<p>Planowanie podróży oraz nawigacji we wszystkich warunkach przyjętymi metodami wykreślenia tras oceanicznych uwzględniając, np:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 wody o ograniczonym dostępie, .2 warunki meteorologiczne, .3 zalodzenie, .4 ograniczoną widzialność, .5 systemy rozgraniczenia ruchu, .6 Obszary służby kontroli i nadzoru ruchu statków (VTS) .7 akweny rozległego oddziaływania pływów <p>Uwaga: Ten punkt jest wymagany tylko do wydania dyplomu kapitana.</p> <p>Gruntowna wiedza i umiejętność użycia ECDIS</p>	<p>Egzamin i ocena zaświadczeń uzyskanych z jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 poświadczona praktyka morska .2 poświadczone szkolenie na symulatorze ECDIS 	

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
Planowanie i prowadzenie przejścia przybrzeżnego oraz określanie pozycji (ciąg dalszy)	<p><i>Pomoce i urządzenia nawigacyjne</i></p> <p>Umiejętność bezpiecznej obsługi i określenie położenia statku przy pomocy wszelkich pomocy i urządzeń nawigacyjnych powszechnie stosowanych na pokładach tych statków</p> <p><i>Kompasy</i></p> <p>Znajomość błędów i korygowanie kompasów magnetycznych</p> <p>Umiejętność określenia błędów kompasu przy wykorzystaniu środków terestrycznych oraz uwzględnianie tych błędów</p> <p><i>Pilot automatyczny</i></p> <p>Znajomość systemów automatycznego pilotażu i procedur; przełączanie sterowania ręcznego na automatyczne i z powrotem; regulacja sterowania dla uzyskania optymalnego działania</p> <p><i>Meteorologia</i></p> <p>Umiejętność wykorzystania i interpretowania informacji uzyskanych z okrętowych przyrządów meteorologicznych</p> <p>Umiejętność charakteryzowania różnych rodzajów pogody, meldowania, znajomość sposobów rejestrowania</p> <p>Umiejętność stosowania dostępnych informacji meteorologicznych</p>	Ocena zaświadczeń uzyskanych z zatwierzonego symulatora radarowego	<p>Sprawdzanie działania i przetestowanie systemów nawigacyjnych zgodnie z zaleceniami producentów, dobrą praktyką nawigacyjną i zgodnie z postanowieniami IMO, dotyczącymi norm działania dla urządzeń 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> <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>

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
Pełnienie bezpiecznej wachty nawigacyjnej	<p><i>Pełnienie wachty</i></p> <p>Gruntowna znajomość treści, stosowania i celów Międzynarodowych Przepisów o Zapobieganiu Zderzeniom na Morzu z 1972 r. ze zmianami</p> <p>Znajomość treści zasad, których należy przestrzegać podczas pełnienia wachty nawigacyjnej</p> <p>Wykorzystywanie systemu kierowania ruchem zgodnie z Ogólnymi Postanowieniami w Sprawie Tras Żeglugowych</p> <p>Meldowanie zgodnie z Ogólnymi Przepisami o Meldowaniu Statków i procedurami VTS</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 poświadczone szkolenie na urządzeniach laboratoryjnych</p>	<p>Pełnienie, przekazywanie i zdawanie wachty jest zgodne z przyjętymi zasadami i procedurami</p> <p>Odpowiednia obserwacja jest prowadzona 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 z 1972 r. ze zmianami i są poprawnie rozpoznawane</p> <p>Częstotliwość i zakres kontrolowania ruchu statku i środowiska jest zgodna z przyjętymi zasadami i procedurami</p> <p>Czynności dla uniknięcia nadmiernego zbliżenia i kolizji z innymi statkami są zgodne z Międzynarodowymi Przepisami o Zapobieganiu Zderzeniom na Morzu z 1972 r. ze zmianami</p> <p>Decyzje dotyczące poprawienia kursu oraz/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 żeglugi statku</p> <p>Odpowiedzialność za bezpieczną nawigację jest zawsze wyraźnie określona, włączając okresy, kiedy na mostku znajduje się kapitan oraz podczas pilotowania</p>

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
<p>Reakcja na niebezpieczeństwo</p>	<p>Procedury awaryjne, obejmujące:</p> <p>.1 środki ostrożności dla ochrony i bezpieczeństwa pasażerów w sytuacjach awaryjnych</p> <p>.2 wstępną ocenę uszkodzeń i kontrolę uszkodzeń</p> <p>.3 działania, jakie należy podjąć po kolizji</p> <p>.4 działania, jakie należy podjąć po wejściu na mieliznę</p> <p>Ponadto następujące zagadnienia powinny być włączone dla uzyskania dyplomu kapitana.</p> <p>.1 sterowanie awaryjne</p> <p>.2 procedury holowania i procedury bycia holowanym</p> <p>.3 ratowanie ludzi na morzu</p> <p>.4 pomoc statkowi w niebezpieczeństwie</p> <p>.5 podejmowanie działań na wypadek niebezpieczeństwa powstałego w porcie</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 nauka praktyczna</p>	<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>
<p>Reakcja na sygnał niebezpieczeństwa na morzu</p>	<p><i>Działania poszukiwawcze i ratownicze</i></p> <p>Znajomość treści Międzynarodowego lotniczego i morskiego poradnika poszukiwania i ratowania (IAMSAR)</p>	<p>Egzamin i ocena zaświadczeń z praktycznej nauki lub potwierdzonego szkolenia na symulatorze, tam gdzie jest ono wymagane</p>	<p>Sygnał alarmowy lub sygnał niebezpieczeństwa zostaje natychmiast zidentyfikowany</p> <p>Plany awaryjne i instrukcje postępowania w odpowiednim porządku są wdrożone i przestrzegane</p>

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
Manewrowanie statkiem i obsługa siłowni małego statku	<p><i>Manewrowanie statkiem i obsługa statku</i></p> <p>Znajomość czynników wpływających na bezpieczne manewrowanie i obsługę statku</p> <p>Obsługa siłowni małego statku i mechanizmów pomocniczych</p> <p>Właściwe procedury kotwiczenia i cumowania</p>	<p>Egzamin i ocena zaświadczeń uzyskanych z jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <p>.1 poświadczona praktyka morską</p> <p>.2 poświadczone szkolenie na statku szkolnym</p> <p>.3 poświadczone szkolenie na symulatorze, tam gdzie jest to wymagane</p>	<p>Bezpieczne granice działania napędu statku, systemu sterowego i zasilania nie są przekraczane przy normalnym manewrowaniu</p> <p>Poprawki dokonywane w kursie i prędkości statku utrzymują bezpieczeństwo żeglugi</p> <p>Siłownia, mechanizmy pomocnicze i urządzenia są zawsze obsługiwane zgodnie z wymogami technicznymi w granicach bezpiecznego działania</p>

Funkcja: Przeladunek i sztauowanie na poziomie operacyjnym

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
Kontrolowanie załadunku, sztauowania, zabezpieczania i wyładunku ładunków oraz dozór nad nimi podczas podróży	<p><i>Przeladunek, sztauowanie i zabezpieczanie ładunku</i></p> <p>Znajomość bezpiecznego przeladunku, sztauowania i zabezpieczania ładunku, włączając ładunki niebezpieczne, ryzykowne i szkodliwe oraz ich wpływ na bezpieczeństwo życia i statku</p> <p>Wykorzystanie Międzynarodowego Morskiego Kodeksu Ładunków Niebezpiecznych (IMDG)</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>Operacje z ładunkiem wykonywane są zgodnie z planem ładunkowym lub innymi dokumentami oraz ustanowionymi regulami/przepisami bezpieczeństwa, instrukcjami obsługi urządzeń i ograniczeniami sztauowania na statku.</p> <p>Przeladunek niebezpiecznych, ryzykownych, szkodliwych ładunków jest zgodny z międzynarodowymi przepisami i uznanymi normami oraz zasadami bezpiecznej praktyki</p>

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

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
Zapewnienie zgodności z wymaganiami dotyczącymi zapobiegania zanieczyszczeniom	<p><i>Zapobieganie zanieczyszczeniom środowiska morskiego oraz postępowanie w zakresie przeciwdziałania tym zanieczyszczeniom</i></p> <p>Znajomość środków zaradczych, jakie należy podjąć w celu ochrony środowiska morskiego przed zanieczyszczeniem oraz zasad postępowania w zakresie przeciwdziałania tym zanieczyszczeniom</p> <p>Procedury przeciwdziałania zanieczyszczeniom oraz wszelkie związane z tym wyposażenie</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>Procedury monitorowania działań pokładowych oraz zapewnienie ich zgodności z wymaganiami MARPOL są w pełni przestrzegane</p>

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
Utrzymanie zdolności żeglugowej statku	<p><i>Stateczność statku</i></p> <p>Biegła znajomość i stosowanie tablic stateczności, przeglębienia 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><i>Budowa statku</i></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> <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 poświadczone szkolenie na urządzeniach laboratoryjnych</p>	<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>
Zapobieganie pożarom, kontrolowanie i zwalczanie pożarów na statku	<p><i>Zapobieganie pożarom i urządzenia do zwalczania pożarów</i></p> <p>Umiejętność organizowania ćwiczeń przeciwpożarowych</p> <p>Znajomość klas pożarów i zjawisk chemicznych im towarzyszących</p> <p>Znajomość systemów przeciwpożarowych</p> <p>Zrozumienie czynności, które należy podjąć na wypadek pożaru, łącznie z pożarami obejmującymi systemy paliwowe</p>	<p>Ocena zaświadczeń uzyskanych z poświadczonego szkolenia w zakresie zwalczania pożarów i ćwiczeń praktycznych jak wykazano w sekcji A-VI/3</p>	<p>Rodzaj i zakres problemu są natychmiast rozpoznawane a wstępne czynności zgadzają się z procedurami i planami awaryjnymi statku</p> <p>Ewakuacja, zasady awaryjnego zatrzymania statku i odłączenia są odpowiednie do charakteru zagrożenia i są natychmiast wykonywane</p> <p>Zachowanie właściwego porządku, poziomy i skale czasowe sporządzanych sprawozdań, jak też informowanie personelu na pokładzie są stosowne do charakteru niebezpieczeństwa i odzwierciedlają rangę problemu</p>

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
Obsługa urządzeń ratunkowych	<p><i>Ratowanie życia</i></p> <p>Umiejętność zorganizowania ćwiczeń opuszczenia statku i znajomość obsługi jednostek ratunkowych i łodzi ratowniczych, urządzeń do ich wodowania oraz sposobów wodowania, a także ich wyposażenia, w tym radiowych urządzeń satelitarnych EPIRB, SART, kombinezonów ratunkowych i środków ochrony termicznej</p>	Ocena zaświadczeń uzyskanych z poświadzonego szkolenia i ćwiczeń praktycznych jak wykazano w sekcji A-VI/2, punkty 1-4	Czynności związane z opuszczaniem 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
Stosowanie pierwszej pomocy medycznej na statku	<p><i>Pomoc medyczna</i></p> <p>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</p>	Ocena zaświadczeń uzyskanych z potwierdzonego szkolenia jak wykazano w sekcji A-VI/4, punkty 1 do 3	Rozpoznanie prawdopodobnej przyczyny, charakteru i rozległości uszkodzeń ciała lub stanu zdrowia są szybkie, a leczenie zmniejsza bezpośrednio zagrożenie dla życia
Kontrolowanie zgodności z wymogami prawnymi	Podstawowa praktyczna znajomość stosownych konwencji IMO dotyczących bezpieczeństwa życia na morzu, ochrony żeglugi i ochrony środowiska morskiego	Ocena zaświadczeń uzyskanych z egzaminów lub poświadzonego szkolenia	Wymogi prawne, dotyczące bezpieczeństwa życia na morzu oraz ochrony środowiska morskiego są poprawnie rozpoznawane
Wkład w bezpieczeństwo załogi i statku	<p>Znajomość technik samodzielnego przeżycia</p> <p>Wiedza w zakresie zapobiegania pożarom oraz umiejętność zwalczania i gaszenia pożarów</p> <p>Znajomość podstaw pierwszej pomocy</p> <p>Wiedza w zakresie bezpieczeństwa osobistego i odpowiedzialności zespołowej</p>	Ocena zaświadczeń uzyskanych na podstawie zatwierdzonego szkolenia i doświadczenia, jak określono w sekcji A-VI/1, punkt 2	<p>Prawidłowe użycie odpowiednich urządzeń zabezpieczających i ochronnych</p> <p>Przez cały czas przestrzegane są procedury i sposoby wykonywania pracy mające na celu ochronę załogi oraz statku</p> <p>Przez cały czas przestrzegane są procedury mające na celu ochronę środowiska morskiego</p> <p>Początkowe i dalsze</p>

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
			działania mające na celu zapoznanie się z zagrożeniem odpowiadają ustalonym procedurom reakcji na niebezpieczeństwo

Sekcja A-II/4

Minimalne wymogi do wydawania świadectw marynarzom wchodzącym w skład wachty nawigacyjnej

Standard kompetencji

1 Każdy marynarz wchodzący w skład wachty nawigacyjnej na statku morskim o pojemności brutto 500 lub większej, powinien zostać zobowiązany do zademonstrowania kompetencji do wykonywania funkcji nawigacyjnych na poziomie pomocniczym, jak określono w kolumnie 1 tabeli A-II/4.

2 Minimalny zakres wiedzy, zrozumienia i biegłości wymaganych od marynarza wchodzącego w skład nawigacyjnej na statku morskim o pojemności brutto 500 lub większej jest przedstawiony w kolumnie 2 tabeli A-II/4.

3 Każdy kandydat ubiegający się o otrzymanie świadectwa powinien zostać zobowiązany do przedstawienia dowodu na spełnienie wymaganego standardu kompetencji zgodnie z metodami demonstrowania oraz kryteriami oceny przedstawionymi w kolumnach 3 i 4 tabeli A-II/4. Pojęcie „sprawdzian praktyczny” zamieszczone w kolumnie 3 może oznaczać uznane szkolenie na lądzie, gdzie kandydaci zostają poddani praktycznemu sprawdzianowi.

4 W przypadku braku tabel kompetencyjnych w celu 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-II/4

Minimalny standard kompetencji dla marynarzy wchodzących w skład wachty nawigacyjnej

Funkcja: Żegluga na poziomie pomocniczym

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 poświadczonej praktyki morskiej lub .3 poświadczonego szkolenia na statku szkolnym	Utrzymywany jest stały kurs w dopuszczalnych granicach z uwzględnieniem akwenu pływania oraz stanu morza. Zmiany kursu są łagodne i przebiegają pod kontrolą Porozumiewanie się jest zawsze wyraźne i zwięzłe a komendy są potwierdzane w sposób przyjęty na statkach
Utrzymywanie właściwej obserwacji wzrokowej i słuchowej	Odpowiedzialność wachty na oku, włącznie ze zgłaszaniem przybliżonego zamiaru sygnału dźwiękowego, światła lub innego przedmiotu w stopniach lub rumbach	Ocena zaświadczeń uzyskanych z: .1 testów praktycznych lub .2 poświadczonej praktyki morskiej lub .3 poświadczonego szkolenia na statku szkolnym	Sygnaly dźwiękowe, światła i inne przedmioty są natychmiast wykrywane, a ich odpowiednie namiary w stopniach lub rumbach meldowane oficerowi wachtowemu
Działanie na rzecz kontrolowania i bezpiecznego kierowania wachtą	Okrętowe pojęcia i definicje Wykorzystanie odpowiednich, wewnętrznych systemów łączności i systemów alarmowych Umiejętność zrozumienia rozkazów i porozumiewania się z oficerem wachtowym w sprawach związanych z pełnieniem obowiązków wachtowych Procedury zdania, pełnienia i przyjęcia wachty Informacje wymagane do pełnienia bezpiecznej wachty	Ocena zaświadczeń uzyskanych z potwierdzonej praktyki morskiej lub potwierdzonego szkolenia na statku szkolnym	Porozumiewanie się jest wyraźne i zwięzłe, a od oficera wachtowego oczekuje się rady lub wyjaśnień, gdy informacje lub instrukcje dotyczące pełnienia wachty nie zostały wyraźnie zrozumiane Pełnienie, przyjęcie i przekazanie wachty jest zgodne z przyjętą praktyką i procedurami.

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
	Podstawowe procedury ochrony środowiska		
Obsługa urządzeń awaryjnych i stosowanie procedur awaryjnych	Znajomość obowiązków w razie awarii oraz sygnałów alarmowych Znajomość pirotechnicznych sygnałów alarmowych, satelitarnych EPIRB i SART Unikanie fałszywych alarmów wzywania pomocy oraz czynności, jakie należy podjąć na wypadek przypadkowego ich uruchomienia	Ocena zaświadczeń uzyskanych z poświadczonej praktyki morskiej lub poświadczonego szkolenia na statku szkolnym	Początkowe czynności po uświadomieniu sobie niebezpieczeństwa lub nienormalnej sytuacji są zgodne z ustaloną praktyką i zasadami. Porozumiewanie się jest zawsze wyraźne i zwięzłe, a komendy są potwierdzane w sposób przyjęty na statkach. Integralność systemów awaryjnych i systemów alarmowania o niebezpieczeństwie jest ciągle utrzymywana.

Sekcja A-II/5

Minimalne wymogi do wydawania świadectw starszym marynarzom

Standard kompetencji

1 Każdy starszy marynarz pełniący służbę na statku morskim o pojemności brutto 500 lub większej powinien zostać zobowiązany do zademonstrowania kompetencji do wykonywania funkcji nawigacyjnych na poziomie pomocniczym, jak określono w kolumnie 1 tabeli A-II/5.

2 Minimalny zakres wiedzy, zrozumienia i biegłości wymaganych od starszego marynarza na statku morskim o pojemności brutto 500 lub większej jest przedstawiony w kolumnie 2 tabeli A-II/5.

3 Każdy kandydat, ubiegający się o wydanie świadectwa powinien przedstawić dowody osiągnięcia wymaganego standardu kompetencji zgodnie z metodami demonstrowania oraz kryteriami oceny przedstawionymi w kolumnach 3 i 4 tabeli A-II/5.

Tabela A-II/5

Minimalny standard kompetencji dla starszych marynarzy**Funkcja: Żegluga na poziomie pomocniczym**

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
Działanie na rzecz pełnienia bezpiecznej wachty nawigacyjnej	Umiejętność zrozumienia rozkazów i porozumiewania się z oficerem wachtowym w sprawach związanych z pełnieniem obowiązków wachtowych Procedury zdania, pełnienia i przyjęcia wachty Informacje wymagane do pełnienia bezpiecznej wachty	Ocena zaświadczeń uzyskanych z potwierdzonej praktyki morskiej lub egzaminów praktycznych	Porozumiewanie się jest wyraźne i zwięzłe Pełnienie, przyjęcie i przekazanie wachty są zgodne z przyjętą praktyką i procedurami.
Działanie na rzecz zatrzymywania, kotwiczenia i innych czynności cumowania statku	Wiedza praktyczna w zakresie systemu cumowniczego oraz procedur powiązanych, z uwzględnieniem .1 funkcji lin cumowniczych i holowniczych oraz sposobu, w jaki każda lina działa w ramach systemu jako całości .2 wydajności, bezpiecznych obciążeń roboczych oraz wytrzymałości na zerwanie sprzętu cumowniczego, z uwzględnieniem linek cumowniczych, lin syntetycznych i włókiennych, wyciągarek, wind kotwicznych, kabestanów, pachółków, podstawek klinowych oraz słupków cumowniczych .3 procedury i porządek czynności dla zamocowania i zwalniania lin cumowniczych i ciągnących, z uwzględnieniem lin holowniczych .4 procedury i porządek czynności dla wykorzystania kotwic przy różnych działaniach Praktyczna wiedza w zakresie procedur oraz porządku	Ocena zaświadczeń uzyskanych z jednego lub kilku następujących wymagań: .1 poświadczona praktyka morska .2 praktyczne szkolenie .3 egzamin .4 poświadczona praktyka na statku szkolnym .5 poświadczone szkolenie na symulatorze, tam gdzie jest to wymagane	Działania są przeprowadzane zgodnie z ustaloną praktyką bezpieczeństwa i instrukcjami obsługi sprzętu

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
	czynności związanych z cumowaniem przy boji lub bojach		

Funkcja: Przeladunek i sztautowanie na poziomie pomocniczym

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
Działanie na rzecz przeladunku towarów i zapasów	<p>Znajomość procedur bezpiecznego przeladunku, sztautowania i zabezpieczania ładunku i zapasów, włączając niebezpieczne, ryzykowne i szkodliwe substancje i płyny</p> <p>Podstawowa wiedza na temat poszczególnych rodzajów ładunków oraz środki ostrożności, których należy przestrzegać w przedmiocie poszczególnych rodzajów ładunków, a także identyfikacja oznakowania IMDG</p>	<p>Ocena zaświadczeń uzyskanych z jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <p>.1 poświadczona praktyka morska</p> <p>.2 praktyczne szkolenie</p> <p>.3 egzamin</p> <p>.4 poświadczona praktyka na statku szkolnym</p> <p>.5 poświadczone szkolenie na symulatorze, tam gdzie jest to wymagane</p>	<p>Działania z ładunkiem i zapasami wykonywane są zgodnie z ustanowionymi procedurami bezpieczeństwa i instrukcjami obsługi urządzeń</p> <p>Przeladunek niebezpiecznych, ryzykownych, szkodliwych ładunków lub zapasów jest zgodny z przyjętą praktyką bezpieczeństwa</p>

Funkcja: Dbalność o statek i opieka nad ludźmi na poziomie pomocniczym

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
Działanie na rzecz bezpiecznej obsługi sprzętów i maszyn pokładowych	<p>Znajomość sprzętu pokładowego, w tym:</p> <p>.1 funkcji oraz wykorzystania zaworów i pomp, podnośników, dźwigów, bomów i podobnego sprzętu</p> <p>2. funkcji oraz wykorzystania wciągarek, wind kotwicznych, kabestanów i podobnego sprzętu</p> <p>3. włazów, drzwi wodoszczelnych, otworów przelotowych i podobnego sprzętu</p>	<p>Ocena zaświadczeń uzyskanych z jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <p>.1 poświadczona praktyka morska</p> <p>.2 praktyczne szkolenie</p> <p>.3 egzamin</p> <p>.4 poświadczona praktyka na statku szkolnym</p>	<p>Działania wykonywane są zgodnie z ustanowionymi procedurami bezpieczeństwa i instrukcjami obsługi urządzeń</p>

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
<p>Działanie na rzecz bezpiecznej obsługi sprzętów i maszyn pokładowych (ciąg dalszy)</p>	<p>.4 lin włókiennych i drucianych, kabli i łańcuchów, w tym ich konstrukcji, użycia, oznakowania, utrzymania i prawidłowego sztauowania</p> <p>5. umiejętność stosowania i rozumienia podstawowych sygnałów do obsługi sprzętu, w tym wciągarek, wind kotwicznych, dźwigów i podnośników</p> <p>6. umiejętność obsługi sprzętu kotwicznego w różnych warunkach, takich jak kotwiczenie, podnoszenie kotwicy, zabezpieczanie na morzu oraz w sytuacjach alarmowych</p> <p>Znajomość następujących procedur i umiejętność:</p> <p>.1 zbrojenie i rozbieranie ławeczki bosmańskiej i pomostu roboczego</p> <p>.2 zbrojenie i rozbieranie trapów pilotowych, podnośników, tarcz przeciw szczurom i schodni</p> <p>.3 stosowanie marynarskich umiejętności skutniczych, w tym prawidłowe korzystanie z węzłów, splotów i korków</p> <p>Używanie i obsługa urządzeń i sprzętu pokładowego i do przenoszenia towarów:</p> <p>.1 urządzenia dostępu, wiazy i pokrywy wiazowe, rampy, drzwi lub windy boczne/dziobowe/rufowe</p> <p>.2 systemy rurociągowie – zezowe oraz balastowe rurociągi ssące i studnie</p> <p>.3 dźwigi, żurawie masztowe, wciągarki</p>	<p>Ocena świadectwa uzyskanego w wyniku praktycznej demonstracji</p> <p>Ocena świadectwa uzyskanego w wyniku praktycznej demonstracji</p> <p>Ocena świadectwa uzyskanego w wyniku praktycznej demonstracji</p>	<p>Komunikacja w granicach odpowiedzialności obsługującego jest niezmiennie skuteczna</p> <p>Sprzęt obsługiwany jest bezpiecznie i zgodnie z ustalonymi procedurami</p> <p>Demonstracja prawidłowych metod zbrojenia i rozbierania, zgodnie z bezpieczną praktyką roboczą</p> <p>Demonstracja prawidłowego tworzenia i użycia węzłów, splotów, korków, opasek, motowiazań, jak również prawidłowego okrywania brezentem</p>

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
Działanie na rzecz bezpiecznej obsługi sprzętów i maszyn pokładowych (ciąg dalszy)	Wiedza o wciąganiu i opuszczaniu flag oraz znajomość głównych pojedynczych sygnałów flagowych. (A, B, G, H, O, P, Q)		Demonstracja prawidłowych metod użycia klocków i wielokrążków Demonstracja prawidłowych metod obsługi lin, linek, kabli i łańcuchów
Stosowanie środków bezpieczeństwa i higieny pracy	Wiedza praktyczna o zasadach bezpieczeństwa i higieny pracy oraz osobistego bezpieczeństwa na pokładzie, z uwzględnieniem: .1 pracy na wysokości .2pracy za burtą .3 pracy w zamkniętych przestrzeniach .4 systemów zezwalania na pracę .5 użycia lin .6 techniki podnoszenia przedmiotów i techniki zapobiegania uszkodzeniom kręgosłupa .7 bezpieczeństwa urządzeń elektrycznych .8 bezpieczeństwa urządzeń mechanicznych .9 bezpieczeństwa w zakresie zagrożenia chemicznego i biologicznego .10 osobistego sprzętu bezpieczeństwa	Ocena zaświadczeń uzyskanych z jednego lub kilku następujących wymagań: .1 poświadczona praktyka morska .2 praktyczne szkolenie .3 egzamin .4 poświadczona praktyka na statku szkolnym	Przez cały czas przestrzegane są procedury i sposoby wykonywania pracy mające na celu ochronę załogi oraz statku Przestrzeganie zasad bezpieczeństwa pracy oraz prawidłowe użycie odpowiednich urządzeń zabezpieczających i ochronnych przez cały czas
Stosowanie środków ostrożności oraz Działanie na rzecz zapobiegania zanieczyszczeniom środowiska morskiego	Znajomość środków zaradczych, jakie należy podjąć w celu ochrony środowiska morskiego przed zanieczyszczeniem Znajomość użycia i obsługi urządzeń służących do przeciwdziałania zanieczyszczeniom Znajomość zatwierdzonych metod usuwania środków zanieczyszczających morze	Ocena zaświadczeń uzyskanych z jednego lub kilku następujących wymagań: .1 poświadczona praktyka morska .2 praktyczne szkolenie .3 egzamin .4 poświadczona praktyka na statku szkolnym	Procedury mające na celu ochronę środowiska morskiego są przestrzegane przez cały czas

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
Obsługa jednostek ratunkowych i łodzi ratowniczych	Umiejętność obsługi jednostek ratunkowych i łodzi ratowniczych, ich urządzeń i przyrządów uruchamiających oraz wyposażenia Znajomość technik przeżycia na morzu	Ocena zaświadczeń uzyskanych z poświadczonych szkoleń i doświadczenia, o których mowa w sekcji A-VI/2, punkty 1 do 4	Czynności związane z opuszczaniem 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

Funkcja: Konserwacja i naprawa na poziomie pomocniczym

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
Działanie na rzecz konserwacji i naprawy pokładu	Umiejętność użycia materiałów i sprzętu do malowania, smarowania i czyszczenia Umiejętność zrozumienia i wykonania rutynowych procedur konserwacyjnych i naprawczych Znajomość technik przygotowania powierzchni Zrozumienie producenckich wytycznych bezpieczeństwa oraz instrukcji pokładowych Umiejętność bezpiecznego usuwania odpadów Umiejętność stosowania, konserwacji i używania narzędzi ręcznych i elektrycznych	Ocena zaświadczeń uzyskanych na podstawie demonstracji praktycznej Ocena zaświadczeń uzyskanych z jednego lub kilku następujących wymagań: .1 poświadczona praktyka morska .2 praktyczne szkolenie .3 egzamin .4 poświadczona praktyka na statku szkolnym	Czynności konserwacyjne i naprawcze wykonywane są zgodnie z wyszczególnieniem technicznym, wymogami proceduralnymi i bezpieczeństwa.

ROZDZIAŁ III

Standardy dotyczące działu maszynowego

Sekcja A-III/1

Minimalne wymogi do wydawania dyplomów oficerom mechanikom odpowiedzialnym za wachtę w wachtowej siłowni okrętowej lub wyznaczonym na mechaników pełniących służbę w siłowni okresowo bezwachtowej

Szkolenie

1 Kształcenie i szkolenie wymagane w punkcie 2.4 prawidła III/1 powinno obejmować szkolenie mechanicznych i elektrycznych umiejętności warsztatowych, objętych zakresem obowiązków oficera mechanika.

Szkolenie na statku

2 Każdy kandydat ubiegający się o wydanie dyplomu oficera mechanika odpowiedzialnego za wachtę w wachtowej siłowni okrętowej lub wyznaczonego na mechanika pełniącego służbę w siłowni okresowo bezwachtowej na statkach o mocy maszyn głównych 750 kW lub więcej, którego służba na morzu, pełniona zgodnie z punktem 2.2. prawidła III/1, stanowi część programu szkoleniowego, który podlega zatwierdzeniu tytułem spełnienia wymogów niniejszej sekcji, powinien odbyć na statku szkolenie według zatwierdzonego programu, które:

- .1 zapewnia, że podczas wymaganego okresu pełnienia służby na morzu kandydat odbywa systematyczne szkolenie praktyczne w zakresie zadań, obowiązków i odpowiedzialności oficera odpowiedzialnego za wachtę w maszynowni, z uwzględnieniem wytycznych wskazanych w sekcji B-III/1 niniejszego Kodeksu;
- .2 jest ściśle nadzorowane i monitorowane przez wykwalifikowanego oficera mechanika na statku, na którym wykonywana jest zatwierdzona służba na statku morskim; oraz
- .3 jest odpowiednio dokumentowane w książce praktyk.

Standard kompetencji

3 Każdy kandydat, ubiegający się o wydanie dyplomu oficera odpowiedzialnego za wachtę w wachtowej siłowni okrętowej lub wyznaczonego na mechanika pełniącego służbę w siłowni okresowo bezwachtowej na statkach o mocy maszyn głównych 750 kW lub więcej powinien zostać zobowiązany do zademonstrowania kompetencji do podejmowania na poziomie operacyjnym zadań, obowiązków i odpowiedzialności na poziomie operacyjnym, określonych w kolumnie 1 tabeli A-III/1.

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

5 Poziom wiedzy w zakresie zagadnień wyszczególnionych w kolumnie 2 tabeli A-III/1 powinien być wystarczający, aby umożliwić kandydatowi pełnienie służby w zakresie kierowania wachtą.

6 Szkolenie i doświadczenie pozwalające osiągnąć niezbędny poziom wiedzy teoretycznej, zrozumienia i biegłości powinny być oparte na sekcji A-VIII/2, część 4-2 - Zasady, których należy przestrzegać podczas pełnienia wachty maszynowej, i które również powinny uwzględniać odpowiednie wymagania niniejszej części oraz wytycznych wskazanych w części B niniejszego Kodeksu.

7 Kandydaci ubiegający się o wydanie dyplomu uprawniającego do pełnienia służby na statkach, gdzie kotły parowe nie stanowią części maszynowni, mogą pominąć odpowiednie wymagania w tabeli A-III/1. Dyplom przyznany na takiej podstawie nie będzie upoważniał do pełnienia służby na statkach, gdzie kotły parowe stanowią część maszynowni 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 Administracja może pominąć wymogi wiedzy dla typów maszyn napędowych innych, niż instalacje maszynowe, na które obowiązuje wydany dyplom. Dyplom wydany na takiej podstawie nie będzie upoważniał do obsługi żadnego typu instalacji maszynowej, która została pominięta, dopóki oficer mechanik nie udowodni swoich kwalifikacji w zakresie wymaganej wiedzy. Wszystkie takie ograniczenia powinny zostać wymienione na dyplomie oraz w jego potwierdzeniu.

9 Każdy kandydat ubiegający się o uzyskanie dyplomu powinien przedstawić dowody osiągnięcia wymaganego standardu kompetencji zgodnie z metodami demonstrowania oraz kryteriami oceny przedstawionymi w kolumnach 3 i 4 tabeli A-III/1.

Żegluga przybrzeżna

10 Wymagania punktów 2.2 do 2.5 prawidła III/1, dotyczące poziomu wiedzy, zrozumienia i biegłości, niezbędnych na mocy różnych sekcji wymienionych w kolumnie 2 tabeli A-III/1, mogą być inne dla oficerów mechaników na statkach o mocy maszyn głównych mniejszej niż 3000 kW, uprawiających żeglugę przybrzeżną, w miarę konieczności i pod warunkiem, że zostanie uwzględnione bezpieczeństwo innych statków żeglujących na tych wodach. Każde takie ograniczenie powinno być stwierdzone na dyplomie i w jego potwierdzeniu.

Tabela A-III/1

Minimalny standard kompetencji dla oficerów mechaników odpowiedzialnych za wachtę w wachtowej siłowni okrętowej lub wyznaczonych na mechaników pełniących służbę w siłowni okresowo bezwachtowej

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
Pełnienie bezpiecznej wachty maszynowej	<p>Gruntowna znajomość podstawowych zasad przy pełnieniu wachty maszynowej, w tym:</p> <p>.1 obowiązków związanych z przyjmowaniem i potwierdzaniem przyjęcia wachty</p> <p>.2 Podejmowanie rutynowych obowiązków w czasie wachty.</p> <p>.3 Prowadzenie dziennika maszynowego i znaczenie dokonywanych odczytów.</p> <p>.4 Obowiązki związane z przekazywaniem wachty</p> <p>Procedury bezpieczeństwa i postępowania w nagłych wypadkach. Przejście ze sterowania zdalnego/ automatycznego do ręcznego kierowania wszystkimi systemami</p> <p>Podjęcie środków bezpieczeństwa w czasie wachty, natychmiastowe działanie na wypadek pożaru lub awarii ze szczególnym uwzględnieniem paliw instalacji paliwowych i olejowych</p>	<p>Ocena zaświadczeń uzyskanych z jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <p>.1 poświadczona praktyka morska</p> <p>.2 poświadczona praktyka na statku szkolnym</p> <p>.3 poświadczone szkolenie na symulatorze, tam gdzie jest to wymagane</p> <p>.4 poświadczone szkolenie na urządzeniach laboratoryjnych</p>	<p>Pełnienie, przekazywanie i zdawanie wachty jest zgodne z przyjętymi zasadami i procedurami</p> <p>Częstotliwość i zakres monitorowania układów i urządzeń maszynowych jest zgodny z zaleceniami producentów i przyjętymi zasadami i procedurami, z uwzględnieniem procedur obowiązujących przy pełnieniu wachty maszynowej.</p> <p>Prawidłowe prowadzenie i zapisywanie ruchów i czynności w odniesieniu do systemów maszynowych statku.</p>

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
Pełnienie bezpiecznej wachty maszynowej (ciąg dalszy)	<p><i>Zarządzanie zasobami maszynowni</i></p> <p>Znajomość zasad dowodzenia załogą maszynowni, w tym:</p> <p>.1 rozmieszczenie, podział oraz ustalenie priorytetów wśród załogi</p> <p>.2 skuteczna komunikacja</p> <p>.3 asertywność i umiejętności przywódcze</p> <p>.4 zdobywanie i utrzymywanie rozeznania w sytuacji</p> <p>.5 uwzględnienie doświadczenia zespołu</p>	<p>Ocena zaświadczeń uzyskanych z jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <p>.1 poświadczone szkolenie</p> <p>.2 poświadczona praktyka morska</p> <p>.3 poświadczone szkolenie na symulatorze</p>	<p>Planowanie działań oraz rozmieszczenie zasobów następuje stosownie do potrzeb ustalenia priorytetów w celu wykonania koniecznych zadań</p> <p>Komunikacja przepływa w obie strony w sposób jasny i jednoznaczny</p> <p>Wątpliwe decyzje oraz/lub działania spotykają się z właściwym sprzeciwem i reakcją</p> <p>Demonstrowane są skuteczne zachowania przywódcze</p> <p>Członkowie załogi wymieniają między sobą odpowiednie zrozumienie aktualnej i przewidywanej sytuacji maszynowni i jej systemów powiązanych oraz środowiska zewnętrznego</p>
Użycie języka angielskiego w formie pisemnej i ustnej	<p>Znajomość języka angielskiego w stopniu umożliwiającym oficerowi korzystanie z wydawnictw technicznych oraz wykonywanie obowiązków mechanika</p>	<p>Egzamin i ocena zaświadczeń uzyskanych z praktycznego szkolenia</p>	<p>Anglojęzyczne wydawnictwa techniczne istotne dla obowiązków mechanika są prawidłowo interpretowane</p> <p>Polecenia są wyraźne i zrozumiałe</p>
Używanie wewnętrznego systemu komunikacji	<p>Posługiwanie się wszelkimi wewnętrznymi systemami komunikacji na pokładzie</p>	<p>Egzamin i ocena zaświadczeń uzyskanych z jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <p>.1 poświadczona praktyka morska</p> <p>.2 poświadczona praktyka na statku szkolnym</p> <p>.3 poświadczone szkolenie na symulatorze, tam gdzie jest to wymagane</p>	<p>Niezmiennie efektywne nadawanie i odbieranie wiadomości</p> <p>Rejestry komunikacyjne są kompletne, poprawne i zgodne z wymogami prawnymi.</p>

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
		.4 poświadczone szkolenie na urządzeniach laboratoryjnych	
Obsługa maszyn głównych i pomocniczych oraz związanych z nimi systemów sterowania	<p>Podstawowa konstrukcja i obsługa systemów maszynowych, obejmująca:</p> <p>.1 wysokoprężny silnik okrętowy</p> <p>.2 okrętową turbinę parową</p> <p>.3 okrętową turbinę gazową</p> <p>.4 kocioł okrętowy</p> <p>.5 linię wałów, w tym śrubę</p> <p>.6 inne urządzenia pomocnicze, obejmujące różnorodne pompy, kompresor powietrza, wirówkę, wytwornicę słodkiej wody, wymiennik ciepła, systemy chłodzenia, klimatyzacji i wentylacji,</p> <p>.7 urządzenie sterowe</p> <p>.8 automatyczny system kontroli</p> <p>.9 przepływ płynu oraz cechy charakterystyczne smarów, paliw oraz systemów chłodzenia</p> <p>.10 maszyny pokładowe</p> <p>Procedury bezpieczeństwa i procedury awaryjne napędowych systemów maszynowych, z uwzględnieniem systemów kontroli</p>	<p>Egzamin i ocena zaświadczeń uzyskanych z jednego lub kilku następujących wymagań;</p> <p>.1 poświadczona praktyka morską</p> <p>.2 poświadczona praktyka na statku szkolnym</p> <p>.3 poświadczone szkolenie na urządzeniach laboratoryjnych</p>	Umiejętność zrozumienia i wyjaśnienia budowy i funkcjonowania mechanizmów przy pomocy rysunków/instrukcji

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
<p>Obsługa maszyn głównych i pomocniczych oraz połączonych z nimi systemów sterowania (ciąg dalszy)</p>	<p>Przygotowanie, obsługa, wykrywanie uszkodzeń oraz środki niezbędne w celu zapobiegania uszkodzeniom następujących urządzeń maszynowych i systemów sterowania:</p> <p>.1 silnik główny i urządzenia pomocnicze</p> <p>.2 kocioł parowy oraz urządzenia pomocnicze i systemy parowe</p> <p>.3 dodatkowe źródła napędu i systemy połączone</p> <p>.4 inne urządzenia pomocnicze, obejmujące systemy chłodzenia, klimatyzacji i wentylacji</p>	<p>Egzamin i ocena zaświadczeń uzyskanych z jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <p>.1 poświadczona praktyka morska</p> <p>.2 poświadczona praktyka na statku szkolnym</p> <p>.3 poświadczone szkolenie na symulatorze, tam gdzie jest to wymagane</p> <p>.4 poświadczone szkolenie na urządzeniach laboratoryjnych</p>	<p>Działania zostają zaplanowane i przeprowadzone zgodnie z instrukcjami obsługi, ustalonymi zasadami oraz procedurami zapewniającymi bezpieczeństwo działania i unikanie zanieczyszczenia środowiska morskiego</p> <p>Odchylenia od normy zostają niezwłocznie zidentyfikowane</p> <p>Wydajność systemów instalacyjnych jest przez cały czas zgodna z wymogami, z uwzględnieniem rozkazów z mostka dotyczących zmiany prędkości i kierunku</p> <p>Przyczyny wadliwego działania maszyn zostają niezwłocznie zidentyfikowane, zaś działania mają na celu zapewnienie ogólnego bezpieczeństwa statku i instalacji, przy uwzględnieniu dominujących okoliczności i warunków</p>
<p>Obsługa układu paliwowego, układu smarowania, układu balastowego i innych układów pompowych oraz połączonych z nimi systemów sterowania</p>	<p>Cechy działania układów pompowych i rurowych, w tym układów sterowania</p> <p>Działanie układów pompowych:</p> <p>.1 rutynowa praca pomp</p> <p>.2 działanie systemu pomp żęzowych, balastowych i towarowych</p> <p>Odolejacje (lub podobny sprzęt) wymagania i działanie</p>	<p>Egzamin i ocena zaświadczeń uzyskanych z jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <p>.1 poświadczona praktyka morska</p> <p>.2 poświadczona praktyka na statku szkolnym</p> <p>.3 poświadczone szkolenie na symulatorze, tam gdzie jest to wymagane</p> <p>.4 poświadczone szkolenie na urządzeniach laboratoryjnych</p>	<p>Działania zostają zaplanowane i przeprowadzone zgodnie z instrukcjami obsługi, ustalonymi zasadami oraz procedurami zapewniającymi bezpieczeństwo działania i unikanie zanieczyszczenia środowiska morskiego</p> <p>Odchylenia od normy zostają niezwłocznie zidentyfikowane oraz niezwłocznie zostają podjęte odpowiednie działania</p>

Funkcja: Elektrotechnika, elektronika i automatyka na poziomie operacyjnym

Kolumna 1 Kompetencje	Kolumna 2 Wiedza, zrozumienie i biegłość	Kolumna 3 Metody demonstrowania kompetencji	Kolumna 4 Kryteria oceny kompetencji
Obsługa systemów elektrycznych, elektronicznych oraz układów sterowania	<p>Podstawowe zasady konfiguracji i obsługi następujących urządzeń elektrycznych, elektronicznych i sterujących:</p> <p>.1 urządzenia elektryczne</p> <p>.a generator i układy rozdzielcze</p> <p>.b przygotowanie, uruchamianie, włączanie do pracy równoległej i zamiana generatorów</p> <p>.c silniki elektryczne, z uwzględnieniem sposobów uruchomienia</p> <p>.d instalacje wysokiego napięcia</p> <p>.e sekwencyjne obwody sterownicze oraz powiązane urządzenia systemowe</p> <p>.2 urządzenia elektroniczne</p> <p>.a cechy podstawowych elementów obiegu elektronicznego</p> <p>b. sieć przepływu systemu automatycznego i systemu sterowania</p> <p>.c funkcje, cechy charakterystyczne i właściwości systemów sterowania urządzeniami maszynowymi, obejmujące kontrolę funkcjonowania głównych instalacji napędowych oraz automatyczną kontrolę kotła parowego</p> <p>.3 systemy sterowania:</p> <p>.a różne sposoby i cechy charakterystyczne sterowania automatycznego</p> <p>.b cechy sterowania PID</p>	<p>Egzamin i ocena zaświadczeń uzyskanych z jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <p>.1 poświadczona praktyka morska</p> <p>.2 poświadczona praktyka na statku szkolnym</p> <p>.3 poświadczone szkolenie na symulatorze, tam gdzie jest to wymagane</p> <p>.4 poświadczone szkolenie na urządzeniach laboratoryjnych</p>	<p>Działania są planowe i wykonywane zgodnie z ustanowionymi przepisami i zasadami zapewniającymi ich bezpieczeństwo</p> <p>Systemy kontroli elektrycznej i elektronicznej są zrozumiałe i wyjaśnione przy pomocy rysunków/instrukcji</p>

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
	(proporcjonalno-całkowicie różniczkującego) oraz powiązane urządzenia systemowe dla sterowania procesem		
Konservacja i naprawa urządzeń elektrycznych i elektronicznych	<p>Spełnienie wymogów bezpieczeństwa elektrycznych systemów pokładowych, w tym izolowanie sprzętu elektrycznego przed dopuszczeniem personelu do pracy na nim</p> <p>Konservacja i naprawa urządzeń systemu elektrycznego, tablic rozdzielczych, silników elektrycznych, generatora oraz systemów i sprzętu elektrycznego prądu stałego</p> <p>Wykrywanie wadliwego działania urządzeń elektrycznych, lokalizacja usterek oraz środki w celu zapobieżenia uszkodzeniom</p> <p>Budowa i obsługa elektrycznych urządzeń testujących i pomiarowych</p> <p>Działanie i testowanie następujących urządzeń oraz ich konfiguracja:</p> <p>.1 systemy monitorowania</p> <p>.2 systemy automatycznego sterowania</p> <p>.3 urządzenia ochronne</p> <p>interpretacja diagramów elektrycznych i prostych diagramów elektronicznych</p>	<p>Egzamin i ocena zaświadczeń uzyskanych z jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <p>.1 poświadczony szkolenie w zakresie umiejętności technicznych</p> <p>.2 poświadczony doświadczenie praktyczne i testy</p> <p>.3 poświadczona praktyka morska</p> <p>.4 poświadczona praktyka na statku szkolnym</p>	<p>Zapewniono odpowiednie środki bezpieczeństwa do pracy</p> <p>Prawidłowy dobór i użycie narzędzi ręcznych, instrumentów pomiarowych oraz urządzeń testujących, a także prawidłowa interpretacja wyników</p> <p>Demontaż, sprawdzenie, naprawa i ponowny montaż sprzętu są zgodne z podręcznikami i dobrą praktyką</p> <p>Ponowny montaż i przeprowadzanie testów są zgodne z podręcznikami i dobrą praktyką</p>

Funkcja: Konserwacja i naprawa na poziomie operacyjnym

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
<p>Prawidłowe użycie narzędzi ręcznych, urządzeń mechanicznych i instrumentów pomiarowych do konstrukcji i napraw pokładowych</p>	<p>Cechy i ograniczenia materiałów użytych do budowy i naprawy statków i wyposażenia</p> <p>Cechy i ograniczenia procesów stosowanych do konstrukcji i napraw</p> <p>Właściwości i parametry uwzględniane przy konstrukcji i naprawie systemów i części składowych</p> <p>Sposoby bezpiecznego przeprowadzania napraw nagłych/tymczasowych</p> <p>Środki bezpieczeństwa, które należy podjąć w celu zapewnienia bezpiecznego środowiska pracy oraz do używania narzędzi ręcznych, urządzeń mechanicznych i instrumentów pomiarowych</p> <p>Użycie narzędzi ręcznych, urządzeń mechanicznych i instrumentów pomiarowych</p> <p>Użycie różnego rodzaju szczeliw i uszczelek</p>	<p>Ocena zaświadczeń uzyskanych z jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <p>.1 poświadczone szkolenie w zakresie umiejętności technicznych</p> <p>.2 poświadczone doświadczenie praktyczne i testy</p> <p>.3 poświadczone praktyka morska</p> <p>.4 poświadczone praktyka na statku szkolnym</p>	<p>Określenie istotnych parametrów konstrukcji typowych części składowych związanych ze statkiem jest prawidłowe</p> <p>Dobór materiałów jest właściwy</p> <p>Konstrukcje wykonywane są we wskazanych granicach tolerancji</p> <p>Użycie sprzętu oraz narzędzi ręcznych, urządzeń maszynowych i instrumentów pomiarowych jest właściwe i bezpieczne</p>
<p>Konserwacja i naprawa maszyn pokładowych i sprzętu pokładowego</p>	<p>Środki bezpieczeństwa, które należy podjąć przy naprawach i konserwacji, w tym bezpieczna izolacja maszyn pokładowych i sprzętu pokładowego</p> <p>Podstawowa właściwa wiedza i umiejętności w zakresie mechaniki</p>	<p>Egzamin i ocena zaświadczeń uzyskanych z jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <p>.1 poświadczone szkolenie w zakresie umiejętności technicznych</p> <p>.2 poświadczone doświadczenie praktyczne i testy</p> <p>.3 poświadczone praktyka morska</p>	<p>Stosowane procedury bezpieczeństwa są właściwe</p> <p>Dobór narzędzi i urządzeń zapasowych jest właściwy</p>

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
Konserwacja i naprawa maszyn pokładowych i sprzętu pokładowego (ciąg dalszy)	<p>Konserwacja i naprawa, taka jak demontaż, regulacja i ponowny montaż maszyn i urządzeń</p> <p>Użycie właściwych narzędzi specjalistycznych i urządzeń pomiarowych</p> <p>Cechy konstrukcyjne oraz dobór materiałów w konstrukcji wyposażenia</p> <p>Interpretacja rysunków i podręczników do maszyn</p> <p>Interpretacja diagramów instalacji rurowych, hydraulicznych i pneumatycznych</p>	.4 poświadczona praktyka na statku szkolnym	<p>Demontaż, kontrola, naprawa i ponowny montaż sprzętu jest zgodny z podręcznikami i dobrą praktyką</p> <p>Ponowny rozruch i testy wydajnościowe są zgodne z podręcznikami i dobrą praktyką</p> <p>Dobór materiałów i części jest właściwy</p>

Funkcja: Dbłość o statek i opieka nad ludźmi na poziomie operacyjnym

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
Zapewnienie zgodności z wymaganiami dotyczącymi ochrony przed zanieczyszczeniami	<p><i>Zapobieganie zanieczyszczeniom środowiska morskiego</i></p> <p>Znajomość środków ostrożności, jakie należy podjąć, aby zapobiegać zanieczyszczeniu środowiska morskiego</p> <p>Zasady zapobiegania zanieczyszczeniom i wszystkie związane z tym urządzenia</p> <p>Znaczenie aktywnych sposobów, mających na celu ochronę środowiska morskiego</p>	<p>Egzamin i ocena zaświadczeń uzyskanych z jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <p>.1 poświadczona praktyka morska</p> <p>.2 poświadczona praktyka na statku szkolnym</p> <p>.3 poświadczone szkolenie</p>	<p>Procedury monitorowania działań okrętowych i zgodności z wymaganiami MARPOL są w pełni przestrzegane</p> <p>Prowadzone są działania w celu utrzymania dobrej reputacji w dziedzinie ochrony środowiska</p>

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
Utrzymywanie zdolności żeglugowej statku	<p><i>Stateczność statku</i></p> <p>Praktyczna znajomość i zastosowanie tabel stateczności, przegłębienia i naprężeń oraz schematów i urządzeń obliczających</p> <p>Zrozumienie podstaw wodoszczelności</p> <p>Zrozumienie podstawowych czynności, jakie należy podjąć w przypadku częściowej utraty pływalności początkowej</p> <p><i>Budowa statku</i></p> <p>Ogólna znajomość zasadniczych części składowych statku i właściwych nazw jego różnych części</p>	<p>Egzamin i ocena zaświadczeń uzyskanych z jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <p>.1 poświadczona praktyka morska</p> <p>.2 poświadczona praktyka na statku szkolnym</p> <p>.3 poświadczone szkolenie na symulatorze, tam gdzie jest to wymagane</p> <p>.4 szkolenie na urządzeniach laboratoryjnych</p>	<p>Warunki stateczności są zgodne z kryteriami IMO dla stateczności początkowej we wszystkich możliwych warunkach załadowania</p> <p>Czynności zapewniające utrzymanie wodoszczelności statku są zgodne z przyjętą praktyką</p>
Zapobieganie pożarom, kontrolowanie zwalczania pożarów na statkach	<p><i>Zapobieganie pożarom i urządzenia do zwalczania pożarów</i></p> <p>Umiejętność organizacji ćwiczeń przeciwpożarowych</p> <p>Znajomość klas pożarów i zjawisk chemicznych im towarzyszących</p> <p>Znajomość systemów przeciwpożarowych</p> <p>Czynności, które należy podjąć na wypadek pożaru oraz pożary obejmujące systemy paliwowe</p>	<p>Ocena zaświadczeń uzyskanych z potwierdzonego szkolenia w zakresie zwalczania pożarów i z praktycznego doświadczenia jak wykazano w sekcji A-VI/3, punkty 1 do 3</p>	<p>Rodzaj i wielkość zagrożenia są natychmiast lokalizowane a wstępne czynności są zgodne z procedurami i planami awaryjnymi statku</p> <p>Ewakuacja, zasady awaryjnego odłączenia są właściwe do charakteru zagrożenia i są natychmiast wykonywane</p> <p>Właściwy porządek oraz kolejność sporządzanych sprawozdań jak też informowanie personelu na pokładzie są stosowne do rodzaju niebezpieczeństwa i odzwierciedlają wagę zagrożenia</p>
Obsługa urządzeń ratunkowych	<p><i>Ratowanie życia</i></p> <p>Umiejętność zorganizowania ćwiczeń opuszczenia statku, znajomość obsługi jednostek ratunkowych i łodzi ratowniczych, urządzeń do ich wodowania oraz sposobów wodowania, wyposażenia radiowego, urządzeń</p>	<p>Ocena zaświadczeń uzyskanych z poświadczonego szkolenia w zakresie zwalczania pożarów i z praktycznego doświadczenia jak wskazano w sekcji A-VI/2, punkty 1 do 4</p>	<p>Czynności związane z opuszczaniem statku w sytuacjach akcji ratunkowych są odpowiednie do zagrożenia, zgodne z przyjętymi praktykami i normami bezpieczeństwa</p>

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
	ratunkowych, satelitarne EPIRB, SART, kombinezonów ratunkowych i środków ochrony termicznej		
Stosowanie pierwszej pomocy medycznej na statku	<i>Pomoc medyczna</i> Praktyczne stosowanie medycznych zaleceń i porad przekazywanych przez radio, 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 i potwierdzonego szkolenia jak wykazano w sekcji A-VII/4, punkty 1 do 3	Rozpoznanie prawdopodobnej przyczyny, charakteru i rozległości uszkodzeń ciała lub stanu zdrowia jest szybkie, a pomoc medyczna zmniejsza bezpośrednie zagrożenie dla życia
Kontrolowanie zgodności z wymaganiami prawnymi	Podstawowa praktyczna znajomość stosownych Konwencji IMO dotyczących bezpieczeństwa życia na morzu, ochrony żeglugi i ochrony środowiska morskiego	Ocena zaświadczeń uzyskanych z egzaminów lub poświadczonego szkolenia	Prawne wymagania dotyczące bezpieczeństwa życia na morzu, ochrony żeglugi i ochrony środowiska morskiego są poprawnie rozpoznawane
Stosowanie umiejętności przywódczych oraz pracy w zespole	Praktyczna wiedza na temat zarządzania personelem pokładowym i szkolenia go Znajomość powiązanych międzynarodowych konwencji morskich, zaleceń oraz przepisów prawa krajowego Umiejętność zarządzania zadaniami i obowiązkami, z uwzględnieniem: .1 planowania i koordynacji .2 podziału zadań wśród załogi .3 ograniczenia czasu i zasobów .4 ustalania priorytetów	Ocena zaświadczeń uzyskanych z jednego lub kilku następujących wymagań: .1 poświadczone szkolenie .2 poświadczona praktyka morska .3 praktyczna demonstracja	Przydzielanie obowiązków członkom załogi, którzy są poinformowani o oczekiwanych standardach pracy oraz zachowaniu odpowiednim dla każdego z nich Działania i cele szkoleniowe oparte są na ocenie bieżących kwalifikacji, zdolności oraz wymogów operacyjnych Podejmowane działania są zgodne z obowiązującymi normami.

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
<p>Stosowanie umiejętności przywódczych oraz pracy w zespole (ciąg dalszy)</p>	<p>Wiedza i umiejętności w dziedzinie skutecznego dowodzenia załogą:</p> <p>.1 rozmieszczenie, podział oraz ustalenie priorytetów wśród załogi</p> <p>.2 skuteczna komunikacja na statku oraz z lądem</p> <p>.3 decyzje odzwierciedlające uwzględnienie doświadczenia zespołu</p> <p>.4 asertywność i umiejętności przywódcze, w tym motywowanie</p> <p>.5 zdobywanie i utrzymywanie rozeznania w sytuacji</p> <p>Znajomość i umiejętność stosowania technik podejmowania decyzji</p> <p>.1 ocena sytuacji i ryzyka</p> <p>.2 określenie i rozważenie pojawiających się opcji</p> <p>.3 wybór sposobu działania</p> <p>.4 ocena skutków</p>		<p>Planowanie działań oraz rozmieszczenie zasobów następuje stosownie do potrzeb ustalenia priorytetów w celu wykonania koniecznych zadań</p> <p>Komunikacja przepląta w obie strony w sposób jasny i jednoznaczny</p> <p>Demonstrowane są skuteczne zachowania przywódcze</p> <p>Niezbędni członkowie załogi wymieniają między sobą odpowiednie zrozumienie aktualnej i przewidywanej sytuacji statku, jego położenia operacyjnego i okoliczności zewnętrznych</p> <p>Decyzje są najbardziej odpowiednie dla sytuacji</p>
<p>Działanie na rzecz bezpieczeństwa załogi i statku</p>	<p>Znajomość technik samodzielnego przeżycia</p> <p>Wiedza w zakresie zapobiegania pożarom oraz umiejętność zwalczania i gaszenia pożarów</p> <p>Znajomość podstaw pierwszej pomocy</p> <p>Wiedza w zakresie bezpieczeństwa osobistego i odpowiedzialności zespołowej</p>	<p>Ocena zaświadczeń uzyskanych na podstawie zatwierdzonego szkolenia i doświadczenia, jak określono w sekcji A-VI/1, punkt 2</p>	<p>Prawidłowe użycie odpowiednich urządzeń zabezpieczających i ochronnych</p> <p>Przez cały czas przestrzegane są procedury i sposoby wykonywania pracy mające na celu ochronę personelu oraz statku</p> <p>Przez cały czas przestrzegane są procedury mające na celu ochronę środowiska morskiego</p> <p>Początkowe i dalsze działania mające na celu zapoznanie się z</p>

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
			zagrożeniem odpowiadają ustalonym procedurom reakcji na niebezpieczeństwo

Sekcja A-III/2

Minimalne wymogi do wydawania dyplomów starszym oficerom mechanikom i drugim oficerom mechanikom na statkach morskich o mocy maszyn głównych 3000 kW lub większej

Standard kompetencji

1 Każdy kandydat, ubiegający się o wydanie dyplomu oficera mechanika i drugiego oficera mechanika na statkach napędzanych napędem głównym o mocy 3000 kW lub większej powinien zostać zobowiązany do zademonstrowania kompetencji do podejmowania na poziomie zarządzania zadań, obowiązków i odpowiedzialności określonych w kolumnie 1 tabeli A-III/2.

2 Minimalny zakres wiedzy, zrozumienia i biegłości wymaganych dla uzyskania dyplomu jest przedstawiony w kolumnie 2 tabeli A-III/2. Kolumna ta obejmuje, rozwija i pogłębia zagadnienia wyszczególnione w kolumnie 2 tabeli A-III/1 dla oficerów odpowiedzialnych za wachtę 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 sprawdzenie zdolności kandydata do przyswojenia wszystkich dostępnych informacji mających wpływ na bezpieczne działanie mechanizmów statku oraz na ochronę środowiska morskiego.

4 Poziom wiedzy w zakresie zagadnień wyszczególnionych w kolumnie 2 tabeli A-III/2 powinien być wystarczający, aby umożliwić kandydatowi pełnienie służby w charakterze starszego oficera mechanika lub drugiego oficera mechanika.

5 Szkolenie i doświadczenie pozwalające osiągnąć niezbędny poziom wiedzy teoretycznej, zrozumienia i biegłości powinny być oparte na stosownych wymaganiach niniejszej części oraz wytycznych wskazanych w części B niniejszego Kodeksu.

6 Administracja może pominąć wymogi wiedzy dla typów maszyn napędowych innych, niż instalacje maszynowe, na które obowiązuje wydany dyplom. Dyplom wydany na takiej podstawie nie będzie obowiązywał dla żadnej kategorii instalacji maszynowej, która została pominięta, dopóki oficer mechanik nie udowodni swoich kwalifikacji w zakresie wymaganej wiedzy. Wszystkie takie ograniczenia powinny zostać wymienione na dyplomie oraz w jego potwierdzeniu.

7 Każdy kandydat ubiegający się o wydanie dyplomu powinien przedstawić dowody osiągnięcia wymaganego standardu kompetencji, zgodnie z metodami demonstrowania oraz kryteriami oceny przedstawionymi w kolumnach 3 i 4 tabeli A-III/2.

Żegluga przybrzeżna

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, pod warunkiem, że zostanie uwzględnione bezpieczeństwo innych statków żeglujących na tych wodach. Każde takie ograniczenie powinno być stwierdzone na dyplomie i w jego potwierdzeniu.

Tabela A-III/2

Minimalny standard kompetencji dla starszych oficerów mechaników i drugich 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
Zarządzanie obsługą maszyn napędowych	<p>Cechy konstrukcji oraz działających mechanizmów następujących maszyn i urządzeń powiązanych:</p> <p>.1 morskie wysokoprężne silniki spalinowe</p> <p>.2 morskie turbiny parowe</p> <p>.3 morskie turbiny gazowe</p> <p>.4 morskie kotły parowe</p>	<p>Egzamin i ocena świadectwa uzyskanego w wyniku jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <p>.1 poświadczona praktyka morska</p> <p>.2 poświadczona praktyka na statku szkolnym</p> <p>.3 poświadczone szkolenie na symulatorze, tam gdzie jest to wymagane</p> <p>.4 poświadczone szkolenie na urządzeniach laboratoryjnych</p>	Planowanie i przygotowanie czynności jest dostosowane do parametrów projektowych urządzeń napędowych i do wymagań danej podróży
Planowanie i sporządzanie harmonogramów czynności	<p><i>Wiedza teoretyczna</i></p> <p>Termodynamika i wymiana ciepła</p> <p>Mechanika i mechanika cieczy</p> <p>Cechy napędowe wysokoprężnych silników spalinowych, turbin parowych i gazowych, z uwzględnieniem prędkości, wydajności i zużycia paliwa</p>	<p>Egzamin i ocena świadectwa uzyskanego w wyniku jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <p>.1 poświadczona praktyka morska</p> <p>.2 poświadczona praktyka na statku szkolnym</p> <p>.3 poświadczone szkolenie na symulatorze, tam gdzie jest to wymagane</p> <p>.4 poświadczone szkolenie na urządzeniach laboratoryjnych</p>	Planowanie i przygotowanie czynności jest dostosowane do parametrów projektowych urządzeń napędowych i do wymagań danej podróży

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
	<p>Obieg cieplny, sprawność cieplna oraz równowaga cieplna następujących urządzeń:</p> <p>.1 morskie wysokoprężne silniki spalinowe</p> <p>.2 morskie turbiny parowe</p> <p>.3 morskie turbiny gazowe</p> <p>.4 morskie kotły parowe</p>		
Planowanie i sporządzanie harmonogramów czynności (ciąg dalszy)	<p>Urządzenia chłodnicze i wydajność chłodnicza</p> <p>Fizyczne i chemiczne właściwości paliw i smarów</p> <p>Technologia materiałów</p> <p>Budownictwo okrętowe i konstrukcja statku w tym kontrola uszkodzeń</p>		
Obsługa, nadzór, ocena działania oraz utrzymanie bezpieczeństwa instalacji napędowej i urządzeń pomocniczych	<p><i>Wiedza praktyczna</i></p> <p>Uruchamianie i wyłączanie maszyn napędowych i pomocniczych, w tym systemów powiązanych</p> <p>Ograniczenia funkcjonowania instalacji napędowej</p> <p>Efektywna obsługa, nadzór, ocena działania</p>	<p>Egzamin i ocena świadectwa uzyskanego w wyniku spełnienia jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <p>.1 poświadczona praktyka morska</p> <p>.2 poświadczona praktyka na statku szkolnym</p> <p>.3 poświadczone szkolenie na symulatorze, tam gdzie jest to wymagane</p> <p>.4 poświadczone szkolenie na urządzeniach laboratoryjnych</p>	<p>Sposoby przygotowania do rozruchu oraz dystrybucji paliw, smarów, wody chłodniczej i powietrza chłodzącego są najbardziej właściwe</p> <p>Kontrole ciśnienia, temperatury i obrotów podczas uruchomienia i nagrzewania są zgodne ze specyfikacjami technicznymi i uzgodnionymi planami pracy</p> <p>Nadzór nad główną instalacją napędową i systemami pomocniczymi jest właściwy dla potrzeb utrzymania bezpiecznych warunków operacyjnych</p> <p>Sposoby przygotowania do wyłączenia</p>

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
	<p>oraz utrzymanie bezpieczeństwa instalacji napędowej i urządzeń pomocniczych</p> <p>Funkcjonowanie i mechanizm automatycznego sterowania maszynami pomocniczymi, w tym między innymi:</p> <p>.1 układów rozdzielczych generatora</p> <p>.2 kotłów parowych</p> <p>.3 filtra olejowego</p> <p>.4 systemu chłodniczego</p> <p>.5 systemów pomp i instalacji rurowych</p> <p>.6 układów sterowniczych</p> <p>.7 sprzętu i maszyn pokładowych do przenoszenia ładunków</p>		<p>oraz nadzorowania chłodzenia silnika są najbardziej prawidłowe</p> <p>Sposoby pomiaru ładowności silników są zgodne ze specyfikacjami technicznymi</p> <p>Kontrola zgodności postępowania z rozkazami z mostka</p> <p>Poziomy wydajności są zgodne ze specyfikacjami technicznymi</p>
Kierowanie działaniami w zakresie paliwa, smarów i balastu	Obsługa i utrzymanie mechanizmów łącznie z systemami pomp i rurociągów	<p>Egzamin i ocena świadectwa uzyskanego w wyniku spełnienia jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <p>.1 poświadczona praktyka morska</p> <p>.2 poświadczona praktyka na statku szkolnym</p> <p>.3 poświadczony szkolenie na symulatorze, tam gdzie jest to wymagane</p>	Działania w zakresie paliwa i balastu spełniają wymogi operacyjne i są wykonywane tak, aby chronić środowisko morskie przed zanieczyszczeniami

Funkcja: Elektrotechnika, elektronika i automatyka na poziomie zarządzania

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
<p>Kierowanie obsługą elektrycznych i elektronicznych urządzeń sterujących</p>	<p><i>Wiedza teoretyczna</i></p> <p>Elektrotechnika, elektronika, energoelektronika, mechanika automatycznego sterowania oraz urządzenia zabezpieczające na statku</p> <p>Cechy konstrukcyjne i konfiguracje systemów w urządzeniach automatycznego sterowania oraz urządzeniach zabezpieczających dla:</p> <p>.1 silnika głównego</p> <p>.2 generatora i układu rozdzielczego</p> <p>.3 kotła parowego</p> <p>Cechy konstrukcyjne i konfiguracje systemu urządzeń sterowania operacyjnego w silnikach elektrycznych</p> <p>Cechy konstrukcyjne instalacji wysokiego napięcia</p> <p>Cechy urządzeń sterowania hydraulicznego i pneumatycznego</p>	<p>Egzamin i ocena świadectwa uzyskanego w wyniku spełnienia jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <p>.1 poświadczona praktyka morska</p> <p>.2 poświadczona praktyka na statku szkolnym</p> <p>.3 poświadczone szkolenie na symulatorze, tam gdzie jest to wymagane</p> <p>.4 poświadczone szkolenie na urządzeniach laboratoryjnych</p>	<p>Obsługa urządzeń i systemów jest zgodna z instrukcjami obsługi</p> <p>Poziomy osiągnięć są zgodne z opisem technicznym</p>
<p>Kierowanie wykrywaniem i usuwaniem usterek, ponowne doprowadzenie elektrycznych i elektronicznych urządzeń sterujących do stanu używalności</p>	<p><i>Wiedza praktyczna</i></p> <p>Wykrywanie i usuwanie elektrycznych i elektronicznych urządzeń sterujących</p> <p>Testy funkcjonalne elektrycznych i elektronicznych urządzeń sterujących oraz przyrządów bezpieczeństwa</p>	<p>Egzamin i ocena świadectwa uzyskanego w wyniku spełnienia jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <p>.1 poświadczona praktyka morska</p> <p>.2 poświadczona praktyka na statku szkolnym</p> <p>.3 poświadczone szkolenie na symulatorze, tam gdzie jest to wymagane</p>	<p>Działania konserwacyjne są prawidłowo planowane zgodnie ze specyfikacjami technicznymi, prawnymi, bezpieczeństwa i proceduralnymi</p> <p>Sprawdzanie, testowanie oraz wykrywanie i usuwanie usterek sprzętu jest prawidłowe</p>

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
	Wykrywanie i usuwanie usterek systemów monitorujących Kontrolowanie wersji oprogramowania	.4 poświadczone szkolenie na urządzeniach laboratoryjnych	

Funkcja: Konserwacja i naprawa na poziomie zarządzania

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
Organizowanie bezpiecznych procedur konserwacji i naprawy	<i>Wiedza teoretyczna</i> Praktyka okrętowej techniki maszynowej <i>Wiedza praktyczna</i> Organizacja i przeprowadzenie bezpiecznych procedur konserwacji i naprawy Planowanie konserwacji, przy uwzględnieniu wymogów ustawowych i klasowych Planowanie napraw	Egzamin i ocena świadectwa uzyskanego w wyniku spełnienia jednego lub kilku następujących wymagań: .1 poświadczona praktyka morską .2 poświadczona praktyka na statku szkolnym .3 poświadczone szkolenie techniczne	Czynności konserwacyjne 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 Podjęto czynności prowadzą do regeneracji instalacji najodpowiedniejszą metodą
Wykrywanie i rozpoznawanie wadliwego funkcjonowania mechanizmów i korygowanie usterek	<i>Wiedza praktyczna</i> Wykonywanie wadliwego funkcjonowania mechanizmów, umiejscawianie usterek i czynności zapobiegające uszkodzeniom Sprawdzanie i dostosowanie sprzętu Nieniszczące badanie	Egzamin i ocena świadectwa uzyskanego w wyniku spełnienia jednego lub kilku następujących wymagań: .1 poświadczona praktyka morską .2 poświadczona praktyka na statku szkolnym .3 poświadczone szkolenie na symulatorze, tam gdzie jest to wymagane .4 poświadczone szkolenie na urządzeniach laboratoryjnych	Metody porównywania rzeczywistych warunków pracy są zgodne z zalecaną praktyką i procedurami. Czynności i decyzje są zgodne z technicznymi warunkami eksploatacyjnymi i ograniczeniami

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
Zapewnienie bezpiecznej pracy w praktyce	<p><i>Wiedza praktyczna</i></p> <p>Bezpieczna praca w praktyce</p>	<p>Egzamin i ocena świadectwa uzyskanego w wyniku spełnienia jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <p>.1 poświadczona praktyka morska</p> <p>.2 poświadczona praktyka na statku szkolnym</p> <p>.3 poświadczone szkolenie na urządzeniach laboratoryjnych</p>	<p>Praktyka pracy jest zgodna z wymaganiami prawnymi kodeksami praktyki, zezwoleniami na pracę i wymogami środowiska</p>

Funkcja: Dbalność o statek i opieka nad ludźmi na poziomie zarządzania

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
Kontrola przegłębienia, stateczności i naprężeń	<p>Zrozumienie podstawowych zasad konstrukcji statku oraz teoria i czynniki wpływające na przegłębienie i stateczność, środki zaradcze niezbędne dla zachowania przegłębienia i stateczności</p> <p>Znajomość wpływu na przegłębienie i stateczności statku w przypadku uszkodzenia i zalania przedziału i środki zaradcze jakie należy podjąć</p> <p>Znajomość zaleceń IMO dotyczących stateczności statku</p>	<p>Egzamin i ocena świadectwa uzyskanego w wyniku spełnienia jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <p>.1 poświadczona praktyka morska</p> <p>.2 poświadczona praktyka na statku szkolnym</p> <p>.3 poświadczone szkolenie na symulatorze, tam gdzie jest to wymagane</p>	<p>Warunki stateczności i naprężenia są zawsze utrzymywane w granicach bezpieczeństwa</p>
Monitorowanie i kontrolowanie zgodności z wymaganiami prawnymi oraz środki zaradcze zapewniające bezpieczeństwo życia na morzu i ochronę środowiska morskiego	<p>Znajomość stosownego międzynarodowego prawa morskiego zawartego w międzynarodowych porozumieniach i konwencjach.</p> <p>Szczególną uwagę należy zwrócić na następujące tematy:</p> <p>.1 certyfikaty i inne</p>	<p>Egzamin i ocena świadectwa uzyskanego w wyniku spełnienia jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <p>.1 poświadczona praktyka morska</p> <p>.2 poświadczona praktyka na statku szkolnym</p>	<p>Procedury kontroli działań i konserwacji, odpowiadające wymaganiom prawnym.</p> <p>Potencjalna niezgodność jest natychmiast i w pełni rozpoznawana.</p> <p>Wymagania dotyczące odnawiania i przedłużania certyfikatów zapewniają</p>

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
	<p>dokumenty, których posiadanie na statku jest wymagane przez międzynarodowe konwencje, metody ich uzyskiwania i okres ich prawnej ważności</p> <p>.2 odpowiedzialność związana z wymaganiami Międzynarodowej Konwencji o Liniach Ładunkowych z 1966 r. ze zmianami</p> <p>.3 Odpowiedzialność związana z wymaganiami Międzynarodowej Konwencji o Bezpieczeństwie Życia na Morzu z 1974 r. ze zmianami</p>	<p>.3 poświadczone szkolenie na symulatorze, tam gdzie jest to wymagane</p>	<p>ciągłą ważność dokonywanych przeglądów podzespołów i urządzeń</p>

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
<p>Monitorowanie i kontrolowanie zgodności z wymaganiami prawnymi oraz środki zaradcze zapewniające bezpieczeństwo życia na morzu i ochronę środowiska morskiego (ciąg dalszy)</p>	<p>.4 Odpowiedzialność w świetle Międzynarodowej Konwencji o Zapobieganiu Zanieczyszczeniom Morza przez Statki ze zmianami</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>		
<p>Utrzymywanie bezpieczeństwa i ochrony statku, załogi i pasażerów oraz eksploatacyjne warunki ratowania życia, zwalczania pożarów i inne systemy bezpieczeństwa</p>	<p>Gruntowna znajomość przepisów o środkach ratunkowych Międzynarodowej Konwencji o Bezpieczeństwie Życia na Morzu</p> <p>Organizacja ćwiczeń przeciwpożarowych i opuszczania statku</p> <p>Utrzymywanie funkcjonalności systemów ratunkowych, przeciwpożarowych i innych systemów bezpieczeństwa</p>	<p>Egzamin i ocena świadectwa uzyskanego w wyniku praktycznej instrukcji oraz poświadczonego szkolenia i praktyki morskiej</p>	<p>Czynności kontrolowania systemów wykrywania pożaru i bezpieczeństwa zapewniają, że wszystkie alarmy są wykrywane natychmiast a czynności są zgodne z ustanowionymi procedurami alarmowymi</p>

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
	<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>		
Opracowywanie planów awaryjnych i nadzór nad uszkodzeniami oraz postępowanie w sytuacjach awaryjnych	<p>Budowa statku w tym kontrola uszkodzeń</p> <p>Metody i środki zapobiegające pożarom i ich wykrywanie i gaszenie</p> <p>Funkcje i wykorzystanie środków ratunkowych</p>	Egzamin i ocena świadectwa uzyskanego w wyniku praktycznej instrukcji oraz poświadczonego szkolenia i praktyki morskiej	Procedury awaryjne są zgodne z ustanowionymi planami sytuacji awaryjnych
Stosowanie umiejętności przywódczych oraz kierowniczych	<p>Wiedza na temat szkolenia personelu pokładowego i zarządzania nim</p> <p>Znajomość powiązanych międzynarodowych konwencji morskich, zaleceń oraz przepisów prawa krajowego</p> <p>Umiejętność zarządzania zadaniami i obowiązkami, z uwzględnieniem:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 planowania i koordynacji .2 podziału zadań pośród załogi .3 ograniczenia czasu i zasobów .4 ustalania priorytetów <p>Wiedza i umiejętności w dziedzinie skutecznego dowodzenia załogą:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 rozmieszczenie, podział oraz ustalenie priorytetów wśród załogi .2 skuteczna komunikacja na 	<p>Egzamin i ocena zaświadczeń uzyskanych z jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 poświadczone szkolenie .2 poświadczona praktyka morska .3 poświadczenie szkolenie na symulatorze 	<p>Przydzielanie obowiązków członkom załogi, którzy są poinformowani o oczekiwanych standardach pracy oraz zachowaniu odpowiednim dla każdego z nich.</p> <p>Działania i cele szkoleniowe oparte są na ocenie bieżących kwalifikacji, zdolności oraz wymogów operacyjnych.</p> <p>Podejmowane działania są zgodne z obowiązującymi normami.</p> <p>Planowanie działań oraz rozmieszczenie zasobów następuje stosownie do potrzeb ustalenia priorytetów w celu wykonania koniecznych zadań</p> <p>Komunikacja przepląwa w obie strony w sposób jasny i jednoznaczny</p>

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
	<p>statku oraz z ładem</p> <p>.3 decyzje odzwierciedlające uwzględnienie doświadczenia zespołu</p>		
<p>Stosowanie umiejętności przywódczych oraz kierowniczych (ciąg dalszy)</p>	<p>.4 asertywność i umiejętności przywódcze, w tym motywowanie</p> <p>.5 zdobywanie i utrzymywanie rozeznania w sytuacji</p> <p>Znajomość i umiejętność stosowania technik podejmowania decyzji</p> <p>.1 ocena sytuacji i ryzyka</p> <p>.2 określenie i rozważenie pojawiających się opcji</p> <p>.3 wybór sposobu działania</p> <p>.4 ocena skutków</p> <p>Opracowanie, wdrożenie i kontrolowanie standardowych procedur operacyjnych</p>		<p>Demonstrowane są skuteczne zachowania przywódcze</p> <p>Niezbędni członkowie załogi wymieniają między sobą odpowiednie zrozumienie aktualnej i przewidywanej sytuacji statku, jego położenia operacyjnego i okoliczności zewnętrznych</p> <p>Decyzje są najbardziej odpowiednie dla sytuacji</p> <p>Działania okazują się skuteczne i zgodne z obowiązującymi zasadami.</p>

Sekcja A-III/3

Minimalne wymogi do wydawania dyplomów starszym oficerom mechanikom i drugim oficerom mechanikom na statkach morskich o mocy maszyn głównych pomiędzy 750 kW a 3000 kW

Standard kompetencji

1 Każdy kandydat, ubiegający się o wydanie dyplomu starszego oficera mechanika i drugiego oficera mechanika na statkach z napędem głównym o mocy napędowej pomiędzy 750 kW a 3000 kW powinien zostać zobowiązany do zademonstrowania kompetencji do podejmowania na poziomie zarządzania zadań, obowiązków i odpowiedzialności określonych w kolumnie 1 tabeli A-III/2.

2 Minimalny zakres wiedzy, zrozumienia i biegłości wymaganych dla uzyskania dyplomu jest przedstawiony w kolumnie 2 tabeli A-III/2. Tabela ta obejmuje, rozwija i zagadnienia wyszczególnione w kolumnie 2 tabeli A-III/1 dla oficerów odpowiedzialnych za wachtę maszynową w maszynowniach obsadzanych załogą lub wyznaczonych na dyżurnych mechaników w maszynowniach okresowo bezzałogowych.

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 sprawdzenie zdolności kandydata do przyswojenia wszystkich dostępnych informacji mających wpływ na bezpieczne działanie mechanizmów statku oraz na ochronę środowiska morskiego.

4 Poziom wiedzy w zakresie zagadnień wyszczególnionych w kolumnie 2 tabeli A-III/2 może zostać obniżony, ale powinien być wystarczający, aby umożliwić kandydatowi pełnienie służby w charakterze starszego oficera mechanika lub drugiego oficera mechanika na statkach z napędem głównym o zakresie mocy wyszczególnionym w niniejszej sekcji.

5 Szkolenie i doświadczenie pozwalające osiągnąć niezbędny poziom wiedzy teoretycznej, zrozumienia i biegłości powinny być oparte na stosownych wymaganiach niniejszej części oraz wytycznych wskazanych w części B niniejszego Kodeksu.

6 Administracja może pominąć wymogi wiedzy dla typów maszyn napędowych innych, niż instalacje maszynowe, na które obowiązuje wydany dyplom. Dyplom wydany na takiej podstawie nie będzie obowiązywał dla żadnej kategorii instalacji maszynowej, która została pominięta, dopóki oficer mechanik nie udowodni swoich kwalifikacji w zakresie wymaganej wiedzy. Wszystkie takie ograniczenia powinny zostać wymienione na dyplomie oraz w jego potwierdzeniu.

7 Każdy kandydat ubiegający się o wydanie dyplomu powinien przedstawić dowody osiągnięcia wymaganego standardu kompetencji zgodnie z metodami demonstrowania oraz kryteriami oceny przedstawionymi w kolumnach 3 i 4 tabeli A-III/2.

Żegluga przybrzeżna

8 Poziom wiedzy, zrozumienia i biegłości, wymagany w różnych sekcjach wyszczególnionych w kolumnie 2 tabeli A-III/2 i wymaganiach punktów 2.1.1 i 2.1.2 prawidła III/3 może być zmieniony dla oficerów statków uprawiających żeglugę przybrzeżną, w stopniu uznanym za niezbędny pod warunkiem, że zostanie uwzględnione bezpieczeństwo innych

statków żeglujących na tych wodach. Każde takie ograniczenie powinno być stwierdzone na dyplomie i w jego potwierdzeniu.

Sekcja A-III/4

Minimalne wymogi do wydawania świadectw marynarzom wchodzącym w skład wachty w wachtowej siłowni okrętowej lub wyznaczonym do wykonywania obowiązków w siłowni okresowo bezwachtowej

Standard kompetencji:

- 1 Każdy marynarz wchodzący w skład wachty maszynowej na statku morskim powinien zostać zobowiązany do zademonstrowania kompetencji do wykonywania funkcji maszynowych na poziomie pomocniczym, jak określono w kolumnie 1 tabeli A-III/4.
- 2 Minimalny zakres wiedzy, zrozumienia i biegłości wymaganych od marynarza wchodzącego w skład wachty maszynowej jest przedstawiony w kolumnie 2 tabeli A-III/4.
- 3 Każdy kandydat ubiegający się o otrzymanie świadectwa powinien zostać zobowiązany do przedstawienia dowodu na spełnienie wymaganego standardu kompetencji zgodnie z metodami demonstrowania oraz kryteriami oceny przedstawionymi w kolumnach 3 i 4 tabeli A-III/4. Pojęcie „sprawdzian praktyczny” zamieszczone w kolumnie 3 może oznaczać uznane szkolenie na łodzi, gdzie kandydaci zostają poddani praktycznemu sprawdzianowi.
- 4 W przypadku braku tabel kompetencyjnych w celu 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

Minimalny standard kompetencji dla marynarzy pełniących wachtę maszynową**Funkcja: Mechanika okrętowa na poziomie pomocniczym**

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody przedstawiania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
<p>Wykonywanie codziennych czynności wachtowych właściwych dla obowiązków marynarza wchodzącego w skład wachty maszynowej</p> <p>Rozumienie poleceń i bycie rozumianym w kwestiach związanych z obowiązkami wachtowymi</p>	<p>Określenia używane w pomieszczeniach maszynowych oraz nazwy mechanizmów i urządzeń</p> <p>Procedury pełnienia wachty maszynowej</p> <p>Zasady bezpiecznej pracy odnoszące się do czynności w maszynowni</p> <p>Podstawowe procedury ochrony środowiska</p> <p>Użycie odpowiednich wewnętrznych systemów łączności</p> <p>Systemy maszynowni i zdolność do rozróżnienia różnych alarmów, co w szczególności dotyczy alarmów związanych z gaszeniem pożarów gazowych</p>	<p>Ocena zaświadczeń uzyskanych z jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <p>.1 poświadczona praktyka morską</p> <p>.2 poświadczona praktyka na statku szkolnym; lub</p> <p>.3 sprawdzian praktyczny</p>	<p>Porozumiewanie jest zrozumiałe i związane a informacje wachtowe lub instrukcje nie są wyraźnie zrozumiałe.</p> <p>Utrzymanie, objęcie i zdanie wachty jest zgodne z przyjętymi zasadami i procedurami</p>
<p>Dla pełnienia wachty kotłowej:</p> <p>Utrzymywanie poprawnych poziomów wody i ciśnienia pary</p>	<p>Bezpieczna obsługa kotłów</p>	<p>Ocena zaświadczeń uzyskanych z jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <p>.1 poświadczona praktyka morską</p> <p>.2 poświadczona praktyka na statku szkolnym; lub</p> <p>.3 sprawdzian praktyczny; lub</p> <p>.4 poświadczone szkolenie na symulatorze tam gdzie jest to wymagane</p>	<p>Ocena stanu kotła jest dokładna i oparta na odpowiednich informacjach uzyskiwanych z miejscowych i zdalnych wskaźników i bezpośrednich kontroli</p> <p>Kolejność i czasokres regulacji utrzymuje bezpieczną i optymalną skuteczność</p>
<p>Obsługa urządzeń awaryjnych i zastosowanie procedur alarmowych</p>	<p>Znajomość obowiązków alarmowych</p> <p>Drogi ewakuacji z pomieszczeń maszynowych</p> <p>Znajomość rozmieszczenia i użycia urządzeń przeciwpożarowych w pomieszczeniach maszynowych</p>	<p>Ocena zaświadczenia uzyskanego w wyniku demonstracji i poświadczonej praktyki morskiej lub poświadczonej praktyki na statku szkolnym</p>	<p>Początkowe czynności po uświadomieniu sobie zagrożenia lub nienormalnej sytuacji zgodne z ustalonymi procedurami</p> <p>Porozumiewanie się jest zawsze zrozumiałe i związane a polecenia są potwierdzone w sposób wyraźny</p>

Sekcja A-III/5

Minimalne wymogi do wydawania świadectw starszym motorzystom wchodzącym w skład wachty w wachtowej siłowni okrętowej lub wyznaczonym do wykonywania obowiązków w siłowni okresowo bezwachtowej

Standard kompetencji

- 1 Każdy starszy marynarz pełniący służbę na statku morskim zasilanym główną maszyną napędową o mocy napędowej 750 kW lub wyższej powinien zostać zobowiązany do zademonstrowania kompetencji do wykonywania funkcji na poziomie pomocniczym, jak określono w kolumnie 1 tabeli A-III/5.
- 2 Minimalny zakres wiedzy, zrozumienia i biegłości wymaganych od starszego motorzysty pełniącego służbę na statku morskim zasilanym główną maszyną o mocy napędowej 750 kW lub wyższej jest przedstawiony w kolumnie 2 tabeli A-III/5.
- 3 Każdy kandydat, ubiegający się o wydanie świadectwa powinien przedstawić dowody osiągnięcia wymaganego standardu kompetencji zgodnie z metodami demonstrowania oraz kryteriami oceny przedstawionymi w kolumnach 3 i 4 tabeli A-III/5.

Tabela A-III/5

Minimalny standard kompetencji dla starszych motorzystów wchodzących w skład wachty w wachtowej silowni okrętowej lub wyznaczonym do wykonywania obowiązków w silowni okresowo bezwachtowej

Funkcja: Mechanika okrętowa na poziomie pomocniczym

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
Działanie na rzecz bezpiecznej wachty maszynowej	Umiejętność zrozumienia poleceń oraz komunikacji z oficerem wachtowym w kwestiach związanych z obowiązkami wachtowymi Procedury zwalniania, trzymania i przejmowania wachty Informacje wymagane dla trzymania bezpiecznej wachty	Ocena zaświadczeń uzyskanych z praktyki morskiej lub sprawdzianu praktycznego	Komunikacja jest jasna i jednoznaczna Trzymanie, przekazywanie i zwalnianie wachty jest zgodne z przyjętą praktyką i procedurami
Działanie na rzecz monitorowania i kontrolowania wachty maszynowej	Podstawowa wiedza o funkcjach i działaniu głównych maszyn napędowych i maszyn pomocniczych Podstawowe zrozumienie kontroli ciśnienia, temperatury i poziomów w głównych maszynach napędowych i maszynach pomocniczych	Ocena zaświadczeń uzyskanych z jednego lub kilku następujących wymagań: .1 poświadczona praktyka morska .2 poświadczona praktyka na statku szkolnym; lub .3 sprawdzian praktyczny	Częstotliwość i zakres monitorowania głównych maszyn napędowych i maszyn pomocniczych są zgodne z przyjętymi zasadami i procedurami Odchylenia od normy zostają zidentyfikowane Warunki niebezpieczne lub potencjalne niebezpieczeństwo zostają natychmiast rozpoznane, zgłoszone i skorygowane przed ponownym podjęciem pracy
Działanie na rzecz uzupełniania paliwa i wymiany oleju	Wiedza o funkcjach i działaniu systemu paliwowego oraz wymiany oleju, w tym: .1 przygotowanie do uzupełniania paliwa i wymiany oleju .2 procedury podłączania i rozłączania przewodów paliwowych i przelewowych	Ocena zaświadczeń uzyskanych z jednego lub kilku następujących wymagań: .1 poświadczona praktyka morska .2 szkolenie praktyczne .3 egzamin .4 poświadczona praktyka na statku szkolnym	Czynności wymiany przeprowadzane są zgodnie z ustalonymi praktykami bezpieczeństwa oraz instrukcjami obsługi sprzętu Przewożenie płynów niebezpiecznych i szkodliwych jest zgodne z ustalonymi praktykami bezpieczeństwa

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
Działanie na rzecz uzupełniania paliwa i wymiany oleju (ciąg dalszy)	.3 procedury związane z sytuacjami nietypowymi, które mogą wynikać w trakcie tankowania lub wymiany .4 zabezpieczenie przed czynnościami tankowania i wymiany .5 umiejętność prawidłowego pomiaru i zgłoszenia poziomów w zbiornikach	Ocena zaświadczeń uzyskanych w wyniku praktycznej demonstracji	Komunikacja w ramach odpowiedzialności operatora jest przez cały czas skuteczna
Udział w czynnościach związanych z systemami zęzowym i balastowym	Znajomość bezpiecznego funkcjonowania, obsługi i konserwacji systemów zęzowego i balastowego, w tym: .1 zgłaszanie sytuacji nietypowych związanych z czynnościami przemieszczenia .2 umiejętność prawidłowego pomiaru i zgłoszenia poziomów w zbiornikach	Ocena zaświadczeń uzyskanych z jednego lub kilku następujących wymagań: .1 poświadczona praktyka morska .2 szkolenie praktyczne .3 egzamin .4 poświadczona praktyka na statku szkolnym Ocena zaświadczeń uzyskanych w wyniku praktycznej demonstracji	Działania i konserwacja prowadzone są zgodnie z ustalonymi praktykami bezpieczeństwa oraz instrukcjami obsługi sprzętu, a ponadto udaje się uniknąć zanieczyszczenia środowiska morskiego Komunikacja w ramach odpowiedzialności operatora jest przez cały czas skuteczna
Udział w obsłudze urządzeń i maszyn	Bezpieczna obsługa urządzeń, w tym: .1 zaworów i pomp .2 podnośników i urządzeń dźwigowych .3 włączów, drzwi wodoszczelnych, otworów przelotowych i urządzeń powiązanych Umiejętność używania i zrozumienia podstawowych sygnałów dźwigów, wciągarek i podnośników	Ocena zaświadczeń uzyskanych z jednego lub kilku następujących wymagań: .1 poświadczona praktyka morska .2 szkolenie praktyczne .3 egzamin .4 poświadczona praktyka na statku szkolnym Ocena zaświadczeń uzyskanych w wyniku praktycznej demonstracji	Działania prowadzone są zgodnie z ustalonymi praktykami bezpieczeństwa oraz instrukcjami obsługi sprzętu Komunikacja w ramach odpowiedzialności operatora jest przez cały czas skuteczna

Funkcja: Elektrotechnika, elektronika i automatyka na poziomie pomocniczym

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody przedstawiania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
Bezpieczne użycie urządzeń elektrycznych	<p>Bezpieczne użycie i obsługa urządzeń elektrycznych, w tym:</p> <p>.1 środki ostrożności przed podjęciem pracy lub naprawy</p> <p>.2 procedury izolacji</p> <p>.3 procedury alarmowe</p> <p>.4 zróżnicowane napięcie na statku</p> <p>Wiedza o przyczynach wstrząsów elektrycznych i środkach ostrożności, jakich należy przestrzegać, aby zapobiec wstrząsom</p>	<p>Ocena zaświadczeń uzyskanych z jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <p>.1 poświadczona praktyka morska</p> <p>.2 szkolenie praktyczne</p> <p>.3 egzamin</p> <p>.4 poświadczona praktyka na statku szkolnym</p>	<p>Rozpoznawanie i zgłaszanie zagrożeń elektrycznych oraz niezabezpieczonego sprzętu</p> <p>Zrozumienie bezpiecznego napięcia sprzętu urządzeń ręcznych</p> <p>Zrozumienie ryzyka związanego z urządzeniami wysokiego napięcia oraz pracami pokładowymi</p>

Funkcja: Konserwacja i naprawa na poziomie pomocniczym

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody przedstawiania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
Udział w konserwacjach i naprawach na statku	<p>Umiejętność używania materiałów i sprzętu do malowania, smarowania i czyszczenia</p> <p>Umiejętność zrozumienia i wykonania rutynowych procedur konserwacyjnych i naprawczych</p> <p>Znajomość technik przygotowania powierzchni</p> <p>Wiedza na temat bezpiecznego usuwania odpadów</p> <p>Zrozumienie producenckich wytycznych bezpieczeństwa oraz instrukcji pokładowych</p>	<p>Ocena zaświadczeń uzyskanych z jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <p>.1 poświadczona praktyka morska</p> <p>.2 szkolenie praktyczne</p> <p>.3 egzamin</p> <p>.4 poświadczona praktyka na statku szkolnym</p>	<p>Działania konserwacyjne prowadzone są zgodnie z wymogami technicznymi, bezpieczeństwa i proceduralnymi</p> <p>Wybór oraz użycie sprzętu i narzędzi jest właściwe</p>

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody przedstawiania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
Udział w konserwacjach i naprawach pokładowych (ciąg dalszy)	Wiedza o stosowaniu, konserwacji i użyciu narzędzi ręcznych oraz narzędzi ręcznych napędzanych mechanicznie, a także instrumentów pomiarowych i urządzeń maszynowych Wiedza o obróbce metali		

Funkcja: Dbalność o statek i opieka nad ludźmi na poziomie pomocniczym

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody przedstawiania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
Udział w przewożeniu zapasów	Wiedza o procedurach bezpiecznego przenoszenia, sztauowania i zabezpieczenia zapasów	Ocena zaświadczeń uzyskanych z jednego lub kilku następujących wymagań: .1 poświadczona praktyka morska .2 szkolenie praktyczne .3 egzamin .4 poświadczona praktyka na statku szkolnym	Operacje z ładunkiem przeprowadzane są zgodnie z ustaloną praktyką bezpieczeństwa i instrukcjami obsługi sprzętu Przewożenie zapasów niebezpiecznych i szkodliwych jest zgodne z ustalonymi praktykami bezpieczeństwa Komunikacja w ramach odpowiedzialności operatora jest przez cały czas skuteczna
Stosowanie środków ostrożności i działanie na rzecz zapobiegania zanieczyszczeniom środowiska morskiego	Wiedza na temat środków bezpieczeństwa, jakie należy podjąć w celu zapobieżenia zanieczyszczeniom środowiska morskiego Umiejętność użycia i obsługi urządzeń przeciwdziałających zanieczyszczeniom Znajomość zatwierdzonych metod usuwania morskich zanieczyszczeń	Ocena zaświadczeń uzyskanych z jednego lub kilku następujących wymagań: .1 poświadczona praktyka morska .2 szkolenie praktyczne .3 egzamin .4 poświadczona praktyka na statku szkolnym	Procedury mające na celu ochronę środowiska morskiego są przez cały czas przestrzegane

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody przedstawiania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
Stosowanie środków bezpieczeństwa i higieny pracy	<p>Wiedza praktyczna o zasadach bezpieczeństwa i higieny pracy oraz osobistego bezpieczeństwa na pokładzie, z uwzględnieniem:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 bezpieczeństwa urządzeń elektrycznych .2 systemu stanu energii zerowej .3 bezpieczeństwa urządzeń mechanicznych .4 systemu zezwalania na pracę .5 pracy na wysokości .6 pracy w przestrzeniach zamkniętych .7 technik podnoszenia przedmiotów i technik zapobiegania uszkodzeniom kęgosłupa .8 bezpieczeństwa w zakresie zagrożenia chemicznego i biologicznego .9 sprzętu bezpieczeństwa osobistego 	<p>Ocena zaświadczeń uzyskanych z jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 poświadczona praktyka morska .2 praktyczne szkolenie .3 egzamin .4 poświadczona praktyka na statku szkolnym 	<p>Przez cały czas przestrzegane są procedury i sposoby wykonywania pracy mające na celu ochronę załogi oraz statku</p> <p>Przestrzeganie zasad bezpieczeństwa pracy oraz prawidłowe użycie odpowiednich urządzeń zabezpieczających i ochronnych przez cały czas</p>

Sekcja A-III/6

Minimalne wymogi do wydawania dyplomów oficerom elektroautomatykom

Szkolenie

1 Kształcenie i szkolenie wymagane w punkcie 2.3 prawidła III/6 powinno obejmować szkolenie elektronicznych i elektrycznych umiejętności technicznych, objętych zakresem obowiązków oficera elektroautomatyka.

Szkolenie na statku

2 Każdy kandydat ubiegający się o wydanie dyplomu oficera elektroautomatyka powinien odbyć na statku szkolenie według zatwierdzonego programu, które:

- .1 zapewnia, że podczas wymaganego okresu pełnienia służby na morzu kandydat uzyska systematyczne praktyczne szkolenie i doświadczenie w zakresie zadań, obowiązków i odpowiedzialności oficera elektroautomatyka;
- .2 jest ściśle nadzorowane i monitorowane przez wykwalifikowanego oficera na statku, na którym wykonywana jest zatwierdzona służba na statku morskim; oraz
- .3 jest odpowiednio dokumentowane w dzienniku szkolenia.

Standard kompetencji

3 Każdy kandydat ubiegający się o wydanie dyplomu oficera elektroautomatyka powinien zostać zobowiązany do zademonstrowania kompetencji do podejmowania zadań, obowiązków i odpowiedzialności, określonych w kolumnie 1 tabeli A-III/6.

4 Minimalny zakres wiedzy, zrozumienia i biegłości wymaganych do uzyskania dyplomu jest przedstawiony w kolumnie 2 tabeli A-III/6 i powinien również uwzględniać wytyczne wskazane w części B niniejszego Kodeksu.

5 Każdy kandydat ubiegający się o wydanie dyplomu ma obowiązek przedstawienia dowodu spełnienia wymaganego standardu kompetencji, określonego w kolumnach 3 i 4 tabeli A-III/6.

Tabela A-III/6
Minimalny standard kompetencji dla oficerów elektroautomatyków

Funkcja: Elektrotechnika, elektronika i automatyka na poziomie operacyjnym

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody przedstawiania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
<p>Monitorowanie działania systemów elektrycznych, elektronicznych i systemów sterowania</p>	<p>Podstawowe zrozumienie funkcjonowania systemów maszynowych, obejmujących:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 silniki napędzające, w tym główna instalacja napędowa .2 maszyny pomocnicze w maszynowni .3 układy sterownicze .4 systemy przewożenia towarów .5 maszyny na pokładzie .6 systemy hotelowe <p>Podstawowa wiedza o przesyłaniu ciepła, mechanice i hydromechanice</p> <p><i>Wiedza na temat:</i></p> <p>Teorii elektrotechniki i maszyn elektrycznych</p> <p>Podstaw elektroniki i energoelektroniki</p> <p>Elektrycznych paneli rozdzielczych i sprzętu elektronicznego</p> <p>Podstaw automatyzacji, automatycznych systemów i technologii sterowania</p>	<p>Egzamin i ocena zaświadczeń uzyskanych z jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 poświadczona praktyka morska .2 poświadczona praktyka na statku szkolnym .3 poświadczone szkolenie na symulatorze tam gdzie jest to wymagane .4 poświadczone szkolenie na urządzeniach laboratoryjnych 	<p>Obsługa urządzeń i systemów jest zgodna z instrukcjami obsługi</p> <p>Poziomy osiągow są zgodne ze specyfikacjami technicznymi</p>

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody przedstawiania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
Monitorowanie działania systemów elektrycznych, elektronicznych i systemów sterowania (ciąg dalszy)	<p>Systemu oprzyrządowania, systemu alarmowego i systemu monitorowania</p> <p>Napędów elektrycznych</p> <p>Technologii materiałów elektrycznych</p> <p>Systemów kontroli elektrohydraulicznej i elektropneumatycznej</p> <p>Oceny niebezpieczeństwa i środków ostrożności wymaganych dla obsługi systemów zasilania o napięciu powyżej 1000 wolt</p>		
Monitorowanie obsługi układów automatycznego sterowania maszynami napędowymi i pomocniczymi	Przygotowanie układów sterowania maszynami napędowymi i pomocniczymi do funkcjonowania	<p>Egzamin i ocena zaświadczeń uzyskanych z jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 poświadczona praktyka morska .2 poświadczona praktyka na statku szkolnym .3 poświadczone szkolenie na symulatorze tam gdzie jest to wymagane .4 poświadczone szkolenie na urządzeniach laboratoryjnych 	Nadzór nad układem głównej instalacji napędowej i układami pomocniczymi jest wystarczający do zapewnienia bezpiecznych warunków działania

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody przedstawiania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
Obsługa generatorów i układów rozdzielczych	<p>Sprzężanie, dzielenie obciążenia oraz wymiana generatorów</p> <p>Łączenie i usuwanie połączeń pomiędzy tablicami i panelami rozdzielczymi</p>	<p>Egzamin i ocena zaświadczeń uzyskanych z jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <p>.1 poświadczona praktyka morska</p> <p>.2 poświadczona praktyka na statku szkolnym</p> <p>.3 poświadczone szkolenie na symulatorze tam gdzie jest to wymagane</p> <p>.4 poświadczone szkolenie na urządzeniach laboratoryjnych</p>	<p>Działania zostają zaplanowane i przeprowadzone zgodnie z instrukcjami obsługi, ustalonymi zasadami oraz procedurami zapewniającymi bezpieczeństwo działania</p> <p>Rozdzielcze układy elektryczne są zrozumiałe i wyjaśnione przy pomocy rysunków/instrukcji</p>
Obsługa i konserwacja układów zasilania o napięciu przekraczającym 1000 wolt	<p><i>Wiedza teoretyczna</i></p> <p>Technologia wysokiego napięcia</p> <p>Środki i procedury bezpieczeństwa</p> <p>Elektryczny napęd statków, silników elektrycznych i układów sterowania</p> <p><i>Wiedza praktyczna</i></p> <p>Bezpieczna obsługa i konserwacja układów wysokiego napięcia, z uwzględnieniem wiedzy na temat szczególnych typów technicznych układów wysokiego napięcia i niebezpieczeństw wynikających z napięcia operacyjnego przekraczającego 1000 wolt.</p>	<p>Egzamin i ocena zaświadczeń uzyskanych z jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <p>.1 poświadczona praktyka morska</p> <p>.2 poświadczona praktyka na statku szkolnym</p> <p>.3 poświadczone szkolenie na symulatorze tam gdzie jest to wymagane</p> <p>.4 poświadczone szkolenie na urządzeniach laboratoryjnych</p>	<p>Działania są planowe i wykonywane zgodnie z ustanowionymi przepisami i zasadami zapewniającymi ich bezpieczeństwo</p>

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody przedstawiania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
Obsługa komputerów i sieci komputerowych na statku	Zrozumienie: .1 najważniejszych cech przetwarzania danych .2 konstrukcji i wykorzystania sieci komputerowych na statkach .3 użycie komputerów na mostku, w maszynowni i komputerów komercyjnych	Egzamin i ocena zaświadczeń uzyskanych z jednego lub kilku następujących wymagań: .1 poświadczona praktyka morska .2 poświadczona praktyka na statku szkolnym .3 poświadczone szkolenie na symulatorze tam gdzie jest to wymagane .4 poświadczone szkolenie na urządzeniach laboratoryjnych	Sieci komputerowe i komputery są prawidłowo sprawdzane i obsługiwane
Użycie języka angielskiego w formie pisemnej i ustnej	Znajomość języka angielskiego w stopniu umożliwiającym oficerowi korzystanie z wydawnictw technicznych oraz wykonywanie obowiązków oficera	Egzamin i ocena zaświadczeń uzyskanych z praktycznego szkolenia	Anglojęzyczne wydawnictwa techniczne istotne dla obowiązków mechanika są prawidłowo interpretowane Komunikaty są wyraźne i zrozumiałe
Używanie wewnętrznego systemu komunikacji	Posługiwanie się wszelkimi wewnętrznymi systemami komunikacji na pokładzie	Egzamin i ocena zaświadczeń uzyskanych z jednego lub kilku następujących wymagań: .1 poświadczona praktyka morska .2 poświadczona praktyka na statku szkolnym .3 poświadczone szkolenie na symulatorze tam gdzie jest to wymagane .4 poświadczone szkolenie na urządzeniach laboratoryjnych	Niezmiennie efektywne nadawanie i odbieranie wiadomości Rejestry komunikacyjne są kompletne, poprawne i zgodne z wymogami ustawowymi.

Funkcja: Konserwacja i naprawa na poziomie operacyjnym

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
Konserwacja i naprawa urządzeń elektrycznych i elektronicznych	<p>Wymogi bezpieczeństwa dla pracy przy układach elektrycznych statku, z uwzględnieniem bezpiecznej izolacji urządzeń elektrycznych, które muszą zostać spełnione przed dopuszczeniem personelu do pracy na takich urządzeniach</p> <p>Konserwacja i naprawa urządzeń układu elektrycznego, tablic rozdzielczych, silników elektrycznych, generatorów oraz układów i urządzeń elektrycznych napędzanych prądem stałym</p> <p>Wykrywanie wadliwego działania urządzeń elektrycznych, lokalizacja usterek oraz środki zapobiegania uszkodzeniom</p> <p>Konstrukcja i działanie elektrycznych urządzeń testowych i pomiarowych</p> <p>Funkcje i wykonywanie testów następujących urządzeń oraz ich konfiguracja</p> <p>.1 systemy monitorujące</p> <p>.2 urządzenia automatycznego sterowania</p> <p>.3 urządzenia ochronne</p> <p>Interpretacja diagramów elektrycznych i elektronicznych</p>	<p>Egzamin i ocena zaświadczeń uzyskanych z jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <p>.1 poświadczone szkolenie umiejętności warsztatowych</p> <p>.2 poświadczone doświadczenie i sprawdziany praktyczne</p> <p>.3 poświadczona praktyka morska</p> <p>.4 poświadczona praktyka na statku szkolnym</p>	<p>Środki bezpieczeństwa stosowane przy pracy są właściwe</p> <p>Dobór i użycie narzędzi ręcznych, instrumentów pomiarowych oraz urządzeń testujących jest właściwe, zaś interpretacja wyników jest prawidłowa</p> <p>Demontaż, sprawdzenie, naprawa i ponowny montaż sprzętu jest zgodny z podręcznikami i dobrą praktyką</p> <p>Ponowny montaż oraz przeprowadzane testy są zgodne z podręcznikami i dobrą praktyką</p>
Konserwacja i naprawa systemów automatycznych i sterujących głównych maszyn napędowych i maszyn pomocniczych	<p>Właściwa wiedza i umiejętności w zakresie elektryki i mechaniki</p> <p><i>Procedury bezpieczeństwa i procedury alarmowe</i></p> <p>Wymagana bezpieczna izolacja urządzeń i połączonych układów przed dopuszczeniem personelu do pracy na takich instalacjach lub urządzeniach</p> <p>Wiedza praktyczna w zakresie testowania, konserwacji, wykrywania usterek i napraw</p>	<p>Egzamin i ocena zaświadczeń uzyskanych z jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <p>.1 poświadczona praktyka morska</p> <p>.2 poświadczona praktyka na statku szkolnym</p>	<p>Zjawisko wadliwego działania połączonych instalacji i układów zostaje prawidłowo rozpoznane, rysunki techniczne statku są prawidłowo interpretowane, instrumenty pomiarowe i kalibrujące są prawidłowo używane, zaś podejmowane działania są uzasadnione</p> <p>Izolowanie, demontaż i ponowny montaż instalacji i sprzętu są zgodne</p>

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
	<p>Testowanie, wykrywanie usterek oraz konserwacja i doprowadzanie do stanu użytkowego elektrycznych i elektronicznych urządzeń sterujących</p>	<p>.3 poświadczone szkolenie na symulatorze tam gdzie jest to wymagane</p> <p>.4 poświadczone szkolenie na urządzeniach laboratoryjnych</p>	<p>z producenckimi wytycznymi bezpieczeństwa oraz instrukcjami pokładowymi, a także wymogami prawnymi i specyfikacjami w zakresie bezpieczeństwa. Podejmowane działania prowadzą do przywrócenia użyteczności układom automatyki i sterowania, dzięki zastosowaniu metod najbardziej odpowiednich i właściwych do przeważających okoliczności i warunków</p>
<p>Konserwacja i naprawa urządzeń nawigacyjnych na mostku i systemów komunikacyjnych statku</p>	<p>Wiedza na temat zasad i procedur konserwacji urządzeń nawigacyjnych oraz systemów komunikacji wewnętrznej i zewnętrznej</p> <p><i>Wiedza teoretyczna</i></p> <p>Funkcjonowanie systemów elektrycznych i elektronicznych działających w obszarach łatwopalnych</p> <p><i>Wiedza praktyczna</i></p> <p>Przeprowadzanie bezpiecznych procedur konserwacji i naprawy</p> <p>Wykrywanie wadliwego działania maszyn, lokalizacja usterek oraz działania w celu zapobiegania uszkodzeniom</p>		<p>Zjawisko wadliwego działania połączonych instalacji i układów zostaje prawidłowo rozpoznane, rysunki techniczne statku są prawidłowo interpretowane, instrumenty pomiarowe i kalibrujące są prawidłowo używane, zaś podejmowane działania są uzasadnione</p> <p>Isolowanie, demontaż i ponowny montaż instalacji i sprzętu są zgodne z producenckimi wytycznymi bezpieczeństwa oraz instrukcjami pokładowymi, a także wymogami prawnymi i specyfikacjami w zakresie bezpieczeństwa. Podejmowane działania prowadzą do przywrócenia użyteczności układom automatyki i sterowania, dzięki zastosowaniu metod najbardziej odpowiednich i właściwych dla przeważających okoliczności i warunków</p>

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
<p>Konserwacja i naprawa układów elektrycznych, elektronicznych i układów sterowania maszyn pokładowych oraz urządzeń do przenoszenia towarów</p>	<p>Odpowiednia wiedza i umiejętności w zakresie mechaniki i elektryki</p> <p><i>Procedury bezpieczeństwa i procedury alarmowe</i></p> <p>Wymagana bezpieczna izolacja urządzeń i połączonych układów przed dopuszczeniem personelu do pracy na takich instalacjach lub urządzeniach</p> <p>Wiedza praktyczna w zakresie testowania, konserwacji, wykrywania usterek i napraw</p> <p>Testowanie, wykrywanie usterek oraz konserwacja i doprowadzanie do stanu użytkowego elektrycznych i elektronicznych urządzeń sterujących</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 poświadczona praktyka na statku szkolnym .3 poświadczone szkolenie na symulatorze tam gdzie jest to wymagane .4 poświadczone szkolenie na urządzeniach laboratoryjnych 	<p>Zjawisko wadliwego działania połączonych instalacji i układów zostaje prawidłowo rozpoznane, rysunki techniczne statku są prawidłowo interpretowane, instrumenty pomiarowe i kalibrujące są prawidłowo używane, zaś podejmowane działania są uzasadnione</p> <p>Izolowanie, demontaż i ponowny montaż instalacji i sprzętu są zgodne z producentkimi wytycznymi bezpieczeństwa oraz instrukcjami pokładowymi, a także wymogami prawnymi i specyfikacjami w zakresie bezpieczeństwa. Podejmowane działania prowadzą do przywrócenia użyteczności układom automatyki i sterowania, dzięki zastosowaniu metod najbardziej odpowiednich i właściwych do przeważających okoliczności i warunków</p>

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
<p>Konserwacja i naprawa układów sterowania i układów bezpieczeństwa wyposażenia hotelowego</p>	<p><i>Wiedza teoretyczna</i></p> <p>Funkcjonowanie systemów elektrycznych i elektronicznych działających w obszarach łatwopalnych</p> <p><i>Wiedza praktyczna</i></p> <p>Przeprowadzanie bezpiecznych procedur konserwacji i naprawy</p> <p>Wykrywanie wadliwego działania maszyn, lokalizacja usterek oraz działania w celu zapobiegania uszkodzeniom</p>		<p>Zjawisko wadliwego działania połączonych instalacji i układów zostaje prawidłowo rozpoznane, rysunki techniczne statku są prawidłowo interpretowane, instrumenty pomiarowe i kalibrujące są prawidłowo używane, zaś podejmowane działania są uzasadnione</p> <p>Izolowanie, demontaż i ponowny montaż instalacji i sprzętu są zgodne z producentkimi wytycznymi bezpieczeństwa oraz instrukcjami pokładowymi, a także wymogami prawnymi i specyfikacjami w zakresie bezpieczeństwa. Podejmowane działania prowadzą do przywrócenia użyteczności układom automatycznym i układom sterowania, dzięki zastosowaniu metod najbardziej odpowiednich i właściwych do przeważających okoliczności i warunków</p>

Funkcja: Dbalność o statek i opieka nad ludźmi na poziomie operacyjnym

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
Zapewnienie zgodności z wymaganiami dotyczącymi zapobiegania zanieczyszczeniom	<p>Zapobieganie zanieczyszczeniom środowiska morskiego</p> <p>Znajomość środków zaradczych, jakie należy podjąć w celu ochrony środowiska morskiego przed zanieczyszczeniem</p> <p>Procedury w celu zapobiegania skażeniom i wszystkie związane z tym urządzenia</p> <p>Znaczenie aktywnych sposobów mających na celu ochronę środowiska morskiego</p>	<p>Egzamin i ocena zaświadczeń uzyskanych z jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <p>.1 poświadczona praktyka morska</p> <p>.2 poświadczona praktyka na statku szkolnym</p> <p>.3 poświadczone szkolenie</p>	<p>Procedury monitorowania działań pokładowych oraz zapewnienie ich zgodności z wymogami zapobiegania zanieczyszczeniom są w pełni przestrzegane</p> <p>Utrzymywanie działań w celu zachowania dobrej opinii w zakresie ochrony środowiska</p>
Zapobieganie pożarom, kontrolowanie i zwalczanie pożarów na statku	<p><i>Zapobieganie pożarom i urządzenia do zwalczania pożarów</i></p> <p>Umiejętność organizowania ćwiczeń przeciwpożarowych</p> <p>Znajomość klas pożarów i zjawisk chemicznych im towarzyszących</p> <p>Znajomość systemów przeciwpożarowych</p> <p>Znajomość czynności, które należy podjąć na wypadek pożaru, łącznie z pożarami obejmującymi systemy paliwowe</p>	<p>Ocena zaświadczeń uzyskanych z poświadczonego szkolenia w zakresie zwalczania pożarów i ćwiczeń praktycznych jak wykazano w sekcji A-VI/3, punkty 1 do 3</p>	<p>Rodzaj i zakres problemu są natychmiast rozpoznawane a wstępne czynności zgadzają się z procedurami i planami awaryjnymi statku</p> <p>Ewakuacja, zasady awaryjnego zatrzymania statku i odłączenia są odpowiednio do charakteru zagrożenia i są natychmiast wykonywane</p> <p>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</p>

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
Obsługa urządzeń ratunkowych	<p><i>Ratowanie życia</i></p> <p>Umiejętność zorganizowania ćwiczeń opuszczenia statku i znajomość obsługi jednostek ratunkowych i łodzi ratowniczych, urządzeń do ich wodowania oraz sposobów wodowania, wyposażenia, w tym radiowych urządzeń satelitarnych EPIRB, SART, kombinezonów ratunkowych i środków ochrony termicznej</p>	Ocena zaświadczeń uzyskanych z poświadzonego szkolenia i ćwiczeń praktycznych jak wykazano w sekcji A-VI/2, punkty 1 do 4	Czynności związane z opuszczaniem 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
Stosowanie pierwszej pomocy medycznej na statku	<p><i>Pomoc medyczna</i></p> <p>Praktyczne stosowanie medycznych zaleceń i porad przekazywanych przez radio, włączając umiejętność 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 punkty 1 do 3	Rozpoznanie prawdopodobnej przyczyny, charakteru i rozległości ran lub stanu zdrowia są szybkie, a leczenie zmniejsza bezpośrednie zagrożenie dla życia
Stosowanie umiejętności przywódczych oraz pracy w zespole	<p>Praktyczna wiedza na temat zarządzania personelem pokładowym i szkolenia go</p> <p>Znajomość powiązanych międzynarodowych konwencji morskich, zaleceń oraz przepisów prawa krajowego</p> <p>Umiejętność zarządzania zadaniami i obowiązkami, z uwzględnieniem:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 planowania i koordynacji .2 podziału zadań pośród załogi .3 ograniczenia czasu i zasobów .4 ustalania priorytetów 	<p>Egzamin i ocena zaświadczeń uzyskanych z jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 poświadczony szkolenie .2 poświadczona praktyka morska .3 praktyczna demonstracja 	<p>Przydzielanie obowiązków członkom załogi, którzy są poinformowani o oczekiwanych standardach pracy oraz zachowaniu odpowiednim dla każdego z nich.</p> <p>Działania i cele szkoleniowe oparte są na ocenie bieżących kwalifikacji, zdolności oraz wymogów operacyjnych.</p>

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
<p>Stosowanie umiejętności przywódczych oraz pracy w zespole (ciąg dalszy)</p>	<p>Wiedza i umiejętności w dziedzinie skutecznego dowodzenia załogą:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 rozmieszczenie, podział oraz ustalenie priorytetów wśród załogi .2 skuteczna komunikacja na statku oraz z lądem .3 decyzje odzwierciedlające uwzględnienie doświadczenia zespołu .4 asertywność i umiejętności przywódcze, w tym motywowanie .5 zdobywanie i utrzymywanie rozeznania w sytuacji <p>Znajomość i umiejętność stosowania technik podejmowania decyzji</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 ocena sytuacji i ryzyka .2 określenie i rozważenie pojawiających się opcji .3 wybór sposobu działania .4 ocena skutków 		<p>Planowanie działań oraz rozmieszczenie zasobów następuje stosownie do potrzeb ustalenia priorytetów w celu wykonania koniecznych zadań</p> <p>Komunikacja przepływa w obie strony w sposób jasny i jednoznaczny</p> <p>Demonstrowane są skuteczne zachowania przywódcze</p> <p>Niezbędni członkowie załogi wymieniają między sobą odpowiednie zrozumienie aktualnej i przewidywanej sytuacji statku, jego położenia operacyjnego i okoliczności zewnętrznych</p> <p>Decyzje są najbardziej efektywne dla zaistniałej sytuacji</p>

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
Działanie na rzecz bezpieczeństwa załogi i statku	<p>Znajomość technik samodzielnego przeżycia</p> <p>Wiedza w zakresie zapobiegania pożarom oraz umiejętność zwalczania i gaszenia pożarów</p> <p>Znajomość podstaw pierwszej pomocy</p> <p>Wiedza w zakresie bezpieczeństwa osobistego i odpowiedzialności zespołowej</p>	Ocena zaświadczeń uzyskanych na podstawie poświadczonego szkolenia i doświadczenia, jak określono w sekcji A-VI/1, punkt 2	<p>Prawidłowe użycie odpowiednich urządzeń zabezpieczających i ochronnych</p> <p>Przez cały czas przestrzegane są procedury i sposoby wykonywania pracy mające na celu ochronę personelu oraz statku</p> <p>Przez cały czas przestrzegane są procedury mające na celu ochronę środowiska morskiego</p> <p>Początkowe i dalsze działania mające na celu zapoznanie się z zagrożeniem są właściwe dla ustalonych procedur reakcji na niebezpieczeństwo</p>

Sekcja A-III/7

Minimalne wymogi do wydawania świadectw elektromontera

Standard kompetencji

- 1 Każdy marynarz pełniący służbę elektromontera na statku morskim o mocy maszyn głównych 750 kW lub większej powinien zostać zobowiązany do zademonstrowania kompetencji do wykonywania funkcji na poziomie pomocniczym, jak określono w kolumnie 1 tabeli A-III/7.
- 2 Minimalny zakres wiedzy, zrozumienia i biegłości wymaganych od marynarza pełniącego służbę elektromontera na statku morskim zasilanym główną maszyną o mocy napędowej 750 kW lub wyższej jest przedstawiony w kolumnie 2 tabeli A-III/7.
- 3 Każdy kandydat, ubiegający się o wydanie świadectwa powinien przedstawić dowody osiągnięcia wymaganego standardu kompetencji zgodnie z metodami demonstrowania oraz kryteriami oceny przedstawionymi w kolumnach 3 i 4 tabeli A-III/7.

Tabela A-III/7

Minimalny standard kompetencji dla elektromonterów**Funkcja: Elektrotechnika, elektronika i automatyka na poziomie pomocniczym**

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
Bezpieczne użycie urządzeń elektrycznych	<p>Bezpieczne użycie i obsługa urządzeń elektrycznych, w tym:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 środki bezpieczeństwa przed podjęciem pracy lub naprawy .2 procedury izolacji .3 procedury alarmowe .4 zróżnicowane napięcie na pokładzie <p>Wiedza o przyczynach wstrząsów elektrycznych i środkach ostrożności, jakich należy przestrzegać, aby zapobiec wstrząsom</p>	<p>Ocena zaświadczeń uzyskanych z jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 poświadczona praktyka morska .2 szkolenie praktyczne .3 egzamin .4 poświadczona praktyka na statku szkolnym 	<p>Zrozumienie i przestrzeganie instrukcji bezpieczeństwa urządzeń i maszyn elektrycznych</p> <p>Rozpoznawanie i zgłaszanie zagrożeń elektrycznych oraz niezabezpieczonego sprzętu</p> <p>Zrozumienie bezpiecznego napięcia sprzętu urządzeń ręcznych</p> <p>Zrozumienie ryzyka związanego z urządzeniami wysokiego napięcia oraz pracami pokładowymi</p>
Działanie na rzecz monitorowania działania układów i maszyn elektrycznych	<p>Podstawowa wiedza na temat funkcjonowania systemów maszynowych, obejmujących:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 silniki napędzające, w tym główną instalację napędową .2 maszyny pomocnicze w maszynowni .3 układy sterownicze .4 systemy przewożenia towarów .5 maszyny na pokładzie .6 systemy hotelowe 	<p>Ocena zaświadczeń uzyskanych z jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 poświadczona praktyka morska .2 szkolenie praktyczne .3 egzamin .4 poświadczona praktyka na statku szkolnym 	<p>Wiedza, która zapewnia, że:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 obsługa urządzeń i systemów jest zgodna z instrukcjami obsługi .2 poziomy osiągnięty są zgodne ze specyfikacjami technicznymi

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
Działanie na rzecz monitorowania działania układów i maszyn elektrycznych (ciąg dalszy)	<p><i>Podstawowa znajomość:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> .1 teorii elektrotechniki i maszyn elektrycznych .2 elektrycznych paneli rozdzielczych i sprzętu elektronicznego .3 podstaw automatyzacji, automatycznych systemów i technologii sterowania .4 systemu oprzyrządowania, systemu alarmowego i systemu monitorowania .5 napędów elektrycznych .6 systemów kontroli elektrohydraulicznej i elektropneumatycznej .7 sprzęgania, podziału obciążenia i zmian w konfiguracjach elektrycznych 		
Użycie narzędzi ręcznych, elektrycznych i elektronicznych urządzeń pomiarowych w celu znalezienia usterek, czynności konserwacji i naprawy	<p>Wymogi bezpieczeństwa dla pracy na systemach elektrycznych statku</p> <p>Stosowanie w praktyce zasad bezpieczeństwa pracy</p> <p><i>Podstawowa wiedza na temat:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> .1 konstrukcji i cech operacyjnych sprzętu i urządzeń napędzanych prądem zmiennym i prądem stałym na statku .2 użycia instrumentów pomiarowych, urządzeń mechanicznych, a także narzędzi ręcznych i narzędzi ręcznych z napędem mechanicznym 	<p>Ocena zaświadczeń uzyskanych z jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 poświadczone szkolenie umiejętności warsztatowych .2 poświadczone doświadczenie i sprawdziany praktyczne 	<p>Wdrażanie procedur bezpieczeństwa jest zadowalające</p> <p>Dobór i użycie urządzeń testujących jest właściwe, zaś interpretacja wyników jest prawidłowa</p> <p>Wybór procedur przeprowadzania napraw i konserwacji jest zgodny z instrukcjami i dobrą praktyką</p>

Funkcja: Konserwacja i naprawa na poziomie pomocniczym

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
Udział w konserwacjach i naprawach pokładowych	<p>Umiejętność używania materiałów i sprzętu do malowania, smarowania i czyszczenia</p> <p>Wiedza na temat bezpiecznego usuwania odpadów</p> <p>Umiejętność zrozumienia i wykonania rutynowych procedur konserwacyjnych i naprawczych</p> <p>Zrozumienie producenckich wytycznych bezpieczeństwa oraz instrukcji pokładowych</p>	<p>Ocena zaświadczeń uzyskanych z jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <p>.1 poświadczona praktyka morska</p> <p>.2 szkolenie praktyczne</p> <p>.3 egzamin</p> <p>.4 poświadczona praktyka na statku szkolnym</p>	<p>Działania konserwacyjne prowadzone są zgodnie z wymogami technicznymi, bezpieczeństwa i proceduralnymi</p> <p>Wybór oraz użycie sprzętu i narzędzi jest właściwe</p>

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
<p>Udział w konserwacji i naprawie systemów elektrycznych i maszyn na statku</p>	<p><i>Procedury bezpieczeństwa i procedury alarmowe</i></p> <p>Wymagana podstawowa wiedza na temat rysunków elektrotechnicznych oraz bezpiecznej izolacji urządzeń i połączonych układów przed dopuszczeniem personelu do pracy na takich instalacjach lub urządzeniach</p> <p>Testowanie, wykrywanie usterek oraz konserwacja i doprowadzanie do stanu użytkowego elektrycznych i elektronicznych urządzeń sterujących</p> <p>Funkcjonowanie systemów elektrycznych i elektronicznych działających w obszarach łatwopalnych</p> <p>Przeprowadzanie bezpiecznych procedur konserwacji i naprawy</p> <p>Podstawy systemu wykrywania ognia na statku</p> <p>Przeprowadzanie bezpiecznych procedur konserwacyjnych i naprawczych</p>	<p>Egzamin i ocena zaświadczeń uzyskanych z jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <p>.1 poświadczona praktyka morska</p> <p>.2 poświadczona praktyka na statku szkolnym</p> <p>.3 poświadczone szkolenie na symulatorze tam gdzie jest to wymagane</p> <p>.4 poświadczone szkolenie na urządzeniach laboratoryjnych</p>	<p>Zjawisko wadliwego działania połączonych instalacji i układów zostaje prawidłowo rozpoznane, rysunki techniczne statku są prawidłowo interpretowane, instrumenty pomiarowe i kalibrujące są prawidłowo używane, zaś podejmowane działania są uzasadnione</p> <p>Izolowanie, demontaż i ponowny montaż instalacji i sprzętu są zgodne z producentkimi wytycznymi bezpieczeństwa oraz instrukcjami pokładowymi</p>
<p>Udział w konserwacji i naprawie systemów elektrycznych i maszyn na statku (ciąg dalszy)</p>	<p>Wykrywanie wadliwego działania urządzeń elektrycznych, lokalizacja usterek oraz działania w celu zapobiegania uszkodzeniom</p> <p>Konserwacja i naprawa opraw oświetleniowych oraz systemów zasilania</p>		

Funkcja: Dbalność o statek i opieka nad ludźmi na poziomie pomocniczym

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
Działanie na rzecz przewożenia zapasów	Znajomość procedur bezpiecznego przeładunku, sztauowania i zabezpieczania zapasów,	Ocena zaświadczeń uzyskanych z jednego lub kilku następujących wymagań: .1 poświadczona praktyka morska .2 praktyczne szkolenie .3 egzamin .4 poświadczona praktyka na statku szkolnym	Działania z zapasami wykonywane są zgodnie z ustanowionymi procedurami bezpieczeństwa i instrukcjami obsługi urządzeń Przeładunek niebezpiecznych, ryzykownych, szkodliwych zapasów jest zgodny z przyjętymi zasadami bezpiecznej praktyki Komunikacja w granicach odpowiedzialności obsługującego jest niezmiennie skuteczna
Stosowanie środków ostrożności oraz działanie na rzecz zapobiegania zanieczyszczeniom środowiska morskiego	Znajomość środków zaradczych, jakie należy podjąć w celu ochrony środowiska morskiego przed zanieczyszczeniem Znajomość użycia i obsługi urządzeń/środków służących do przeciwdziałania zanieczyszczeniom Znajomość zatwierdzonych metod usuwania środków zanieczyszczających morze	Ocena zaświadczeń uzyskanych z jednego lub kilku następujących wymagań: .1 poświadczona praktyka morska .2 praktyczne szkolenie .3 egzamin .4 poświadczona praktyka na statku szkolnym	Procedury mające na celu ochronę środowiska morskiego są przestrzegane przez cały czas

Kolumna 1 Kompetencje	Kolumna 2 Wiedza, zrozumienie i biegłość	Kolumna 3 Metody demonstrowania kompetencji	Kolumna 4 Kryteria oceny kompetencji
Stosowanie środków bezpieczeństwa i higieny pracy	<p>Wiedza praktyczna o zasadach bezpieczeństwa i higieny pracy oraz osobistego bezpieczeństwa na pokładzie, z uwzględnieniem:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 bezpieczeństwa urządzeń elektrycznych .2 pracy za burtą .3 obsługiwanie lin .4 systemów zezwalania na pracę .5 pracy na wysokości .6 pracy w zamkniętych przestrzeniach .7 technik podnoszenia przedmiotów i techniki zapobiegania uszkodzeniom kręgosłupa .8 bezpieczeństwa w zakresie zagrożenia chemicznego i biologicznego .9 sprzętu osobistego bezpieczeństwa 	<p>Ocena zaświadczeń uzyskanych z jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 poświadczona praktyka morska .2 praktyczne szkolenie .3 egzamin .4 poświadczona praktyka na statku szkolnym 	<p>Przez cały czas przestrzegane są procedury i sposoby wykonywania pracy mające na celu ochronę załogi oraz statku</p> <p>Przestrzeganie zasad bezpieczeństwa pracy oraz prawidłowe użycie odpowiednich urządzeń zabezpieczających i ochronnych przez cały czas</p>

ROZDZIAŁ IV

Standardy dotyczące radiooperatorów

Sekcja A-IV/1

Zastosowanie

(Brak postanowień)

Sekcja A-IV/2

Minimalne wymogi do wydawania świadectw operatorom GMDSS

Standard kompetencji

1 Minimalny zakres wiedzy, zrozumienia i biegłości wymagany dla wydawania świadectw GMDSS powinny być wystarczające, aby operatorzy mogli wykonywać swoje obowiązki w zakresie radiokomunikacji. Wiedza wymagana dla uzyskania każdego typu świadectwa, określona w Regulaminie Radiokomunikacyjnym, powinna być zgodna z jego postanowieniami. Ponadto każdy kandydat ubiegający się o wydanie świadectwa powinien zostać zobowiązany do zademonstrowania kompetencji do podejmowania zadań, obowiązków i odpowiedzialności określonych w kolumnie 1 tabeli A-IV/2.

2 Wiedza, zrozumienie i biegłość dla potwierdzania, na podstawie postanowień Konwencji, świadectw wydanych w oparciu o Regulamin Radiokomunikacyjny zostały określone w kolumnie 2 tabeli A-IV/2.

3 Poziom wiedzy w zakresie zagadnień wyszczególnionych w kolumnie 2 tabeli A-IV/2 powinien być wystarczający, aby kandydat mógł wykonywać swoje obowiązki.

4 Każdy kandydat powinien przedstawić dowód osiągnięcia wymaganych standardów kompetencji poprzez:

- .1 zademonstrowanie kompetencji umożliwiających wykonywanie zadań, obowiązków i odpowiedzialności wymienionych w kolumnie 1 tabeli A-IV/2, zgodnie z metodami demonstrowania oraz kryteriami oceny przedstawionymi w kolumnach 3 i 4 tej tabeli; oraz
- .2 egzaminowanie lub stałe ocenianie w ramach zatwierdzonego kursu szkoleniowego opartego na materiale zamieszczonym w kolumnie 2 tabeli A-IV/2.

Tabela A-IV/2
Minimalny standard kompetencji dla operatorów GMDSS

Funkcja: Radiokomunikacja na poziomie operacyjnym

Kolumna 1 Kompetencje	Kolumna 2 Wiedza, zrozumienie i biegłość	Kolumna 3 Metody demonstrowania kompetencji	Kolumna 4 Kryteria oceny kompetencji
<p>Nadawanie i odbieranie informacji przy wykorzystaniu podsystemów i urządzeń GMDSS oraz urządzeń spełniających wymogi funkcjonalne GMDSS</p>	<p>Oprócz wymagań Regulaminu Radiokomunikacyjnego, znajomość:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 radiokomunikacji w poszukiwaniu i ratownictwie, włączając procedury z Międzynarodowego lotniczego i morskiego poradnika poszukiwania i ratowania (IAMSAR) .2 środków zapobiegania fałszywym alarmom oraz działań łagodzących skutki takich alarmów .3 systemów meldowania statków .4 radiowej służby medycznej .5 wykorzystywania Międzynarodowego Kodu Sygnałowego 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><i>Uwaga:</i> Ten wymóg może zostać zredukowany w przypadku ograniczonego świadectwa radiooperatora</p>	<p>Egzamin i ocena zaświadczeń uzyskanych z praktycznej demonstracji procedur operacyjnych, z wykorzystaniem:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 zatwierdzonych urządzeń .2 symulatora komunikacji GMDSS, tam gdzie jest to wymagane .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, ochrony żeglugi oraz osób na pokładzie, a także ochrony środowiska morskiego, obsługiwane są poprawnie</p>

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
Zapewnienie służby radio-komunikacyjnej w sytuacjach alarmowych	Zapewnienie służby radiowej w sytuacjach alarmowych, takich jak: .1 opuszczanie statku .2 pożar na statku .3 częściowa lub całkowita awaria instalacji radiowych Środki ochrony dla bezpieczeństwa statku i personelu w związku z ryzykami odnoszącymi się do sprzętu radiowego, włączając ryzyka elektryczne i promieniowanie niejonizujące	Egzamin i ocena zaświadczeń uzyskanych z praktycznej demonstracji procedur operacyjnych, z wykorzystaniem: .1 zatwierdzonych urządzeń .2 symulatora komunikacji GMDSS, tam gdzie jest to wymagane .3 radiokomunikacyjnych urządzeń laboratoryjnych	Reagowanie następuje w sposób sprawny i skuteczny

ROZDZIAŁ V

Wymagania dotyczące specjalnego szkolenia dla członków załóg na niektórych typach statków

Sekcja A-V/1-1

Wymogi minimalne w zakresie wyszkolenia i kwalifikacji kapitanów, oficerów i marynarzy pełniących służbę na zbiornikowcach do przewozu produktów naftowych i do przewozu chemikaliów

Standard kompetencji

1 Każdy kandydat ubiegający się o wydanie świadectwa szkolenia podstawowego w zakresie obsługi zbiornikowców do przewozu produktów naftowych i do przewozu chemikaliów powinien zostać zobowiązany do:

- .1 zademonstrowania kompetencji do wykonywania zadań, obowiązków i odpowiedzialności wymienionych w kolumnie 1 tabeli A-V/1-1-1; oraz
- .2 przedstawienia dowodu uzyskania:
 - .2.1 minimalnej wiedzy, zrozumienia i biegłości wymienionych w kolumnie 2 tabeli A-V/1-1-1; oraz
 - .2.2 wymaganego standardu kompetencji zgodnie z metodami demonstrowania oraz kryteriami oceny przedstawionymi w kolumnach 3 i 4 tabeli A-V/1-1-1.

2 Każdy kandydat ubiegający się o wydanie świadectwa szkolenia wyższego stopnia w zakresie obsługi ładunków zbiornikowców do przewozu produktów naftowych powinien zostać zobowiązany do:

- .1 zademonstrowania kompetencji do wykonywania zadań, obowiązków i odpowiedzialności wymienionych w kolumnie 1 tabeli A-V/1-1-2; oraz
- .2 przedstawienia dowodu uzyskania:
 - .2.1 minimalnej wiedzy, zrozumienia i biegłości wymienionych w kolumnie 2 tabeli A-V/1-1-2; oraz
 - .2.2 wymaganego standardu kompetencji zgodnie z metodami demonstrowania oraz kryteriami oceny, przedstawionymi w kolumnach 3 i 4 tabeli A-V/1-1-2.

3 Każdy kandydat ubiegający się o wydanie świadectwa szkolenia wyższego stopnia w zakresie obsługi ładunków zbiornikowców do przewozu chemikaliów powinien zostać zobowiązany do:

- .1 zademonstrowania kompetencji do wykonywania zadań, obowiązków i odpowiedzialności wymienionych w kolumnie 1 tabeli A-V/1-1-3; oraz
- .2 przedstawienia dowodu uzyskania:
 - .2.1 minimalnej wiedzy, zrozumienia i biegłości wymienionych w kolumnie 2 tabeli A-V/1-1-3; oraz
 - .2.2 wymaganego standardu kompetencji zgodnie z metodami demonstrowania oraz kryteriami oceny, przedstawionymi w kolumnach 3 i 4 tabeli A-V/1-1-3.

Tabela A-V/1-1-1

Minimalny standard kompetencji dla szkolenia podstawowego w zakresie obsługi ładunku zbiornikowca do przewozu produktów naftowych i do przewozu chemikaliów

Kolumna 1 Kompetencje	Kolumna 2 Wiedza, zrozumienie i biegłość	Kolumna 3 Metody demonstrowania kompetencji	Kolumna 4 Kryteria oceny kompetencji
Działanie na rzecz bezpiecznej obsługi ładunków zbiornikowców do przewozu produktów naftowych i do przewozu chemikaliów	<p>Podstawowa znajomość zbiornikowców:</p> <p>.1 typy zbiornikowców do przewozu produktów naftowych i do przewozu chemikaliów</p> <p>.2 ogólna budowa i układ</p> <p>Podstawowa znajomość obsługi ładunku:</p> <p>.1 rurociągi i zawory</p> <p>.2 pompy ładunkowe</p> <p>.3 załadunek i rozładunek</p> <p>.4 czyszczenie zbiorników ładunkowych, usuwanie ładunku, odgazowywanie i zobojętnianie</p> <p>Podstawowa znajomość własności fizycznych ropy naftowej i chemikaliów:</p> <p>.1 ciśnienie i temperatura, w tym stosunek ciśnienia pary do jej temperatury</p> <p>.2 rodzaje generowania ładunków elektrostatycznych</p> <p>.3 symbole chemiczne</p> <p>Znajomość i zrozumienie kultury bezpieczeństwa zbiornikowca i zarządzania bezpieczeństwem</p>	<p>Egzamin i ocena zaświadczeń uzyskanych w zakresie jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <p>.1 poświadczona praktyka morską</p> <p>.2 poświadczona praktyka na statku szkolnym</p> <p>.3 poświadczone szkolenie na symulatorze</p> <p>.4 poświadczony program szkoleniowy</p>	<p>Komunikacja w obszarze odpowiedzialności jest jasna i skuteczna</p> <p>Obsługa ładunków prowadzona jest zgodnie z przyjętymi zasadami i procedurami bezpieczeństwa</p>

Kolumna 1 Kompetencje	Kolumna 2 Wiedza, zrozumienie i biegłość	Kolumna 3 Metody demonstrowania kompetencji	Kolumna 4 Kryteria oceny kompetencji
<p>Podejmowanie środków ostrożności w celu zapobiegania zagrożeniom</p>	<p>Podstawowa znajomość zagrożeń związanych z eksploatacją zbiornikowców, w tym:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 zagrożeń zdrowia .2 zagrożeń dla środowiska .3 niebezpieczeństw reakcji .4 niebezpieczeństw korozji .5 niebezpieczeństwa wybuchu i zapalenia .6 źródeł zapłonu, w tym zagrożeń elektrostatycznych .7 niebezpieczeństw związanych z toksycznością .8 wydostawanie się pary i oparów <p>Podstawowa znajomość opanowywania zagrożeń</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 zubojeńnianie, napełnianie wodą, środki osuszające i techniki kontroli .2 przedsięwzięcia antystatyczne .3 wentylacja .4 segregacja .5 stosowanie inhibitorów ładunku .6 znaczenie porównywalności materiałów .7 kontrola atmosferyczna .8 testowanie gazów <p>Rozumienie informacji w Karcie Charakterystyki Bezpieczeństwa Materiałowego (MSDS)</p>	<p>Egzamin i ocena zaświadczeń uzyskanych w zakresie jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 poświadczona praktyka morska .2 poświadczona praktyka na statku szkolnym .3 poświadczone szkolenie na symulatorze .4 poświadczony program szkoleniowy 	<p>Prawidłowo identyfikuje, korzystając z MSDS, związane z ładunkiem zagrożenia dla statku i załogi, oraz podejmuje odpowiednie działania zgodnie z ustalonymi procedurami</p> <p>Identyfikacja i działania po pozyskaniu wiedzy o niebezpieczeństwie wypełniają ustalone procedury oraz są zgodne z dobrymi praktykami</p>

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
<p>Stosowanie środków ostrożności w zakresie ochrony zdrowia i bezpieczeństwa</p>	<p>Funkcjonowanie i właściwe użytkowanie aparatury do pomiaru gazów oraz podobnych urządzeń</p> <p>Właściwe użytkowanie środków ochrony i zabezpieczeń, w tym:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 aparatów oddechowych i urządzeń ewakuacyjnych na zbiornikowcu .2 odzieży i sprzętu ochronnego .3 aparatów do sztucznego oddychania .4 urządzeń ratunkowych i ewakuacyjnych <p>Podstawowa znajomość praktyk i procedur bezpiecznej pracy, zgodnie z ustawodawstwem i wytycznymi branżowymi oraz bezpieczeństwem osobistym na statku, odnoszących się do zbiornikowców do transportu ropy naftowej i chemikaliów, w tym:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 środków ostrożności, jakie należy podjąć przy wejściu do zamkniętych przestrzeni .2 środków ostrożności, jakie należy podjąć przed i podczas napraw i prac konserwacyjnych .3 środków bezpieczeństwa dotyczących prac zimnych i gorących .4 bezpieczeństwa elektrycznego .5 listy kontrolnej bezpieczeństwa na statku/nabrzeżu <p>Podstawowa znajomość zasad pierwszej pomocy z odniesieniem do Karty Charakterystyki Bezpieczeństwa Materiałowego (MSDS)</p>	<p>Egzamin i ocena zaświadczeń uzyskanych w zakresie jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 poświadczona praktyka morską .2 poświadczona praktyka na statku szkolnym .3 poświadczone szkolenie na symulatorze .4 poświadczony program szkoleniowy 	<p>Procedury wejść do zamkniętych przestrzeni są przestrzegane.</p> <p>Procedury oraz praktyki bezpiecznej pracy stworzone w celu ochrony załogi i statku są zawsze przestrzegane</p> <p>Odpowiednie środki ochrony i bezpieczeństwa są stosowane prawidłowo</p> <p>Zasady, jakimi należy kierować się przy udzielaniu pierwszej pomocy</p>

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
Przeprowadzenie działań przeciwpożarowych	<p>Organizacja ochrony przeciwpożarowej zbiornikowca oraz podejmowane działania.</p> <p>Zagrożenia pożarowe związane z obsługą ładunku i transportem niebezpiecznych i szkodliwych cieczy luzem.</p> <p>Środki przeciwpożarowe wykorzystywane do gaszenia pożarów ropy naftowej i chemikaliów.</p> <p>Działanie stacjonarnych systemów gaszenia pianą.</p> <p>Działanie przenośnych systemów gaszenia pianą.</p> <p>Działanie stacjonarnego systemu gaszenia proszkiem.</p> <p>Ograniczenie rozlewu w związku z działaniami przeciwpożarowymi.</p>	<p>Praktyczne ćwiczenia i instruktaż prowadzone w zatwierdzonych i realistycznych warunkach szkolenia (np. symulacja warunków pokładowych) oraz, tam gdzie to możliwe i ma to zastosowanie, w ciemności</p>	<p>Czynności wstępne i następujące podjęte po pozyskaniu wiedzy o pożarze na pokładzie są zgodne z przyjętymi praktykami i procedurami.</p> <p>Działanie podjęte po usłyszeniu sygnału alarmowego jest odpowiednie do charakteru sygnalizowanej sytuacji awaryjnej i zgodne z ustalonymi procedurami.</p> <p>Ubiór i wyposażenie są odpowiednie do charakteru działań przeciwpożarowych.</p> <p>Czas i sekwencja działań indywidualnych są odpowiednie do przeważających okoliczności i warunków.</p> <p>Gaszenie pożarów przy użyciu odpowiednich procedur, technik i środków przeciwpożarowych.</p>
Reakcja na niebezpieczeństwo	<p>Podstawowa znajomość procedur awaryjnych, w tym również awaryjnego wyłączenia.</p>	<p>Egzamin i ocena zaświadczeń uzyskanych w zakresie jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 poświadczona praktyka morska .2 poświadczona praktyka na statku szkolnym .3 poświadczony szkolenie na symulatorze .4 poświadczony program szkoleniowy 	<p>Rodzaj i wpływ niebezpieczeństwa są szybko identyfikowane, a podjęte działania są zgodne z procedurami i planami awaryjnymi</p>

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
<p>Podejmowanie środków ostrożności w celu zapobieżenia zanieczyszczeniom środowiska spowodowanym uwolnieniem ropy naftowej lub chemikaliów</p>	<p>Podstawowa znajomość wpływu skażenia ropą naftową i chemikaliami na życie ludzkie i morskie</p> <p>Podstawowa znajomość procedur statku dotyczących zapobiegania zanieczyszczeniom.</p> <p>Podstawowa wiedza o środkach, jakie należy podjąć w przypadku wycieku, w tym również konieczności:</p> <p>.1 przekazania odpowiednich informacji osobom odpowiedzialnym</p> <p>.2 pomocy we wdrażaniu procedur statku dotyczących izolacji wycieków</p>	<p>Egzamin i ocena zaświadczeń uzyskanych w zakresie jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <p>.1 poświadczona praktyka morska</p> <p>.2 poświadczona praktyka na statku szkolnym</p> <p>.3 poświadczone szkolenie na symulatorze</p> <p>.4 poświadczony program szkoleniowy</p>	<p>Procedury określone w celu ochrony środowiska są zawsze przestrzegane</p>

Tabela A-V/1-1-2

Minimalny standard kompetencji dla szkolenia wyższego stopnia w zakresie obsługi ładunku zbiornikowca do przewozu produktów naftowych

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
Zdolność do bezpiecznego wykonywania i monitorowania wszelkich działań w zakresie obsługi ładunku	<p><i>Budowa i cechy zbiornikowca do przewozu produktów naftowych</i></p> <p>Znajomość budowy, systemów i wyposażenia zbiornikowca do przewozu produktów naftowych, w tym:</p> <p>.1 ogólna budowa i układ</p> <p>.2 rozmieszczenie pomp oraz urządzeń sterujących</p> <p>.3 rozmieszczenie zbiorników, rozmieszczenie systemów rurociągów i odpowietrzania zbiorników</p> <p>.4 systemy pomiarowe i alarmy</p> <p>.5 systemy ogrzewania ładunku</p> <p>.6 systemy czyszczenia zbiorników ładunkowych, odgazowywania i zobojętniania</p> <p>.7 system balastowy</p> <p>.8 odpowietrzanie komór ładunkowych i wentylacja pomieszczeń mieszkalnych</p> <p>.9 układ zbiorników na popłuczyny</p> <p>.10 systemy powrotu pary</p> <p>.11 związane z ładunkiem kontrolne systemy elektryczne i elektroniczne</p> <p>.12 wyposażenie ochrony środowiska, w tym Urządzenia do Monitoringu Wyladunku Ropy Naftowej (ODME)</p>	<p>Egzamin i ocena zaświadczeń uzyskanych w zakresie jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <p>.1 poświadczona praktyka morska</p> <p>.2 poświadczona praktyka na statku szkolnym</p> <p>.3 poświadczone szkolenie na symulatorze</p> <p>.4 poświadczony program szkoleniowy</p>	<p>Komunikacja jest jasna, zrozumiała i skuteczna.</p> <p>Operacje ładunkowe są realizowane w sposób bezpieczny, uwzględniający budowę, systemy i wyposażenie zbiornikowca.</p> <p>Operacje ładunkowe są planowane, ryzyko jest kontrolowane i wprowadzane zgodnie z przyjętymi zasadami i procedurami w celu zapewnienia bezpieczeństwa działań i uniknięcia skażenia środowiska morskiego.</p> <p>Potencjalna niezgodność z procedurami opisującymi operacje ładunkowe jest bezzwłocznie identyfikowana i eliminowana.</p> <p>Właściwy załadunek, rozmieszczenie i rozładunek towarów sprawia, że warunki stateczności i naprężenia pozostają zawsze w bezpiecznych granicach.</p> <p>Działania i procedury, a także urządzenia statku, wykorzystywane do obsługi ładunku, stosowane są właściwie.</p> <p>Kalibracja i wykorzystanie urządzeń monitorujących i do wykrywania gazu zgodne są z procedurami i praktykami operacyjnymi.</p>

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
<p>Zdolność do bezpiecznego wykonywania i monitorowania wszelkich działań w zakresie obsługi ładunku (ciąg dalszy)</p>	<p>.13 powłoka zbiornika</p> <p>.14 temperatura zbiornika i systemy kontroli ciśnienia</p> <p>.15 systemy przeciwpożarowe</p> <p>Znajomość zasad działania i cech pomp, w tym typów pomp ładunkowych oraz ich bezpiecznego użytkowania</p> <p>Biegłość z zakresu kultury bezpieczeństwa zbiornikowca oraz wdrażania systemu zarządzania bezpieczeństwem</p> <p>Znajomość i zrozumienie systemów monitoringu i bezpieczeństwa, w tym wyłączenia awaryjnego</p> <p><i>Załadunek, rozładunek, przewóz i opieka nad ładunkiem</i></p> <p>Zdolność do wykonywania pomiarów i obliczeń ładunkowych</p> <p>Znajomość wpływu ładunków płynnych luzem na przegłębienie, stateczność i odporność konstrukcji na zniszczenie</p> <p>Znajomość i zrozumienie czynności związanych z obsługą produktów naftowych, w tym:</p> <p>.1 plany załadunku i rozładunku</p> <p>.2 balastowanie i usuwanie balastu</p> <p>.3 operacje czyszczenia zbiornika</p> <p>.4 zubożnianie</p> <p>.5 odgazowywanie</p>		<p>Procedury monitorowania i systemy bezpieczeństwa sprawiają, że wszystkie alarmy są wykrywane bezzwłocznie, a reakcja na ich wystąpienie jest zgodna z ustalonymi procedurami awaryjnymi</p>

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
Zdolność do bezpiecznego wykonywania i monitorowania wszelkich działań w zakresie obsługi ładunku (ciąg dalszy)	.6 przeładunek ze statku na statek .7 procedury załadunku „load on top” .8 płukanie ropy naftowej Tworzenie i stosowanie planów działań ładunkowych, procedur i list kontrolnych. Zdolność do kalibracji i użytkowania systemów, aparatury i urządzeń do monitoringu i wykrywania gazu. Zdolność do zarządzania personelem i nadzorowania go przy obowiązkach związanych z ładunkiem.		Personel ma przydzielone zadania i został poinformowany o procedurach i normach pracy, jakich należy przestrzegać, w sposób właściwy oraz zgodnie z praktykami bezpiecznej pracy
Znajomość fizycznych i chemicznych właściwości ładunków naftowych	Znajomość i zrozumienie fizycznych i chemicznych właściwości ładunków naftowych Rozumienie informacji zawartych w Karcie Charakterystyki Bezpieczeństwa Materiałowego (MSDS)	Egzamin i ocena zaświadczeń uzyskanych w zakresie jednego lub kilku następujących wymagań: .1 poświadczona praktyka morska .2 poświadczona praktyka na statku szkolnym .3 poświadczone szkolenie na symulatorze .4 poświadczony program szkoleniowy	Zasoby informacji dotyczące identyfikacji właściwości i cech produktów naftowych oraz powiązanych gazów, a także ich wpływu na bezpieczeństwo, środowisko i funkcjonowanie statku są wykorzystywane w sposób skuteczny
Podejmowanie środków ostrożności w celu zapobiegania zagrożeniom	Znajomość i zrozumienie zagrożeń i środków kontroli związanych z obsługą ładunku zbiornikowca do przewozu produktów naftowych, w tym: .1 toksyczność .2 łatwopalność i wybuchowość .3 zagrożenia dla zdrowia .4 skład gazu obojętnego .5 zagrożenia elektrostatyczne Znajomość i zrozumienie zagrożeń braku zgodności z odpowiednimi przepisami prawa	Egzamin i ocena zaświadczeń uzyskanych w zakresie jednego lub kilku następujących wymagań: .1 poświadczona praktyka morska .2 poświadczona praktyka na statku szkolnym .3 poświadczone szkolenie na symulatorze .4 poświadczony program szkoleniowy	Zagrożenia ze strony ładunku dla statku i personelu, związane z obsługą ładunku zbiornikowca do przewożenia produktów naftowych, są prawidłowo identyfikowane i podejmowane są właściwe działania kontrolne

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
Przestrzeganie zasad bezpieczeństwa i higieny pracy	<p>Znajomość i zrozumienie praktyk bezpiecznej pracy, w tym oceny ryzyka i bezpieczeństwa osobistego na statku, odpowiednich dla zbiornikowców do przewozu ropy naftowej:</p> <p>.1 środki ostrożności, jakie należy podjąć wchodząc do zamkniętych przestrzeni, w tym również prawidłowe użycie różnych rodzajów aparatów oddechowych</p> <p>.2 środki ostrożności, jakie należy podjąć przed i podczas napraw i prac konserwacyjnych</p> <p>.3 środki ostrożności przy pracach zimnych i na gorących</p> <p>.4 środki ostrożności związane z bezpieczeństwem elektrycznym</p> <p>.5 użycie odpowiednich środków ochrony osobistej (PPE)</p>	<p>Egzamin i ocena zaświadczeń uzyskanych w zakresie jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <p>.1 poświadczona praktyka morską</p> <p>.2 poświadczona praktyka na statku szkolnym</p> <p>.3 poświadczone szkolenie na symulatorze</p> <p>.4 poświadczony program szkoleniowy</p>	<p>Procedury stworzone w celu ochrony personelu oraz statku są zawsze przestrzegane</p> <p>Praktyki bezpiecznej pracy są przestrzegane oraz wykorzystywane są właściwie odpowiednie środki ochrony i bezpieczeństwa</p> <p>Zasady pracy są zgodne z wymogami legislacyjnymi, kodeksem pracy, zezwoleniami na pracę i regulacjami środowiskowymi</p> <p>Prawidłowe używanie aparatów oddechowych</p> <p>Procedury wejść do zamkniętych przestrzeni są przestrzegane</p>

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
<p>Reakcja na niebezpieczeństwo</p>	<p>Znajomość i zrozumienie procedur alarmowych na zbiornikowcu do przewozu produktów naftowych, obejmujących:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 plany awaryjne statku .2 awaryjne zaprzestanie obsługi ładunku .3 działania, jakie mają zostać podjęte w przypadku awarii systemów lub usług krytycznych dla obsługi ładunku .4 działania przeciwpożarowe na zbiornikowcach do przewozu produktów naftowych .5 działania ratownicze w zamkniętej przestrzeni .6 wykorzystanie Karty Charakterystyki Bezpieczeństwa Materiałowego (MSDS) <p>Działania, jakie należy podjąć po kolizji, wejściu na mieliznę czy wycieku.</p> <p>Znajomość medycznych procedur pierwszej pomocy na pokładzie zbiornikowców do przewozu produktów naftowych</p>	<p>Egzamin i ocena zaświadczeń uzyskanych w zakresie jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 poświadczona praktyka morska .2 poświadczona praktyka na statku szkolnym .3 poświadczone szkolenie na symulatorze .4 poświadczony program szkoleniowy 	<p>Rodzaj i wpływ niebezpieczeństwa są szybko identyfikowane, a podjęte działania są zgodne z ustalonymi procedurami i planami awaryjnymi</p> <p>Porządek priorytetów oraz poziomy i ramy czasowe dostarczania raportów i informowania załogi na pokładzie, odpowiadają charakterowi sytuacji awaryjnej i odzwierciedlają nagłość problemu.</p> <p>Procedury ewakuacji, awaryjnego wyłączenia oraz izolacji odpowiadają charakterowi sytuacji awaryjnej i są wdrażane bezzwłocznie</p> <p>Identyfikacja medycznej sytuacji awaryjnej oraz działania podjęte w tym zakresie są zgodne z obowiązującą praktyką pierwszej pomocy oraz wytycznymi międzynarodowymi</p>
<p>Podjęcie działań w celu uniknięcia skażenia środowiska</p>	<p>Zrozumienie procedur zapobiegających skażeniu atmosfery i środowiska</p>	<p>Egzamin i ocena zaświadczeń uzyskanych w zakresie jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 poświadczona praktyka morska .2 poświadczona praktyka na statku szkolnym .3 poświadczone szkolenie na symulatorze .4 poświadczony program szkoleniowy 	<p>Działania są prowadzone zgodnie z zatwierdzonymi zasadami i procedurami mającymi na celu uniknięcie skażenia środowiska</p>

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
Monitorowanie i zapewnianie zgodności z wymogami prawnymi	Znajomość i zrozumienie odpowiednich przepisów Międzynarodowej Konwencji o Zapobieganiu Zanieczyszczeniu Morza przez Statki (MARPOL), ze zmianami, oraz innych instrumentów IMO, wytycznych branżowych i powszechnie stosowanych uregulowań portowych	Egzamin i ocena zaświadczeń uzyskanych w zakresie jednego lub kilku następujących wymagań: .1 poświadczona praktyka morską .2 poświadczona praktyka na statku szkolnym .3 poświadczony program szkoleniowy na symulatorze .4 poświadczony program szkoleniowy	Sposób postępowania z ładunkiem jest zgodny z odpowiednimi instrumentami IMO oraz ustalonymi normami przemysłowymi i kodeksami bezpiecznej pracy

Tabela A-V/1-1-3

Minimalny standard kompetencji dla szkolenia wyższego stopnia w zakresie obsługi ładunku zbiornikowca do przewozu chemikaliów

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
Zdolność do bezpiecznego wykonywania i monitorowania wszelkich działań w zakresie obsługi ładunku	<p><i>Budowa i cechy zbiornikowca do przewozu chemikaliów</i></p> <p>Znajomość budowy, systemów i wyposażenia zbiornikowca do przewozu produktów naftowych, w tym:</p> <p>.1 ogólna budowa i układ</p> <p>.2 rozmieszczenie pomp oraz urządzeń sterujących</p> <p>.3 budowa i układ zbiorników.</p> <p>.4 systemy rurociągów i drenażu</p> <p>.5 systemy oraz alarmy kontroli ciśnienia i temperatury zbiornika oraz rurociągu ładunkowego</p> <p>.6 systemy i alarmy kontroli pomiarowej</p> <p>.7 systemy wykrywania gazu</p> <p>.8 systemy podgrzewania i schładzania ładunku</p> <p>.9 systemy oczyszczania zbiorników</p> <p>.10 systemu kontroli środowiska zbiorników ładunkowych</p> <p>.11 systemy balastowe</p> <p>.12 odpowietrzanie komór ładunkowych i wentylacja pomieszczeń mieszkalnych</p> <p>.13 systemy powrotu/odzysku pary</p> <p>.14 systemy przeciwpożarowe</p>	<p>Egzamin i ocena zaświadczeń uzyskanych w zakresie jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <p>.1 poświadczona praktyka morska</p> <p>.2 poświadczona praktyka na statku szkolnym</p> <p>.3 poświadczone szkolenie na symulatorze</p> <p>.4 poświadczony program szkoleniowy</p>	<p>Komunikacja jest jasna, zrozumiała i skuteczna</p> <p>Operacje ładunkowe są realizowane w sposób bezpieczny, uwzględniając budowę, systemy i wyposażenie zbiornikowca</p> <p>Operacje ładunkowe są planowane, ryzyko jest kontrolowane i wprowadzane zgodnie z przyjętymi zasadami i procedurami w celu zapewnienia bezpieczeństwa działań i uniknięcia skażenia środowiska morskiego</p>

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
<p>Zdolność do bezpiecznego wykonywania i monitorowania wszelkich działań w zakresie obsługi ładunku (ciąg dalszy)</p>	<p>.15 materiał i powłoki zbiorników, rurociągów i elementów mocujących</p> <p>.16 zarządzanie zbiornikami na popłuczyny</p> <p>Znajomość zasad działania i cech pomp, w tym typów pomp ładunkowych oraz ich bezpiecznego użytkowania</p> <p>Biegłość z zakresu kultury bezpieczeństwa zbiornikowca oraz wdrażania systemu zarządzania bezpieczeństwem</p> <p>Znajomość i zrozumienie systemów monitoringu i bezpieczeństwa, w tym systemu wyłączenia awaryjnego</p> <p><i>Załadunek, rozładunek, przewóz i opieka nad ładunkiem</i></p> <p>Zdolność do wykonywania pomiarów i obliczeń ładunkowych</p> <p>Znajomość wpływu ładunków płynnych luzem na przegłębienie, stateczność i odporność konstrukcji na zniszczenie</p> <p>Znajomość i zrozumienie operacji związanych z obsługą chemikaliów, w tym, m.in.:</p> <p>.1 plany załadunku i rozładunku</p> <p>.2 balastowanie i usuwanie balastu</p> <p>.3 operacje czyszczenia zbiornika</p> <p>.4 kontrola atmosfery zbiornika</p>		<p>Procedury monitorowania i systemy bezpieczeństwa sprawiają, że wszystkie alarmy są wykrywane bezzwłocznie, a reakcja na ich wystąpienie jest zgodna z ustalonymi procedurami</p> <p>Właściwy załadunek, rozmieszczenie i rozładunek towarów sprawia, że warunki stateczności i naprężenia pozostają zawsze w bezpiecznych granicach.</p> <p>Potencjalna niezgodność z procedurami opisującymi operacje ładunkowe jest bezzwłocznie identyfikowana i eliminowana</p> <p>Działania i procedury, a także urządzenia statku, wykorzystywane do obsługi ładunku, identyfikowane i stosowane są właściwie</p>

Kolumna 1 Kompetencje	Kolumna 2 Wiedza, zrozumienie i biegłość	Kolumna 3 Metody demonstrowania kompetencji	Kolumna 4 Kryteria oceny kompetencji
<p>Zdolność do bezpiecznego wykonywania i monitorowania wszelkich działań w zakresie obsługi ładunku (ciąg dalszy)</p>	<p>.5 zobojętnianie</p> <p>.6 odgazowywanie</p> <p>.7 przeładunek ze statku na statek</p> <p>.8 wymogi w zakresie hamowania reakcji chemicznych oraz stabilizacji</p> <p>.9 wymogi w zakresie ogrzewania i schładzania oraz konsekwencje dla ładunków sąsiednich</p> <p>.10 zgodność i segregacja ładunku</p> <p>.11 ładunek o wysokiej lepkości</p> <p>.12 działania dotyczące pozostałości ładunku</p> <p>.13 wejście do zbiornika</p> <p>Opracowanie i stosowanie planów działań związanych z ładunkiem, procedur i list kontrolnych</p> <p>Zdolność do kalibracji i użytkowania systemów, aparatury i urządzeń do monitoringu i wykrywania gazu</p> <p>Zdolność do zarządzania personelem i nadzorowania go przy obowiązkach związanych z ładunkiem</p>		<p>Kalibracja i wykorzystanie urządzeń monitorujących i do wykrywania gazu zgodne są z procedurami i praktykami operacyjnymi dotyczącymi bezpieczeństwa</p> <p>Personel ma przydzielone zadania i został poinformowany o procedurach i normach pracy, jakich należy przestrzegać, w sposób właściwy oraz zgodnie z praktykami bezpiecznej pracy</p>

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
Znajomość fizycznych i chemicznych właściwości ładunków chemicznych	<p>Znajomość i zrozumienie fizycznych i chemicznych właściwości płynnych substancji szkodliwych, obejmujące:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 kategorie ładunków chemicznych (żrące, toksyczne, łatwopalne, wybuchowe) .2 grupy produktów chemicznych i zastosowanie przemysłowe .3 reakcyjność ładunku <p>Rozumienie informacji zawartych w Karcie Charakterystyki Bezpieczeństwa Materiałowego (MSDS)</p>	<p>Egzamin i ocena zaświadczeń uzyskanych w zakresie jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 poświadczona praktyka morska .2 poświadczona praktyka na statku szkolnym .3 poświadczone szkolenie na symulatorze .4 poświadczony program szkoleniowy 	<p>Zasoby informacji dotyczące identyfikacji właściwości i charakterystyk płynnych substancji szkodliwych oraz powiązanych gazów, a także ich wpływu na bezpieczeństwo, środowisko i funkcjonowanie statku są wykorzystywane w sposób skuteczny</p>
Podejmowanie środków ostrożności w celu zapobiegania zagrożeniom	<p>Znajomość i zrozumienie zagrożeń i środków kontroli związanych z funkcjonowaniem zbiornikowca do przewozu chemikaliów, w tym.:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 palność i wybuchowość .2 toksyczność .3 zagrożenia dla zdrowia .4 skład gazu obojętnego .5 zagrożenia elektrostatyczne .6 reakcyjność .7 właściwości żrące .8 ładunek o niskiej temperaturze wrzenia .9 ładunek o wysokiej gęstości .10 ładunek tężejący .11 ładunek polimeryzujący <p>Znajomość i zrozumienie zagrożeń braku zgodności z odpowiednimi przepisami prawa</p>	<p>Egzamin i ocena zaświadczeń uzyskanych w zakresie jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 poświadczona praktyka morska .2 poświadczona praktyka na statku szkolnym .3 poświadczone szkolenie na symulatorze .4 poświadczony program szkoleniowy 	<p>Zagrożenia ze strony ładunku dla statku i personelu, związane z obsługą ładunku zbiornikowca do przewożenia chemikaliów, są prawidłowo identyfikowane i podejmowane są właściwe działania kontrolne</p>

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
Przestrzeganie zasad bezpieczeństwa i higieny pracy	<p>Znajomość i zrozumienie praktyk bezpiecznej pracy, w tym oceny ryzyka i bezpieczeństwa osobistego na statku, odpowiednich dla zbiornikowców do przewozu chemikaliów:</p> <p>.1 środki ostrożności, jakie należy podjąć wchodząc do zamkniętych przestrzeni, w tym również prawidłowe użycie różnych rodzajów aparatów oddechowych</p> <p>.2 środki ostrożności, jakie należy podjąć przez i podczas napraw i prac konserwacyjnych</p> <p>.3 środki ostrożności przy pracach zimnych i gorących</p> <p>.4 środki ostrożności związane z bezpieczeństwem elektrycznym</p> <p>.5 użycie odpowiednich środków ochrony osobistej (PPE)</p>	<p>Egzamin i ocena zaświadczeń uzyskanych w zakresie jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <p>.1 poświadczona praktyka morska</p> <p>.2 poświadczona praktyka na statku szkolnym</p> <p>.3 poświadczone szkolenie na symulatorze</p> <p>.4 poświadczony program szkoleniowy</p>	<p>Procedury stworzone w celu ochrony personelu oraz statku są zawsze przestrzegane</p> <p>Praktyki bezpiecznej pracy są przestrzegane oraz wykorzystywane są właściwie odpowiednie środki ochrony i bezpieczeństwa</p> <p>Zasady pracy są zgodne z wymogami legislacyjnymi, kodeksem pracy, zezwoleniami na pracę i regulacjami środowiskowymi</p> <p>Prawidłowe używanie aparatów oddechowych</p> <p>Procedury wejść do zamkniętych przestrzeni są przestrzegane</p>

Kolumna 1 Kompetencje	Kolumna 2 Wiedza, zrozumienie i biegłość	Kolumna 3 Metody demonstrowania kompetencji	Kolumna 4 Kryteria oceny kompetencji
<p>Reakcja na niebezpieczeństwo</p>	<p>Znajomość i zrozumienie procedur alarmowych na zbiornikowcu do przewozu produktów naftowych, obejmujących:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 plany awaryjne statku .2 awaryjne zaprzestanie obsługi ładunku .3 działania, jakie mają zostać podjęte w przypadku awarii systemów lub usług krytycznych dla obsługi ładunku .4 działania przeciwpożarowe na zbiornikowcach do przewozu chemikaliów .5 działania ratownicze w zamkniętej przestrzeni .6 reakcyjność ładunku .7 wyrzucenie ładunku za burtę .8 wykorzystanie Karty Charakterystyki Bezpieczeństwa Materiałowego (MSDS) <p>Działania, jakie należy podjąć po kolizji, wejściu na mieliznę czy wycieku</p> <p>Znajomość medycznych procedur pierwszej pomocy na pokładzie zbiornikowców do przewozu chemikaliów, w odniesieniu do Wytycznych o Pierwszej Pomocy Medycznej do Wykorzystania przy Wypadkach Obejmujących Materiały Niebezpieczne (MFAG)</p>	<p>Egzamin i ocena zaświadczeń uzyskanych w zakresie jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 poświadczona praktyka morska .2 poświadczona praktyka na statku szkolnym .3 poświadczony szkolenie na symulatorze .4 poświadczony program szkoleniowy 	<p>Rodzaj i wpływ niebezpieczeństwa są szybko identyfikowane, a podjęte działania są zgodne z ustalonymi procedurami i planami awaryjnymi.</p> <p>Porządek priorytetów oraz poziomy i ramy czasowe dostarczania raportów i informowania załogi na pokładzie odpowiadają charakterowi sytuacji awaryjnej i odzwierciedlają nagłość problemu.</p> <p>Procedury ewakuacji, awaryjnego wyłączenia oraz izolacji odpowiadają charakterowi sytuacji awaryjnej i są wdrażane bezzwłocznie.</p> <p>Identyfikacja medycznej sytuacji awaryjnej oraz działania podjęte w tym zakresie są zgodne z obowiązującą praktyką pierwszej pomocy oraz wytycznymi międzynarodowymi.</p>
<p>Podjęcie działań w celu uniknięcia skażenia środowiska</p>	<p>Zrozumienie procedur zapobiegających skażeniu atmosfery i środowiska</p>	<p>Egzamin i ocena zaświadczeń uzyskanych w zakresie jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 poświadczona praktyka morska .2 poświadczona praktyka na statku szkolnym .3 poświadczony szkolenie na symulatorze 	<p>Działania są prowadzone zgodnie z zatwierdzonymi zasadami i procedurami mającymi na celu uniknięcie skażenia środowiska</p>

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
		.4 poświadczony program szkoleniowy	
Monitorowanie i zapewnianie zgodności z wymogami prawnymi	Znajomość i zrozumienie odpowiednich przepisów Międzynarodowej Konwencji w sprawie Zapobiegania Skażeniom ze Statków (MARPOL), oraz innych instrumentów IMO, wytycznych branżowych oraz powszechnie stosowanych uregulowań portowych Biegłość w korzystaniu z Kodeksu IBC oraz powiązanych dokumentów	Egzamin i ocena zaświadczeń uzyskanych w zakresie jednego lub kilku następujących wymagań: .1 poświadczona praktyka morską .2 poświadczona praktyka na statku szkolnym .3 poświadczone szkolenie na symulatorze .4 poświadczony program szkoleniowy	Sposób postępowania z ładunkiem jest zgodny z odpowiednimi instrumentami IMO oraz ustalonymi normami przemysłowymi i kodeksami bezpiecznej pracy

Sekcja A-V/1-2

Wymogi minimalne w zakresie wykształcenia i kwalifikacji kapitanów, oficerów i marynarzy pełniących służbę na zbiornikowcach do przewozu gazów skroplonych

Standard kompetencji

1 Każdy kandydat ubiegający się o wydanie świadectwa szkolenia podstawowego w zakresie obsługi zbiornikowców do przewozu gazów skroplonych powinien zostać zobowiązany do:

- .1 zademonstrowania kompetencji do wykonywania zadań, obowiązków i odpowiedzialności wymienionych w kolumnie 1 tabeli A-V/1-2-1; oraz
- .2 przedstawienia dowodu uzyskania:
 - .2.1 minimalnej wiedzy, zrozumienia i biegłości wymienionych w kolumnie 2 tabeli A-V/1-2-1; oraz
 - .2.2 wymaganego standardu kompetencji zgodnie z metodami demonstrowania oraz kryteriami oceny, przedstawionymi w kolumnach 3 i 4 tabeli A-V/1-2-1.

2 Każdy kandydat ubiegający się o wydanie świadectwa szkolenia wyższego stopnia w zakresie obsługi ładunków zbiornikowców do przewozu produktów naftowych powinien zostać zobowiązany do:

- .1 zademonstrowania kompetencji do wykonywania zadań, obowiązków i odpowiedzialności wymienionych w kolumnie 1 tabeli A-V/1-2-2; oraz
- .2 przedstawienia dowodu uzyskania:
 - .2.1 minimalnej wiedzy, zrozumienia i biegłości wymienionych w kolumnie 2 tabeli A-V/1-2-2; oraz
 - .2.2 wymaganego standardu kompetencji zgodnie z metodami demonstrowania oraz kryteriami oceny, przedstawionymi w kolumnach 3 i 4 tabeli A-V/1-2-2.

Tabela A-V/1-2-1

Minimalny standard kompetencji dla szkolenia podstawowego w zakresie obsługi ładunku zbiornikowca do przewozu gazów skroplonych

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
Działanie na rzecz bezpiecznego funkcjonowania zbiornikowca do przewozu gazów skroplonych	<p><i>Budowa i charakterystyka operacyjna zbiornikowca do przewozu gazów skroplonych</i></p> <p>Podstawowa znajomość zbiornikowców do przewozu gazów skroplonych</p> <p>.1 typy zbiornikowców do przewozu gazów skroplonych</p> <p>.2 ogólna budowa i układ</p> <p>Podstawowa znajomość obsługi ładunku:</p> <p>.1 rurociągi i zawory</p> <p>.2 urządzenia do obsługi ładunku</p> <p>.3 załadunek, rozładunek oraz dbałość podczas przewozu</p> <p>.4 system awaryjnego wyłączenia (ESD)</p> <p>.5 czyszczenie zbiorników ładunkowych, usuwanie ładunku, odgazowywanie i zobojętnianie</p> <p>Podstawowa znajomość właściwości fizycznych gazów skroplonych:</p> <p>.1 właściwości i cechy</p> <p>.2 ciśnienie i temperatura, w tym stosunek ciśnienia pary do jej temperatury</p> <p>.3 rodzaje generowania ładunków elektrostatycznych</p> <p>.4 symbole chemiczne</p> <p>Znajomość i zrozumienie kultury bezpieczeństwa zbiornikowca i zarządzania bezpieczeństwem</p>	<p>Egzamin i ocena zaświadczeń uzyskanych w zakresie jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <p>.1 poświadczona praktyka morska</p> <p>.2 poświadczona praktyka na statku szkolnym</p> <p>.3 poświadczone szkolenie na symulatorze</p> <p>.4 poświadczony program szkoleniowy</p>	<p>Komunikacja w obszarze odpowiedzialności jest jasna i skuteczna</p> <p>Obsługa ładunków prowadzona jest zgodnie z przyjętymi zasadami i procedurami bezpieczeństwa</p>

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
<p>Podejmowanie środków ostrożności w celu zapobiegania zagrożeniom</p>	<p>Podstawowa znajomość zagrożeń związanych z eksploatacją zbiornikowców, w tym:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 zagrożenia zdrowia .2 zagrożenia dla środowiska .3 niebezpieczeństwa reakcji .4 niebezpieczeństwa korozji .5 niebezpieczeństwa wybuchu i zapłonu .6 źródła zapłonu .7 zagrożenia elektrostatyczne .8 niebezpieczeństwa związane z toksycznością .9 wydostawanie się par i oparów .10 ekstremalnie niskie temperatury .11 zagrożenia związane z ciśnieniem <p>Podstawowa znajomość opanowywania zagrożeń</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 techniki zubożniania, osuszania i monitorowania .2 przedsięwzięcia antystatyczne .3 wentylacja .4 segregacja .5 stosowanie inhibitorów ładunku .6 znaczenie porównywalności materiałów 	<p>Egzamin i ocena zaświadczeń uzyskanych w zakresie jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 poświadczona praktyka morska .2 poświadczona praktyka na statku szkolnym .3 poświadczone szkolenie na symulatorze .4 poświadczony program szkoleniowy 	<p>Prawidłowo identyfikuje, korzystając z MSDS, zagrożenia dla statku i załogi związane z ładunkiem oraz podejmuje odpowiednie działania zgodnie z ustalonymi procedurami</p> <p>Identyfikacja i działania po pozyskaniu wiedzy o niebezpieczeństwie wypełniają ustalone procedury oraz są zgodne z dobrymi praktykami</p>

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
Podejmowanie środków ostrożności w celu zapobiegania zagrożeniom (ciąg dalszy)	.7 kontrola atmosferyczna .8 badanie gazów Rozumienie informacji w Karcie Charakterystyki Bezpieczeństwa Materiałowego (MSDS)		

Kolumna 1 Kompetencje	Kolumna 2 Wiedza, zrozumienie i biegłość	Kolumna 3 Metody demonstrowania kompetencji	Kolumna 4 Kryteria oceny kompetencji
<p>Stosowanie środków ostrożności w zakresie ochrony zdrowia i bezpieczeństwa</p>	<p>Funkcjonowanie i właściwe użytkowanie aparatury do pomiaru gazów oraz podobnych urządzeń</p> <p>Właściwe użytkowanie środków ochrony i zabezpieczeń, w tym:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 aparatów oddechowych i urządzeń ewakuacyjnych na zbiornikowcu .2 odzieży i wyposażenia ochronnego .3 aparatów do sztucznego oddychania .4 urządzeń ratowniczych i ewakuacyjnych <p>Podstawowa znajomość praktyk i procedur bezpiecznej pracy zgodnie z ustawodawstwem i wytycznymi branżowymi oraz bezpieczeństwem osobistym na statku, odnoszącymi się do zbiornikowców do przewozu gazów skroplonych, w tym:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 środków ostrożności, jakie należy podjąć przy wejściu do zamkniętych przestrzeni .2 środków ostrożności, jakie należy podjąć przez i podczas napraw i prac konserwacyjnych .3 środków bezpieczeństwa dotyczących prac zimnych i gorących .4 bezpieczeństwa elektrycznego .5 listy kontrolnej bezpieczeństwa na statku/nabrzeżu 	<p>Egzamin i ocena zaświadczeń uzyskanych w zakresie jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 poświadczona praktyka morska .2 poświadczona praktyka na statku szkolnym .3 poświadczone szkolenie na symulatorze .4 poświadczony program szkoleniowy 	<p>Procedury wejść do zamkniętych przestrzeni są przestrzegane</p> <p>Procedury oraz praktyki bezpiecznej pracy stworzone w celu ochrony załogi i statku są zawsze przestrzegane</p> <p>Odpowiednie środki ochrony i bezpieczeństwa są używane prawidłowo</p>

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
Stosowanie środków ostrożności w zakresie ochrony zdrowia i bezpieczeństwa (ciąg dalszy)	Podstawowa znajomość zasad pierwszej pomocy z odniesieniem do Karty Charakterystyki Bezpieczeństwa Materiałowego (MSDS)		Zasady, jakimi należy kierować się przy udzielaniu pierwszej pomocy
Przeprowadzanie działań przeciwpożarowych	<p>Organizacja ochrony przeciwpożarowej zbiornikowca oraz podejmowane działania</p> <p>Specjalnie zagrożenia związane z obsługą ładunku i przewozem gazów płynnych luzem.</p> <p>Środki przeciwpożarowe wykorzystywane do gaszenia pożarów gazów.</p> <p>Działanie stacjonarnych systemów gaszenia pianą.</p> <p>Działanie przenośnych systemów gaszenia pianą.</p> <p>Działanie stacjonarnego systemu gaszenia proszkiem.</p> <p>Podstawowa znajomość sposobów izolacji wycieków w związku z działaniami przeciwpożarowymi.</p>	<p>Praktyczne ćwiczenia i instruktaż prowadzone w zatwierdzonych i rzeczywiście realistycznych warunkach szkolenia (np. symulacja warunków pokładowych) oraz, tam gdzie to możliwe i ma to zastosowanie, w ciemności</p>	<p>Czynności wstępne i następujące podjęte po pozyskaniu wiedzy o zagrożeniu są zgodne z przyjętymi praktykami i procedurami.</p> <p>Działanie podjęte po usłyszeniu sygnału alarmowego jest właściwe do charakteru sygnalizowanej sytuacji awaryjnej i zgodne z ustalonymi procedurami.</p> <p>Ubiór i wyposażenie są odpowiednie do charakteru działań przeciwpożarowych.</p> <p>Czas i sekwencja działań indywidualnych są odpowiednie do przeważających okoliczności i warunków.</p> <p>Pożar zostaje ugaszony przy użyciu odpowiednich procedur, technik i środków przeciwpożarowych.</p>
Reakcja na niebezpieczeństwo	Podstawowa znajomość procedur awaryjnych, w tym również awaryjnego wyłączenia.	<p>Egzamin i ocena zaświadczeń uzyskanych w zakresie jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 poświadczona praktyka morska .2 poświadczona praktyka na statku szkolnym .3 poświadczony szkolenie na symulatorze .4 poświadczony program szkoleniowy 	Rodzaj i wpływ niebezpieczeństwa są szybko identyfikowane, a podjęte działania są zgodne z procedurami i planami awaryjnymi

Kolumna 1 Kompetencje	Kolumna 2 Wiedza, zrozumienie i biegłość	Kolumna 3 Metody demonstrowania kompetencji	Kolumna 4 Kryteria oceny kompetencji
<p>Podejmowanie środków ostrożności w celu zapobieżenia zanieczyszczeniom środowiska spowodowanym uwolnieniem gazów skroplonych</p>	<p>Podstawowa znajomość wpływu skażenia na życie ludzkie i morskie</p> <p>Podstawowa znajomość procedur statku dotyczących zapobiegania skażeniom</p> <p>Podstawowa wiedza o środkach, jakie należy podjąć w przypadku wycieku, w tym również konieczności:</p> <p>.1 przekazania odpowiednich informacji osobom odpowiedzialnym</p> <p>.2 pomocy we wdrażaniu procedur statku dotyczących izolacji wycieków</p> <p>.3 zapobiegania pęknięciom kruchym</p>	<p>Egzamin i ocena zaświadczeń uzyskanych w zakresie jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <p>.1 poświadczona praktyka morska</p> <p>.2 poświadczona praktyka na statku szkolnym</p> <p>.3 poświadczone szkolenie na symulatorze</p> <p>.4 poświadczony program szkoleniowy</p>	<p>Procedury stworzone w celu ochrony środowiska są zawsze przestrzegane</p>

Tabela A-V/1-2-2

Minimalny standard kompetencji dla szkolenia wyższego stopnia w zakresie obsługi ładunku zbiornikowca do przewozu gazów skroplonych

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
Zdolność do bezpiecznego wykonywania i monitorowania wszystkich działań w zakresie obsługi ładunku	<p><i>Budowa i cechy zbiornikowca do przewozu gazów skroplonych</i></p> <p>Znajomość budowy, systemów i wyposażenia zbiornikowca do przewozu gazów skroplonych, w tym:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 rodzaje zbiornikowców do przewozu gazów skroplonych oraz budowa zbiorników ładunkowych .2 ogólna budowa i układ .3 systemy izolacji ładunku, w tym materiały konstrukcyjnego i izolacyjne .4 urządzenia i aparatura do obsługi ładunku, w tym: <ol style="list-style-type: none"> 1. pompy ładunkowe i ich rozmieszczenie 2. rurociągi ładunkowe i zawory 3. urządzenia rozprężające 4. ekrany płomieni 5. systemy monitorowania temperatury 6. zbiornik ładunkowy - systemy monitorowania poziomu 7. systemy monitorowania i kontroli ciśnienia w zbiorniku .5 system utrzymywania temperatury ładunku 	<p>Egzamin i ocena zaświadczeń uzyskanych w zakresie jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 poświadczona praktyka morską .2 poświadczona praktyka na statku szkolnym .3 poświadczone szkolenie na symulatorze .4 poświadczony program szkoleniowy 	<p>Komunikacja jest jasna, zrozumiała i skuteczna.</p> <p>Obsługa ładunku wykonywana jest w sposób bezpieczny, przy uwzględnieniu budowy, systemów i wyposażenia zbiornikowca do przewozu gazów skroplonych.</p> <p>Operacje przepompowywania są realizowane zgodnie z przyjętymi zasadami i procedurami i odpowiednio do rodzaju ładunku.</p> <p>Obsługa ładunku jest planowana, ryzyko jest kontrolowane i wprowadzane zgodnie z przyjętymi zasadami i procedurami w celu zapewnienia bezpieczeństwa działań i uniknięcia skażenia środowiska morskiego.</p>

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
<p>Zdolność do bezpiecznego wykonywania i monitorowania wszystkich działań w zakresie obsługi ładunku (ciąg dalszy)</p>	<p>.6 kontrola atmosfery w zbiorniku (gaz obojętny, azot), w tym systemy składowania, generowania i dystrybucji</p> <p>.7 systemy ogrzewania koferdamu</p> <p>.8 systemy wykrywania gazu</p> <p>.9 system balastowy</p> <p>.10 systemy odparowywania</p> <p>.11 systemy ponownego skraplania</p> <p>.12 system awaryjnego zamknięcia ładunku (ESD)</p> <p>.13 systemy przepływu nadzorowanego</p> <p>Znajomość zasad działania i charakterystyk pomp, w tym typów pomp ładunkowych oraz ich bezpiecznego użytkowania</p> <p><i>Załadunek, rozładunek, obsługa ładunku</i></p> <p>Znajomość wpływu ładunków płynnych luzem na przegłębienie, stateczność i odporność konstrukcji na zniszczenie</p> <p>Biegłość z zakresu kultury bezpieczeństwa zbiornikowca oraz wdrażania wymogów zarządzania bezpieczeństwem</p>		<p>Właściwy załadunek, rozmieszczenie i rozładunek gazów skroplonych sprawia, że warunki stateczności i naprężenia pozostają zawsze w bezpiecznych granicach.</p> <p>Potencjalna niezgodność z procedurami opisującymi operacje ładunkowe jest bezzwłocznie identyfikowana i eliminowana.</p> <p>Działania i procedury prawidłowo identyfikują i w pełni wykorzystują odpowiednie urządzenia statku.</p>

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
<p>Zdolność do bezpiecznego wykonywania i monitorowania wszystkich działań w zakresie obsługi ładunku (ciąg dalszy)</p>	<p>Biegłość w stosowaniu bezpiecznych przygotowań, procedur i list kontrolnych wobec wszystkich działań w zakresie obsługi ładunku, w tym:</p> <p>.1 po dokowaniu i załadunku:</p> <p>.1 badanie zbiorników</p> <p>.2 zubożnianie (redukcja tlenu, redukcja punktu rosy)</p> <p>.3 napełnienie</p> <p>.4 schłodzenie</p> <p>.5 załadunek</p> <p>.6 usuwanie balastu</p> <p>.7 próbkowanie, w tym próbkowanie w układzie zamkniętym</p> <p>.2 podróż morską:</p> <p>.1 schłodzenie</p> <p>.2 utrzymywanie ciśnienia</p> <p>.3 odparowywanie</p> <p>.4 hamowanie reakcji</p> <p>.3 rozładunek:</p> <p>.1 rozładunek:</p> <p>.2 balastowanie</p> <p>.3 systemy demontażu i oczyszczania</p> <p>.4 systemy usuwania cieczy ze zbiornika</p> <p>.4 przygotowania przed dokowaniem:</p> <p>.1 podgrzanie</p> <p>.2 zubożnianie</p> <p>.3 odgazowywanie</p> <p>.5 przeładunek ze statku na statek</p>		<p>Kalibracja i wykorzystanie urządzeń monitorujących i do wykrywania gazu zgodne są z procedurami i praktykami operacyjnymi dotyczącymi bezpieczeństwa</p> <p>Procedury monitorowania i systemy bezpieczeństwa sprawiają, że wszystkie alarmy są wykrywane bezzwłocznie, a reakcja na ich wystąpienie jest zgodna z ustalonymi procedurami</p>

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
Zdolność do bezpiecznego wykonywania i monitorowania wszystkich działań w zakresie obsługi ładunku (ciąg dalszy)	<p>Biegłość w wykonywaniu pomiarów i obliczeń ładunkowych, w tym:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 faza ciekła .2 faza gazowa .3 Ilość na pokładzie (OBQ) .4 Ilość pozostała na pokładzie (ROB) .5 obliczenia dotyczące odparowywania ładunku <p>Biegłość w zarządzaniu i nadzorowaniu personelu w zakresie odpowiedzialności związanych z ładunkiem</p>		Personel ma przydzielone zadania i został poinformowany o procedurach i normach pracy, jakich należy przestrzegać w sposób właściwy oraz zgodnie z praktykami bezpiecznej pracy
Znajomość fizycznych i chemicznych właściwości ładunku gazu skroplonego	<p>Znajomość i zrozumienie podstawowych zagadnień chemicznych i fizycznych, a także definicji związanych z bezpiecznym masowym przewozem gazów płynnych, w tym:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 budowa chemiczna gazów .2 właściwości i cechy gazów płynnych (w tym CO₂) oraz ich par, w tym: <ul style="list-style-type: none"> .1 proste prawa dotyczące gazów .2 stany skupienia .3 gęstości cieczy i oparów .4 dyfuzja i mieszanie gazów .5 sprężanie gazów .6 skraplanie i chłodzenie gazów 	<p>Egzamin i ocena zaświadczeń uzyskanych w zakresie jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 poświadczona praktyka morska .2 poświadczona praktyka na statku szkolnym .3 poświadczone szkolenie na symulatorze .4 poświadczony program szkoleniowy 	Zasoby informacji dotyczące identyfikacji właściwości i charakterystyk gazów płynnych, a także ich wpływu na bezpieczeństwo, środowisko i funkcjonowanie statku są wykorzystywane w sposób skuteczny

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
<p>Znajomość fizycznych i chemicznych właściwości ładunku gazu skroplonego (ciąg dalszy)</p>	<p>.7 temperatura krytyczna i ciśnienie gazu</p> <p>.8 temperatura zapłonu, dolna i górna granica wybuchu, temperatura samozapłonu</p> <p>.9 kompatybilność, reakcyjność i pozytywna segregacja gazów</p> <p>.10 polimeryzacja</p> <p>.11 ciśnienie pary nasyconej/temperatura odniesienia</p> <p>.12 punkt rosy i punkt wrzenia</p> <p>.13 smarowanie sprężarek</p> <p>.14 powstawanie wodzianów</p> <p>.3 właściwości cieczy</p> <p>.4 charakter i właściwości roztworów</p> <p>.5 wielkości termodynamiczne</p> <p>.6 podstawowe prawa termodynamiki i schematy</p> <p>.7 właściwości materiałów</p> <p>.8 wpływ niskiej temperatury – pęknięcia kruche</p> <p>Rozumienie informacji zawartych w Karcie Charakterystyki Bezpieczeństwa Materiałowego (MSDS)</p>		

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
<p>Podejmowanie Środków ostrożności w celu zapobieżenia zagrożeniom</p>	<p>Znajomość i zrozumienie zagrożeń i środków kontroli związanych z funkcjonowaniem zbiornikowca do przewozu gazu płynnego, w tym m.in.:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 palność .2 wybuchowość .3 toksyczność .4 reakcyjność .5 właściwości żrące .6 zagrożenia zdrowia .7 skład gazu obojętnego .8 zagrożenia elektrostatyczne .9 ładunki polimeryzujące <p>Biegłość w kalibracji i użytkowaniu systemów, aparatury i urządzeń do monitoringu i wykrywania gazu.</p> <p>Znajomość i zrozumienie zagrożeń braku zgodności z odpowiednimi przepisami prawa</p>	<p>Egzamin i ocena zaświadczeń uzyskanych w zakresie jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 poświadczona praktyka morska .2 poświadczona praktyka na statku szkolnym .3 poświadczone szkolenie na symulatorze .4 poświadczony program szkoleniowy 	<p>Zagrożenia ze strony ładunku dla statku i personelu, związane z operacjami ładunkowymi zbiornikowca do przewozu gazu płynnego, są prawidłowo identyfikowane i podejmowane są właściwe działania kontrolne</p> <p>Sposób użytkowania urządzeń do wykrywania gazu jest zgodny z instrukcjami i dobrą praktyką.</p>
<p>Stosowanie środków ochrony zdrowia i bezpieczeństwa pracy</p>	<p>Znajomość i zrozumienie praktyk bezpiecznej pracy, w tym oceny ryzyka i bezpieczeństwa osobistego na statku w zakresie zbiornikowców do przewozu gazów skroplonych, w tym:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 środki ostrożności, jakie należy podjąć wchodząc do zamkniętych przestrzeni (takich jak pomieszczenia sprężarek), w tym również prawidłowe użycie różnych rodzajów aparatów oddechowych 	<p>Egzamin i ocena zaświadczeń uzyskanych w zakresie jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 poświadczona praktyka morska .2 poświadczona praktyka na statku szkolnym .3 poświadczone szkolenie na symulatorze .4 poświadczony program szkoleniowy 	<p>Procedury stworzone w celu ochrony personelu oraz statku są zawsze przestrzegane.</p> <p>Praktyki bezpiecznej pracy są przestrzegane oraz wykorzystywane są właściwie odpowiednie środki ochrony i bezpieczeństwa.</p> <p>Zasady pracy są zgodne z wymogami legislacyjnymi, kodeksem pracy, zezwoleniami na pracę i regulacjami środowiskowymi.</p> <p>Prawidłowe używanie aparatów oddechowych.</p>

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
Stosowanie środków ochrony zdrowia i bezpieczeństwa pracy (ciąg dalszy)	<p>.2 środki ostrożności, jakie zostaną podjęte przed i w trakcie prac naprawczych i konserwacyjnych, w tym prace dotyczące pomp, rurociągów, systemów elektrycznych i sterujących</p> <p>.3 środki ostrożności dotyczące obróbki na zimno i na gorąco</p> <p>.4 środki ostrożności związane z bezpieczeństwem elektrycznym</p> <p>.5 użycie odpowiednich środków ochrony osobistej (PPE)</p> <p>.6 zabezpieczenia przed oparzeniem zimnem i odmrożeniem</p> <p>.7 właściwe użycie osobistych środków do monitorowania toksyczności</p>		
Reakcja na niebezpieczeństwo	<p>Znajomość i zrozumienie procedur awaryjnych dotyczących zbiornikowców do przewozu gazów skroplonych, w tym:</p> <p>.1 Plany awaryjne statku</p> <p>.2 awaryjne zaprzestanie obsługi ładunku</p> <p>.3 awaryjne zamknięcie zaworu ładunkowego</p> <p>.4 działania, jakie mają zostać podjęte w przypadku awarii systemów lub usług krytycznych dla obsługi ładunku</p> <p>.5 działania przeciwpożarowe na zbiornikowcach do przewozu gazu płynnego</p> <p>.6 wyrzucenie ładunku za burtę</p> <p>.7 działania ratownicze w zamkniętej przestrzeni</p>	<p>Ocena zaświadczeń uzyskanych w zakresie jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <p>.1 poświadczona praktyka morska</p> <p>.2 poświadczona praktyka na statku szkolnym</p> <p>.3 poświadczone szkolenie na symulatorze</p> <p>.4 poświadczony program szkoleniowy</p>	<p>Rodzaj i wpływ niebezpieczeństwa są szybko identyfikowane, a podjęte działania są zgodne z ustalonymi procedurami i planami awaryjnymi.</p> <p>Porządek priorytetów oraz poziomy i ramy czasowe dostarczania raportów i informowania załogi na pokładzie, odpowiadają charakterowi sytuacji awaryjnej i odzwierciedlają nagłość problemu.</p> <p>Procedury ewakuacji, awaryjnego wyłączenia oraz izolacji odpowiadają charakterowi sytuacji awaryjnej i są wdrażane bezzwłocznie.</p>

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
Reakcja na niebezpieczeństwo (ciąg dalszy)	<p>Działania, jakie należy podjąć po kolizji, wejściu na mieliznę czy wycieku oraz spowinięcia statku przez toksyczne lub łatwopalne opary</p> <p>Znajomość medycznych procedur pierwszej pomocy i odtrutek na pokładzie zbiornikowców do przewozu gazu płynnego, w odniesieniu do Wytycznych o Pierwszej Pomocy Medycznej do Wykorzystania przy Wypadkach Obejmujących Materiały Niebezpieczne (MFAG)</p>		Identyfikacja medycznej sytuacji awaryjnej oraz działania podjęte w tym zakresie są zgodne z obowiązującą praktyką pierwszej pomocy oraz wytycznymi międzynarodowymi
Podjęcie działań w celu uniknięcia skażenia środowiska	Zrozumienie procedur zapobiegających skażeniu środowiska	<p>Ocena zaświadczeń uzyskanych w zakresie jednego lub kilku następujących wymagań:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 poświadczona praktyka morską .2 poświadczona praktyka na statku szkolnym .3 poświadczone szkolenie na symulatorze .4 poświadczony program szkoleniowy 	Działania są prowadzone zgodnie z zatwierdzonymi zasadami i procedurami mającymi na celu uniknięcie skażenia środowiska
Monitorowanie i zapewnianie zgodności z wymogami prawnymi	<p>Znajomość i zrozumienie odpowiednich przepisów Międzynarodowej Konwencji w sprawie Zapobiegania Skażeniom ze Statków (MARPOL) oraz innych instrumentów IMO, wytycznych branżowych oraz powszechnie stosowanych uregulowań portowych</p> <p>Biegłość w korzystaniu z Kodeksu IBC i IGC oraz powiązanych dokumentów</p>	<p>Ocena dowodów uzyskanych z jednego lub więcej z poniższych:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 poświadczona praktyka morską .2 poświadczona praktyka na statku szkolnym .3 poświadczone szkolenie na symulatorze .4 poświadczony program szkoleniowy 	Sposób postępowania z ładunkiem gazu płynnego jest zgodny z odpowiednimi instrumentami IMO oraz ustalonymi normami przemysłowymi i kodeksami bezpiecznej pracy

Sekcja A-V/2

Wymogi minimalne w zakresie wyszkolenia i kwalifikacji kapitanów, oficerów, marynarzy i innych członków załogi na statkach pasażerskich

Szkolenie w zakresie kierowania tłumem

1 Szkolenie w zakresie kierowania tłumem, wymagane zgodnie z punktem 4 prawidła V/2 dla członków załogi, którzy w rozkładzie alarmowym zostali wyznaczeni do pomocy pasażerom w sytuacjach zagrożenia, powinno obejmować, lecz nie ograniczać się do:

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

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

2 Dodatkowe szkolenie w zakresie bezpieczeństwa wymagane zgodnie z punktem 5 pravidła V/2 powinno co najmniej zapewnić nabycie umiejętności takich jak:

Porozumiewanie się

- .1 Umiejętność porozumiewania się z pasażerami podczas zagrożenia, mając na względzie:
 - .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 zwracanie 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 językach ojczystych; oraz
 - .1.5 języki, w których można ogłaszać informacje alarmowe mające na celu przekazanie najistotniejszych wskazówek pasażerom oraz ułatwienie członkom załogi niesienia im pomocy w sytuacjach zagrożenia lub podczas ćwiczeń.

Środki ratunkowe

- .2 Umiejętność zademonstrowania pasażerom sposobów użycia osobistych środków ratunkowych.

Procedury dotyczące zaokrętowania

- .3 Zaokrętowanie i wyokrętowanie pasażerów, przy zwróceniu szczególnej uwagi na osoby niepełnosprawne i osoby potrzebujące pomocy.

Szkolenie w zakresie opanowania sytuacji kryzysowych oraz zachowań ludzkich

3 Kapitanowie, starsi oficerowie, starsi oficerowie mechanicy, drudzy oficerowie mechanicy oraz wszelkie osoby odpowiedzialne za bezpieczeństwo pasażerów w sytuacjach zagrożenia, powinni:

- .1 ukończyć z wynikiem pozytywnym szkolenie w zakresie opanowywania sytuacji kryzysowych oraz zachowań ludzkich, wymagane zgodnie z punktem 6 pravidła

V/2, stosownie od ich kompetencji, zadań i obowiązków wymienionych w tabeli A-V-/2; oraz

- .2 przedstawić dowody osiągnięcia wymaganego standardu kompetencji zgodnie z metodami demonstrowania oraz kryteriami oceny przedstawionymi w kolumnach 3 i 4 tabeli A-V/2.

Szkolenie w zakresie bezpieczeństwa pasażerów, ładunku i wytrzymałości kadłuba

4 Szkolenie w zakresie bezpieczeństwa pasażerów, ładunku i wytrzymałości kadłuba, wymagane zgodnie z punktem 7 prawidła V/2, dla kapitanów, starszych oficerów, starszych oficerów mechaników, drugich oficerów mechaników i członków załogi, którym przydzielono bezpośrednią odpowiedzialność za zaokrętowanie i wyokrętowanie pasażerów, załadunek, wyładunek, zabezpieczenie ładunku lub zamknięcie otworów kadłuba na statkach pasażerskich ro-ro, powinno co najmniej zapewnić nabycie umiejętności odpowiednich do ich obowiązków i odpowiedzialności, takich jak:

Procedury dotyczące załadunku i zaokrętowania

- .1 Umiejętność 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 ustawianie i mocowanie chowanych pokładów dla pojazdów; oraz
 - .1.4 zaokrętowanie i wyokrętowanie pasażerów, zwracając specjalną uwagę na osoby niepełnosprawne i osoby potrzebujące pomocy.

Przewożenie towarów niebezpiecznych

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

Zabezpieczanie ładunku

- .3 Zdolność do:
 - .3.1 prawidłowego zastosowania postanowień Kodeksu Bezpiecznego Postępowania przy Rozmieszczeniu i Mocowaniu Ładunków w odniesieniu do 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 Umiejętność:
- .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 balastów i paliwa na stateczność i przegłębienie.

Otwieranie, zamykanie i zabezpieczanie otworów kadłuba

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

Tabela A-V/2
Minimalny standard kompetencji w zakresie opanowania sytuacji kryzysowych oraz zachowań ludzkich

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
Organizacja procedur alarmowych na statku	<p>Znajomość:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 ogólnej budowy i układu statku .2 przepisów dotyczących bezpieczeństwa .3 planów i procedur postępowania w przypadku zagrożenia <p>Znaczenie zasad dotyczących tworzenia procedur postępowania w sytuacji zagrożenia na statku, w tym:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 potrzeba wcześniejszego planowania i przeprowadzania ćwiczeń w zakresie procedur postępowania w sytuacji zagrożenia na statku .2 potrzeba świadomości i ścisłego stosowania się wszystkich członków załogi do zaplanowanych wcześniej procedur postępowania w sytuacjach zagrożenia w przypadku wystąpienia zagrożenia 	Ocena dowodów uzyskanych z poświadczanego szkolenia, ćwiczeń w zakresie jednego lub więcej przygotowanych wcześniej planów postępowania w sytuacji zagrożenia oraz praktycznej demonstracji	Procedury alarmowe na statku zapewniają stan gotowości reakcji na wystąpienie zagrożenia
Optymalizacja wykorzystania potencjału załogi i sprzętu	<p>Zdolność do optymalizacji wykorzystania potencjału załogi i sprzętu, uwzględniając:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 ewentualność, iż zasoby dostępne w sytuacji zagrożenia mogą być ograniczone .2 potrzebę pełnego wykorzystania załogi i wyposażenia dostępnych bezpośrednio, oraz, jeśli to konieczne, improwizowania <p>Umiejętność organizowania realistycznych ćwiczeń w celu utrzymania stanu gotowości, uwzględniając wiedzę uzyskaną z przeszłych wydarzeń dotyczących statków pasażerskich; odprawa po ćwiczeniach</p>	Ocena dowodów uzyskanych z poświadczanego szkolenia, praktycznej demonstracji i praktyki na statku szkolnym oraz ćwiczeń procedur postępowania w sytuacjach zagrożenia	<p>Plany awaryjne optymalizują wykorzystanie dostępnych zasobów</p> <p>Przydział zadań i odpowiedzialności odzwierciedla znane kompetencje poszczególnych osób</p> <p>Role i odpowiedzialności zespołów i poszczególnych osób są jasno określone</p>

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
<p>Kontrolowanie reakcji na sytuacje zagrożenia</p>	<p>Umiejętność wstępnej oceny i zapewnienia skutecznej reakcji na sytuacje zagrożenia zgodnie z ustalonymi procedurami postępowania w sytuacjach zagrożenia</p> <p><i>Umiejętności przywódcze</i></p> <p>Umiejętność do dowodzenia i kierowania innymi osobami w sytuacjach zagrożenia, w tym potrzeba:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 dawania przykładu w sytuacjach zagrożenia .2 skupienia procesu decyzyjnego w warunkach konieczności szybkiego działania w sytuacjach zagrożenia .3 motywowania, zachęcania i uspokajania pasażerów oraz innych członków załogi <p><i>Opanowanie stresu</i></p> <p>Umiejętność rozpoznawania rozwoju objawów nadmiernego stresu u siebie oraz u innych członków zespołu ds. sytuacji zagrożenia statku.</p> <p>Zrozumienie, iż stres powodowany przez sytuacje zagrożenia może mieć wpływ na zachowanie jednostek oraz ich zdolność do wykonywania poleceń i przestrzegania procedur</p>	<p>Ocena dowodów uzyskanych z poświadczzonego szkolenia, praktycznej demonstracji i praktyki na statku szkolnym oraz ćwiczeń procedur postępowania w sytuacjach zagrożenia</p>	<p>Procedury i działania są zgodne z ustalonymi zasadami i planami w zakresie postępowania w sytuacjach zagrożenia na pokładzie</p> <p>Cele i strategia są odpowiednie do charakteru zagrożenia, uwzględniają różne ewentualności i w sposób optymalny wykorzystują dostępne zasoby</p> <p>Działania członków załogi przyczyniają się do utrzymania porządku i zachowania kontroli</p>
<p>Kontrola pasażerów oraz innych członków załogi w sytuacjach zagrożenia</p>	<p><i>Zachowania ludzkie oraz reakcje</i></p> <p>Zdolność do kontrolowania pasażerów oraz innych członków załogi w sytuacjach zagrożenia, w tym:</p>	<p>Ocena dowodów uzyskanych z poświadczzonego szkolenia, praktycznej demonstracji i praktyki na statku szkolnym oraz ćwiczeń procedur postępowania w sytuacjach zagrożenia</p>	<p>Działania członków załogi przyczyniają się do utrzymania porządku i zachowania kontroli</p>

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
Kontrola pasażerów oraz innych członków załogi w sytuacjach zagrożenia (ciąg dalszy)	<p>.1 znajomość ogólnych wzorców reakcji pasażerów oraz innych członków załogi na sytuacje zagrożenia, w tym ewentualność, iż:</p> <p>.1.1 zazwyczaj mija pewien czas, zanim ludzie zaakceptują fakt zaistnienia sytuacji zagrożenia</p> <p>.1.2 niektóre osoby mogą ulec panice i nie zachowywać się racjonalnie, a ich zdolność rozumienia może być ograniczona, w związku z czym mogą w mniejszym stopniu, niż zazwyczaj, reagować na polecenia</p> <p>.2 świadomość, iż pasażerowie oraz inni członkowie załogi mogą, między innymi:</p> <p>.2.1 w pierwszej reakcji zacząć szukać swoich krewnych, przyjaciół oraz/lub bagaży</p> <p>.2.2 szukać schronienia w swoich kabinach lub innych miejscach na pokładzie, gdzie wydaje im się, że będą bezpieczni</p> <p>.2.3 w przypadku przechyłu statku kierować się instynktownie w górne części</p> <p>.3 zdanie sobie sprawy z możliwości wybuchu paniki po rozdzieleniu rodzin</p>		

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
<p>Ustanowienie i utrzymanie skutecznej komunikacji</p>	<p>Zdolność do ustanowienia i utrzymania skutecznej komunikacji, w tym:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 znaczenie zrozumiałych i zwięzłych instrukcji i raportów .2 potrzeba pobudzenia wymiany informacji z pasażerami i innymi członkami załogi oraz uzyskania od nich informacji zwrotnej <p>Zdolność do dostarczania istotnych informacji pasażerom oraz innym członkom załogi w sytuacjach zagrożenia, by mogli oni ocenić ogólną sytuację, a także informowania ich o wszelkich wymaganych od nich działaniach, uwzględniając:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 język lub języki odpowiednie do przeważających narodowości pasażerów oraz innych członków załogi przewożonych podczas danej podróży .2 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 .3 język, w którym można ogłosić zagrożenie lub ćwiczenia mające na celu przekazanie wskazówek pasażerom oraz ułatwienie członkom załogi niesienia pomocy pasażerom 	<p>Ocena dowodów uzyskanych z poświadczonego szkolenia, ćwiczeń oraz praktycznej demonstracji</p>	<p>Informacje ze wszystkich dostępnych źródeł są pozyskiwane, oceniane i potwierdzane w sposób możliwie jak najszybszy oraz poddawane analizie przez cały czas trwania sytuacji zagrożenia</p> <p>Informacje przekazywane osobom fizycznym, zespołom interwencyjnym oraz pasażerom są dokładne, istotne i aktualne</p> <p>Przekazywane informacje dają pasażerom wiedzę na temat charakteru sytuacji zagrożenia oraz wymaganych od nich działań</p>

ROZDZIAŁ VI

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

Sekcja A-VI/1

Wymogi minimalne dotyczące szkolenia zapoznawczego, szkolenia podstawowego i instruktażu dla wszystkich członków załogi w zakresie bezpieczeństwa

Szkolenie zapoznawcze z zakresu bezpieczeństwa

1 Przed podjęciem obowiązków służbowych na statku wszystkie osoby zatrudnione lub związane z pracą na statku morskim, inne niż pasażerowie, powinny przejść zatwierdzone szkolenie zapoznawcze w zakresie indywidualnych technik ratunkowych lub otrzymać wystarczające informacje i instrukcje, uwzględniające wytyczne zawarte w części B, tak aby mogły:

- .1 porozumiewać się z innymi osobami odnośnie elementarnych spraw bezpieczeństwa, rozumieć informacyjne symbole bezpieczeństwa, znaki i sygnały alarmowe;
- .2 wiedzieć co robić, w razie:
 - .2.1 wypadnięcia człowieka za burtę,
 - .2.2 wykrycia ognia lub dymu; lub
 - .2.3 sygnału alarmu pożarowego lub alarmu opuszczenia statku;
- .3 rozpoznać miejsca zbiórek i zaokrętowania ewakuacji do środków ratunkowych, a także rozpoznawać drogi ewakuacyjne;
- .4 zlokalizować i założyć pasy ratunkowe;
- .5 wszczynać alarm oraz posiadać podstawową wiedzę w zakresie używania przenośnych gaśnic przeciwpożarowych;
- .6 podejmować niezwłoczne działania po stwierdzeniu wypadku lub innej sytuacji zagrożenia zdrowia, przed wezwaniem dalszej pomocy medycznej na statek; oraz
- .7 zamykać i otwierać drzwi przeciwpożarowe, wodoszczelne i strugoszczelne, w które wyposażone są statki, inne niż furty kadłubowe.

Szkolenie podstawowe

2 Członkowie załogi, zatrudnieni lub w inny sposób związani z pracą na statku, obsadzeni na stanowiskach związanych z bezpieczeństwem lub zapobieganiem zanieczyszczeniom, przed przydzieleniem im jakichkolwiek obowiązków powinni:

- .1 otrzymać odpowiednie, uznane szkolenie podstawowe lub instruktaż w zakresie:
 - .1.1 indywidualnych technik ratunkowych, jak przedstawiono w tabeli A-VI/1-1,
 - .1.2 zapobiegania pożarom i zwalczania ich, jak przedstawiono w tabeli A-VI/1-2,
 - .1.3 podstawowych zasad udzielania pierwszej pomocy medycznej, jak przedstawiono w tabeli A-VI/1-3; oraz
 - .1.4 bezpieczeństwa własnego i odpowiedzialności zespołowej, jak przedstawiono w tabeli A-VI/1-4;
- .2 zostać zobowiązani do przedstawienia dowodów osiągnięcia wymaganego standardu kompetencji umożliwiającego podjęcie zadań, obowiązków i odpowiedzialności, określonych 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 demonstrowania oraz kryteriami oceny przedstawionymi w kolumnach 3 i 4 wyżej wspomnianych tabel, oraz
 - .2.2 egzaminowanie lub ciągle ocenianie w ramach zatwierdzonego programu szkolenia, obejmującego zagadnienia przedstawione w kolumnie 2 wyżej wspomnianych tabel.

3 Członkowie załogi, którzy odbyli szkolenie podstawowe zgodnie z punktem 2 powinni zostać zobowiązani do przedłożenia raz na pięć lat dowodu utrzymania wymaganego standardu kompetencji do podejmowania zadań, obowiązków i odpowiedzialności przedstawionych w kolumnie 1 tabel A-VI/1-1 oraz A-VI/1-2.

4 Strony mogą uznać szkolenie i doświadczenie zdobyte na pokładzie za dowód utrzymania wymaganego standardu kompetencji w poniższych obszarach:

- .1 indywidualnych technik ratunkowych według zestawienia w tabeli A-VI/1-1:
 - .1.1 zakładanie pasa ratunkowego;
 - .1.2 przechodzenie z założonym pasem ratunkowym ze statku na pokład jednostki ratunkowej;

- .1.3 podejmowanie wstępnych działań na pokładzie łodzi ratunkowej w celu zwiększenia szansy na przetrwanie;
 - .1.4 postawienie dryfkotwy lub kotwicy pływającej łodzi ratunkowej;
 - .1.5 obsługa wyposażenia jednostki ratunkowej; oraz
 - .1.6 obsługa urządzeń lokacyjnych, w tym sprzętu radiowego;
- .2 zapobieganie pożarom i zwalczanie ich, jak przedstawiono w tabeli A-VI/1-2:
- .2.1 użycie samodzielnych aparatów do oddychania na sprężone powietrze; oraz
 - .2.2 prowadzenie czynności ratowniczych w wypełnionej dymem przestrzeni, korzystając na pokładzie z zatwierdzonego urządzenia generującego dym, przy jednoczesnym użyciu aparatu oddechowego.

Zwolnienia

5 Administracja może 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, statku i jego wyposażenia oraz ochronę środowiska morskiego. Zwolnienie to nie dotyczy statków pasażerskich o pojemności brutto 500 lub większej, odbywających podróże międzynarodowe, a także zbiornikowców.

Tabela A-VI/1-1

Minimalny standard kompetencji w zakresie osobistych technik ratunkowych

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	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 będących na standardowym wyposażeniu statku.</p> <p>Wyposażenie jednostki ratunkowej.</p> <p>Lokalizacja osobistych środków ratunkowych.</p> <p>Zasady dotyczące ratowania, obejmujące:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 ważność szkolenia i ćwiczeń .2 osobiste ubrania ochronne i sprzęt .3 konieczność gotowości na wszelkie sytuacje zagrożenia .4 czynności, jakie należy wykonać na wypadek wezwania na stanowiska do jednostek 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 pokładzie jednostki ratunkowej .8 główne zagrożenia dla rozbitków 	<p>Ocena zaświadczeń uzyskanych z poświadczanego instruktażu lub podczas uczestniczenia w zatwierdzonym kursie lub z poświadczonej praktyki morskiej i z egzaminu, włączając praktyczną demonstrację kompetencji w zakresie:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 zakładania pasa ratunkowego .2 zakładania i użycia kombinezonu ratunkowego .3 bezpiecznego skoku z wysokości do wody .4 postawienia przewróconej tratwy ratunkowej, mając założony pas ratunkowy .5 pływania z założonym pasem ratunkowym .6 utrzymywania się na powierzchni wody bez pasa ratunkowego .7 wejścia na pokład jednostki ratunkowej ze statku i z wody, z założonym pasem ratunkowym .8 podejmowania początkowych czynności po wejściu na pokład jednostki ratunkowej dla zwiększenia szansy uratowania .9 postawienia dryfkotwy lub kotwicy pływającej .10 obsługi wyposażenia jednostki ratunkowej .11 obsługi urządzeń lokacyjnych, włączając w to sprzęt radiowy 	<p>Działanie podjęte po usłyszeniu sygnału alarmowego jest właściwe do charakteru sygnalizowanej sytuacji awaryjnej i zgodne z ustalonymi 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 jednostki 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-VI/1-2

Minimalny standard kompetencji w zakresie zapobiegania pożarom i zwalczania pożarów

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>Organizacja działań przeciwpożarowych na statku</p> <p>Rozmieszczenie urządzeń przeciwpożarowych 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 instruktazu lub podczas uczestniczenia w zatwierdzonym kursie	<p>Wstępne czynności podejmowane powzięciu wiadomości o zagrożeniu są zgodne z przyjętą praktyką i procedurami</p> <p>Działanie podjęte po usłyszeniu sygnału alarmowego jest właściwe do charakteru sygnalizowanej sytuacji awaryjnej i zgodne z ustalonymi procedurami</p>
Zwalczanie i gaszenie pożarów	<p>Sprzęt przeciwpożarowy i jego rozmieszczenie na statku</p> <p>Instruktaż w zakresie następujących zagadnień:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 instalacje stałe .2 ubiór strażaka .3 wyposażenie osobiste .4 urządzenia i wyposażenie przeciwpożarowe .5 metody zwalczania pożarów .6 środki gaśnicze .7 procedury zwalczania pożarów 	<p>Ocena zaświadczeń uzyskanych z poświadczanego instruktazu lub podczas uczestniczenia w zatwierdzonym kursie, włączając praktyczną demonstrację następujących umiejętności w przestrzeniach, które zapewniają realistyczne warunki szkolenia (np. symulowane warunki statkowe) oraz w ciemności, tam gdzie to możliwe:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 użycia różnych typów przenośnych gaśnic .2 użycia niezależnych aparatów oddechowych 	<p>Ubiór i wyposażenie są odpowiednie do charakteru działań przeciwpożarowych.</p> <p>Czas i sekwencja działań indywidualnych są odpowiednie do przeważających okoliczności i warunków.</p> <p>Pożar został ugaszony przy użyciu odpowiednich procedur, technik i środków przeciwpożarowych.</p> <p>Procedury i techniki użycia aparatów oddechowych są zgodne z przyjętymi praktykami i procedurami.</p>

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
Zwalczanie i gaszenie pożarów (ciąg dalszy)	8 wykorzystanie aparatów oddechowych w działaniach przeciwpożarowych i wynikających z niej akcjach ratowniczych	<p>.3 gaszenia małych pożarów, np. pożarów elektrycznych, ropy naftowej, propanu</p> <p>.4 gaszenia rozległych pożarów wodą z użyciem dysz strumieniowych i rozpylających</p> <p>.5 gaszenia pożarów pianą, proszkiem lub dowolnym innym, wygodnym czynnikiem chemicznym</p> <p>.6 wejścia i zejścia z liną ratowniczą, ale bez aparatu oddechowego przez przedział, do którego została wprowadzona piana o wysokim stopniu rozprężania</p> <p>.7 zwalczania pożaru 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 maszynowni z ogniem i silnym dymem</p> <p>.9 gaszenia pożaru ropy naftowej dozownikiem mgły i dyszami rozpylającymi, suchym proszkiem chemicznym lub dozownikami piany</p> <p>.10 przeprowadzenia akcji ratowniczej w przestrzeni wypełnionej dymem, mając założony aparat oddechowy</p>	

Tabela A-VI/1-3

Minimalny standard kompetencji w zakresie podstawowej pierwszej pomocy

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
Podjęcie natychmiastowych działań po zaistnieniu wypadku lub innego zagrożenia medycznego	<p>Ocena potrzeb ofiar oraz zagrożeń własnego bezpieczeństwa.</p> <p>Zrozumienie budowy i funkcji ciała.</p> <p>Zrozumienie natychmiastowych działań podejmowanych w przypadkach zagrożenia, włączając umiejętność:</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 działań w wypadku oparzeń, włączając wypadki spowodowane prądem elektrycznym .6 ratowania i transportu ofiary wypadku .7 improwizowania opatrunków i wykorzystania materiałów znajdujących się w zestawie awaryjnym 	Ocena zaświadczeń uzyskanych z poświadczonego 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 kompletna, zaś 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-VI/1-4
**Minimalny standard kompetencji w zakresie bezpieczeństwa
własnego i odpowiedzialności wspólnej**

Kolumna 1 Kompetencje	Kolumna 2 Wiedza, zrozumienie i biegłość	Kolumna 3 Metody demonstrowania kompetencji	Kolumna 4 Kryteria oceny kompetencji
Zgodność z procedurami awaryjnymi	<p>Typy zagrożeń, które mogą zaistnieć, takie jak kolizja, pożar, zatonięcie.</p> <p>Znajomość planów awaryjnych statku dla przeciwdziałania zagrożeniom.</p> <p>Sygnaly alarmowe i szczególne obowiązki 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 poświadczanego instruktazu lub uczestnictwa w zatwierdzonym kursie	<p>Początkowe czynności po powzięciu wiedzy o zagrożeniu są zgodne z ustanowionymi procedurami przeciwdziałania zagrożeniom.</p> <p>Informacje udzielane przy ogłaszaniu alarmu są natychmiastowe, właściwe, kompletne i wyraźne.</p>
Podjęcie środków ostrożności w celu zapobieżenia zanieczyszczeniu środowiska morskiego	<p>Podstawowa znajomość wpływu żeglugi na środowisko morskie oraz skutków wynikających z działalności lub przypadkowego skażenia środowiska morskiego.</p> <p>Podstawowe procedury ochrony środowiska.</p> <p>Podstawowa znajomość złożoności i różnorodności środowiska morskiego.</p>	Ocena zaświadczeń uzyskanych z poświadczanego instruktazu lub uczestnictwa w zatwierdzonym kursie	Organizacyjne procedury opracowane w celu zabezpieczenia środowiska morskiego są zawsze przestrzegane
Przestrzeganie zasad bezpiecznego wykonywania pracy	<p>Znaczenie przestrzegania zasad bezpiecznego wykonywania pracy.</p> <p>Urządzenia zabezpieczające i ochronne dostępne w celu ochrony przed potencjalnymi zagrożeniami na statku.</p>	Ocena zaświadczeń uzyskanych z poświadczanego instruktazu lub uczestnictwa w zatwierdzonym kursie	Zasady bezpiecznego wykonywania pracy są zawsze przestrzegane, a sprzęt ochronny jest zawsze prawidłowo używany

	<p>Środki ostrożności, jakie należy podjąć przed wejściem do przestrzeni zamkniętych.</p> <p>Zapoznanie z międzynarodowymi środkami w zakresie zapobiegania wypadkom oraz bezpieczeństwa i higieny pracy</p>		
Wkład w skuteczną komunikację na statku	<p>Zrozumienie zasad i barier skutecznej komunikacji pomiędzy osobami i zespołami na statku.</p> <p>Umiejętność ustanowienia i utrzymania skutecznej komunikacji.</p>	Ocena zaświadczeń uzyskanych z poświadczanego instruktażu lub uczestnictwa w zatwierdzonym kursie	Komunikacja jest zawsze jasna i skuteczna
Działanie na rzecz skutecznych stosunków międzyludzkich na statku	<p>Znaczenie utrzymywania dobrych stosunków międzyludzkich i stosunków pracy na statku.</p> <p>Podstawowe zasady i praktyka pracy zespołowej, w tym rozwiązywanie konfliktów.</p> <p>Odpowiedzialność zespołowa; warunki zatrudnienia, osobiste prawa i obowiązki, niebezpieczeństwo nadużywania narkotyków i alkoholu.</p>	Ocena zaświadczeń uzyskanych z poświadczanego instruktażu lub uczestnictwa w zatwierdzonym kursie	Oczekiwane normy pracy i zachowania są zawsze przestrzegane
Zrozumienie i podejmowanie niezbędnych działań w celu panowania nad zmęczeniem	<p>Znaczenie właściwego wypoczynku.</p> <p>Wpływ snu, harmonogramów oraz rytmu dobowego na zmęczenie.</p> <p>Skutek fizycznych czynników stresogennych na załogę statku. Skutki środowiskowych czynników stresogennych na statku i poza nim oraz ich wpływ na członków załogi.</p> <p>Wpływ zmian harmonogramu na zmęczenie załogi statku</p>	Ocena zaświadczeń uzyskanych z poświadczanego instruktażu lub uczestnictwa w zatwierdzonym kursie	Właściwe praktyki zarządzania zmęczeniem są zawsze realizowane i podejmowane są odpowiednie działania

Sekcja A-VI/2

Wymogi minimalne do wydawania świadectw przeszkoleń w zakresie jednostek ratunkowych, łodzi ratowniczych i szybkich łodzi ratowniczych

BIEGŁOŚĆ W ZAKRESIE OBSŁUGI JEDNOSTEK RATUNKOWYCH ORAZ ŁODZI RATOWNICZYCH INNYCH NIŻ SZYBKIE ŁODZIE RATOWNICZE**Standard kompetencji**

1 Każdy kandydat ubiegający się o wydanie świadectwa szkolenia dotyczącego jednostek ratunkowych oraz łodzi ratowniczych innych niż szybkie łodzie ratownicze powinien zostać zobowiązany do zademonstrowania kompetencji do podejmowania zadań, obowiązków i odpowiedzialności określonych 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, aby kandydat potrafił zwodować i dowodzić jednostkami ratunkowymi oraz łodziami ratowniczymi w sytuacjach zagrożenia.

3 Szkolenie i doświadczenie pozwalające osiągnąć niezbędny poziom wiedzy teoretycznej, zrozumienia i biegłości powinny uwzględniać wytyczne określone w części B niniejszego Kodeksu.

4 Każdy kandydat ubiegający się o wydanie świadectwa powinien zostać zobowiązany do przedstawienia dowodu potwierdzającego osiągnięcie wymaganego standardu kompetencji poprzez:

- .1 zademonstrowanie kompetencji umożliwiających podejmowanie zadań, obowiązków i odpowiedzialności wymienionych w kolumnie 1 tabeli A-VI/2-1, zgodnie z metodami demonstrowania oraz kryteriami oceny przedstawionymi w kolumnach 3 i 4 wyżej wspomnianej tabeli; oraz
- .2 egzaminowanie lub ciągłe ocenianie w ramach zatwierdzonego programu szkolenia obejmującego zagadnienia przedstawione w kolumnie 2 tabeli A-VI/2-1.

5 Członkowie załogi, którzy zgodnie z punktem 4 odbyli szkolenie w zakresie obsługi jednostek ratunkowych oraz łodzi ratowniczych innych niż szybkie łodzie ratownicze powinni zostać zobowiązani do przedłożenia raz na pięć lat dowodu utrzymania wymaganego standardu kompetencji do podejmowania zadań, obowiązków i odpowiedzialności przedstawionych w kolumnie 1 tabeli A-VI/2-1.

6 Strony mogą uznać szkolenie i doświadczenie zdobyte na pokładzie za dowód utrzymania wymaganego standardu kompetencji z tabeli A-VI/2-1 w poniższych dziedzinach:

- .1 kierowanie jednostką ratunkową lub łodzią ratowniczą podczas wodowania i po zwodowaniu
 - .1.1 interpretowanie oznaczeń jednostek ratunkowych i łodzi ratowniczych odnośnie ilości osób, jaką mogą one pomieścić;
 - .1.2 wydawanie poprawnych rozkazów opuszczenia i wejścia na pokład jednostek ratunkowych, odpłynięcie od burty statku oraz przenoszenie i wyładunek osób z jednostki ratunkowej;

- .1.3 przygotowanie i bezpieczne wodowanie jednostek ratunkowych oraz szybkie oddalenie się od burty statku; oraz
- .1.4 bezpieczne przywracanie jednostek ratunkowych i łodzi ratowniczych do normalnego stanu;
- .2 kierowanie rozbitkami oraz jednostką ratunkową po opuszczeniu statku:
 - .2.1 wiosłowanie i sterowanie łodzią oraz sterowanie według kompasu;
 - .2.2 wykorzystanie poszczególnych składników wyposażenia jednostki ratunkowej, za wyjątkiem środków pirotechnicznych; oraz
 - .2.3 wykorzystanie wyposażenia do ułatwienia lokalizacji;
- .3 wykorzystanie urządzeń lokacyjnych, w tym instrumentów komunikacyjnych i sygnalizacyjnych:
 - .3.1 użycie przenośnego sprzętu radiowego dla jednostek ratunkowych; oraz
- .4 udzielanie rozbitkom pierwszej pomocy

BIEGŁOŚĆ W ZAKRESIE OBSŁUGI SZYBKICH ŁODZI RATOWNICZYCH

Standard kompetencji

7 Każdy kandydat ubiegający się o wydanie świadectwa przeszkolenia w zakresie obsługi szybkich łodzi ratowniczych powinien zostać zobowiązany do zademonstrowania kompetencji do podejmowania zadań, obowiązków i odpowiedzialności określonych w kolumnie 1 tabeli A-VI/2-2.

8 Poziom wiedzy dotyczącej zagadnień wymienionych w kolumnie 2 tabeli A-VI/2-2 powinien być wystarczający, aby kandydat potrafił zwodować i dowodzić szybką łodzią ratowniczą w sytuacjach zagrożenia.

9 Szkolenie i doświadczenie pozwalające osiągnąć niezbędny poziom wiedzy teoretycznej, zrozumienia i biegłości powinny uwzględniać wytyczne określone w części B niniejszego Kodeksu.

10 Każdy kandydat ubiegający się o świadectwo powinien zostać zobowiązany do przedstawienia dowodu potwierdzającego osiągnięcie wymaganego standardu kompetencji poprzez:

- .1 zademonstrowanie kompetencji umożliwiających podejmowanie zadań, obowiązków i odpowiedzialności wymienionych w kolumnie 1 tabeli A-VI/2-2, zgodnie z metodami demonstrowania oraz kryteriami oceny przedstawionymi w kolumnach 3 i 4 wyżej wspomnianej tabeli; oraz
- .2 egzaminowanie lub ciągłe ocenianie w ramach zatwierdzonego programu szkolenia obejmującego zagadnienia przedstawione w kolumnie 2 tabeli A-VI/2-2.

11 Członkowie załogi, którzy zgodnie z punktem 10 odbyli szkolenie w zakresie obsługi szybkich łodzi ratowniczych powinni zostać zobowiązani do przedłożenia raz na pięć lat dowodu utrzymania wymaganego standardu kompetencji do podejmowania zadań, obowiązków i odpowiedzialności przedstawionych w kolumnie 1 tabeli A-VI/2-2

12 Strony mogą uznać szkolenie i doświadczenie zdobyte na pokładzie za dowód utrzymania wymaganego standardu kompetencji z tabeli A-VI/2-2 w poniższych dziedzinach:

- .1 kierowanie szybką łodzią ratowniczą podczas wodowania i po zwodowaniu:
 - .1.1 kierowanie bezpiecznym wodowaniem szybkiej łodzi ratowniczej i przywracaniem jej do normalnego stanu;
 - .1.2 obsługiwanie szybkiej łodzi ratowniczej w panujących warunkach pogodowych i morskich;
 - .1.3 wykorzystanie sprzętu łączności i sygnalizacji między szybką łodzią ratowniczą, helikopterem i statkiem;
 - .1.4 wykorzystanie posiadanego sprzętu awaryjnego; oraz
 - .1.5 realizacja schematów poszukiwania, przy uwzględnieniu czynników środowiskowych.

Tabela A-VI/2-1

Minimalny standard kompetencji w zakresie obsługi jednostek ratunkowych oraz łodzi ratowniczych innych niż szybkie łodzie ratownicze

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
<p>Kierowanie jednostką ratunkową lub łodzią ratowniczą podczas wodowania i po zwodowaniu</p>	<p>Konstrukcja i osiągi jednostek ratunkowych oraz łodzi ratowniczych oraz poszczególne części składowe ich wyposażenia.</p> <p>Cechy i urządzenia jednostek ratunkowych oraz łodzi ratowniczych.</p> <p>Różne typy urządzeń do wodowania jednostek ratunkowych oraz łodzi ratowniczych.</p> <p>Metody wodowania jednostek ratunkowych na wzburzonym morzu.</p> <p>Metody wciągania jednostek ratunkowych Stanina burtę statku.</p> <p>Czynności jakie należy podjąć po opuszczeniu statku.</p> <p>Metody opuszczania na wodę i przywracania łodzi ratowniczych do normalnego stanu na wzburzonym morzu.</p> <p>Zagrożenia związane z użyciem mechanizmów zwalnających pod obciążeniem.</p> <p>Znajomość procedur konserwacji.</p>	<p>Ocena zaświadczeń uzyskanych z praktycznej demonstracji umiejętności:</p> <p>.1 postawienia przewróconej tratwy ratunkowej, mając założony pas ratunkowy</p> <p>.2 interpretowanie oznaczeń jednostek ratunkowych odnośnie ilości osób, jaką mogą one pomieścić</p> <p>.3 wydawanie poprawnych rozkazów opuszczenia i wejścia na pokład jednostek ratunkowych, oddalenie się od burty statku oraz przenoszenie i wyładunek osób z jednostki ratunkowej;</p> <p>.4 przygotowania i bezpiecznego wodowania jednostek ratunkowych i szybkiego oddalenia się od burty statku oraz obsługi mechanizmów zwalnających bez obciążenia i pod obciążeniem</p> <p>.5 bezpiecznego przywracania jednostek ratunkowych lub łodzi ratowniczych do normalnego stanu, w tym prawidłowego ponownego ustawienia mechanizmów zwalnających bez obciążenia i pod obciążeniem</p> <p>użycie: pneumatycznych tratw ratunkowych oraz otwartych lub zamkniętych łodzi ratunkowych z silnikiem umieszczonym w osi symetrii lub poświadczonego szkolenia na symulatorze, tam gdzie ma to zastosowanie</p>	<p>Przygotowanie, wejście na pokład i opuszczenie jednostek ratunkowych mieści się w ramach ograniczeń sprzętowych i umożliwia jednostkom ratunkowym bezpiecznie opuścić statek.</p> <p>Początkowe czynności po opuszczeniu statku minimalizują zagrożenie dla przeżycia.</p> <p>Przywracanie jednostek ratunkowych oraz łodzi ratowniczych do normalnego stanu mieści się w ramach ograniczeń sprzętowych.</p> <p>Wyposażenie obsługiwane jest zgodnie z instrukcjami producenta w zakresie zwalniania i ponownego ustawiania.</p>
<p>Obsługa silnika jednostki ratunkowej</p>	<p>Metody uruchamiania i obsługi silnika jednostki ratunkowej i jego dodatkowego wyposażenia wraz z Gaśnicą.</p>	<p>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</p>	<p>Napęd jest zapewniony i utrzymywany stosownie do potrzeb manewrowych</p>

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
Kierowanie rozbitkami oraz jednostką ratunkową po opuszczeniu statku	<p>Manewrowanie jednostką ratunkową przy burzliwej pogodzie.</p> <p>Wykorzystanie falenia, dryfkotwy i wszystkich innych urządzeń.</p> <p>Podział żywności i wody na jednostce ratunkowej.</p> <p>Czynności podejmowane w celu zmaksymalizowania możliwości wykrycia i zlokalizowania jednostki ratunkowej.</p> <p>Metoda ratownictwa przy użyciu helikoptera.</p> <p>Skutki hipotermii i jej zapobieganie, wykorzystanie powłok ochronnych i ubiorów, włącznie z kombinezonami ratunkowymi i środkami ochrony termicznej.</p> <p>Wykorzystanie łodzi ratowniczych i motorowych łodzi ratunkowych do zbierania w zestawy tratw ratunkowych oraz ratowania rozbitków i osób z morza.</p> <p>Sprowadzanie jednostek ratunkowych na brzeg.</p>	<p>Ocena zaświadczeń uzyskanych z praktycznej demonstracji zdolności do:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 wiosłowania i sterowania łodzią oraz sterowania według kompasu .2 wykorzystanie poszczególnych składników wyposażenia jednostki ratunkowej .3 wykorzystania wyposażenia do ułatwienia lokalizacji 	Kierowanie akcją ratunkową jest odpowiednie do przeważających okoliczności i warunków
Wykorzystanie urządzeń do lokalizacji, w tym instrumentów komunikacyjnych i sygnalizacyjnych oraz środków pirotechnicznych	<p>Radiowe urządzenia ratunkowe znajdujące się na jednostkach 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 jednostek ratunkowych .2 wykorzystania urządzeń sygnalizacyjnych włącznie ze środkami pirotechnicznymi 	Wykorzystanie i wybór aparatury łączności i sygnalizacyjnej są odpowiednie do przeważających okoliczności i warunków

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
Zastosowanie pierwszej pomocy w stosunku do rozbitków	Wykorzystanie zestawu pierwszej pomocy i technik reanimacyjnych. Postępowanie z rannymi, włącznie z tamowaniem krwotoku i wyprowadzaniem z szoku.	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	Identyfikacja prawdopodobnej przyczyny, charakteru i rozległości obrażeń lub warunków jest natychmiastowa i dokładna. Priorytet i kolejność leczenia minimalizują wszelkie zagrożenia dla życia.

Tabela A-VI/2-2

Minimalny standard kompetencji w zakresie obsługi szybkich łodzi ratowniczych

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
Zrozumienie budowy, konserwacji, naprawy i wyposażenia szybkich łodzi ratowniczych	Konstrukcja i wyposażenie szybkich łodzi ratowniczych oraz poszczególne części składowe ich wyposażenia. Znajomość konserwacji, napraw awaryjnych, zwyczajnego pompowania i spuszczenia powietrza z komór pływalnościowych pneumatycznej szybkiej łodzi ratowniczej.	Ocena zaświadczeń uzyskanych z praktycznego instruktażu	Metoda przeprowadzania rutynowych prac konserwacyjnych i naprawczych. Identyfikacja komponentów i wymaganego wyposażenia dla szybkich łodzi ratowniczych.
Kierowanie urządzeniami i środkami do opuszczania i podnoszenia szybkich łodzi ratowniczych	Ocena gotowości urządzeń i przyrządów do wodowania szybkiej łodzi ratowniczej do natychmiastowego zwodowania i działania. Zrozumienie funkcjonowania i ograniczeń wciągarki, hamulców, faleni, kompensacji ruchu oraz innych mechanizmów powszechnie montowanych. Środki bezpieczeństwa podczas opuszczania i podnoszenia szybkiej łodzi ratowniczej. Opuszczanie i podnoszenie szybkiej łodzi ratowniczej w korzystnych i niesprzyjających warunkach pogodowych i stanie morza.	Ocena zaświadczeń uzyskanych z praktycznej demonstracji zdolności do kierowania bezpiecznym opuszczeniem na wodę i przywracaniem szybkiej łodzi ratowniczej do normalnego stanu przy użyciu zainstalowanego wyposażenia	Umiejętność przygotowania i kierowania mechanizmami i przyrządami do opuszczania szybkiej łodzi ratowniczej podczas opuszczania na wodę i odzyskiwania
Kierowanie podnoszeniem i opuszczaniem powszechnie stosowanej szybkiej łodzi ratowniczej.	Ocena gotowości szybkich łodzi ratowniczych oraz powiązanego wyposażenia do natychmiastowego opuszczenia i działania. Środki bezpieczeństwa podczas opuszczania i podnoszenia szybkiej łodzi ratowniczej. Opuszczanie i podnoszenie szybkiej łodzi ratowniczej w korzystnych niesprzyjających warunkach pogodowych i stanie morza.	Ocena zaświadczeń uzyskanych z praktycznej demonstracji zdolności do przeprowadzenia bezpiecznego opuszczenia na wodę i odzyskania szybkiej łodzi ratowniczej przy użyciu zainstalowanego wyposażenia	Zdolność do kierowania szybkością łodzią ratowniczą podczas jej opuszczania na wodę i odzyskiwania

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
Kierowanie szybką łodzią ratowniczą po jej opuszczeniu	<p>Szczegółowe charakterystyki, wyposażenie i ograniczenia szybkich łodzi ratowniczych.</p> <p>Procedury stawiania przewróconych szybkich łodzi ratowniczych.</p> <p>Jak obsługiwać szybką łódź ratowniczą w korzystnych i niesprzyjających warunkach pogodowych i stanie morza.</p> <p>Sprzęt nawigacyjny i ratunkowy dostępny na szybkiej łodzi ratowniczej.</p> <p>Schematy poszukiwania i czynniki środowiskowe wpływające na ich wykonywanie.</p>	<p>Ocena zaświadczeń uzyskanych z praktycznej demonstracji umiejętności:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 postawienia przewróconej szybkiej łodzi ratowniczej .2 obsługiwaną szybkiej łodzi ratowniczej w korzystnych warunkach pogodowych i stanie morza .3 pływania w specjalnym ekwipunku .4 wykorzystanie sprzętu łączności i sygnalizacji między szybką łodzią ratowniczą, helikopterem i statkiem .5 wykorzystania posiadanego sprzętu ratunkowego .6 wyciągania ofiar z wody i przekazywania ich na helikopter ratowniczy oraz/lub macierzysty statek lub do bezpiecznego miejsca .7 realizowania schematu poszukiwania z uwzględnieniem czynników środowiskowych 	Demonstracja działania szybkich łodzi ratowniczych w ramach ograniczeń sprzętowych i w korzystnych warunkach pogodowych
Obsługa silnika szybkiej łodzi ratowniczej	Metody uruchamiania i obsługiwaną silnika szybkiej łodzi ratowniczej i jej akcesoriów	Ocena zaświadczeń uzyskanych z praktycznej demonstracji zdolności do uruchomienia i obsługiwaną silnika szybkiej łodzi ratowniczej	Silnik jest uruchamiany i obsługiwany zgodnie z wymogami poprawnego manewrowania

Sekcja A-VI/3

Wymogi minimalne w zakresie szkolenia przeciwpożarowego stopnia wyższego

Standard kompetencji

1 Członkowie załogi, wyznaczeni do kierowania działaniami przeciwpożarowymi, powinni pomyślnie ukończyć szkolenie przeciwpożarowe stopnia wyższego, ze szczególnym uwzględnieniem organizacji, taktyki i dowodzenia, zaś każdy z nich powinien zostać zobowiązany do 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 działaniami przeciwpożarowymi na statkach.

3 Szkolenie i doświadczenie pozwalające osiągnąć niezbędny poziom wiedzy teoretycznej, zrozumienia i biegłości powinny uwzględniać wytyczne określone w części B niniejszego Kodeksu.

4 Każdy kandydat ubiegający się o wydanie świadectwa powinien zostać zobowiązany do przedstawienia dowodu potwierdzającego uzyskanie wymaganego standardu kompetencji zgodnie z metodami demonstrowania oraz kryteriami oceny przedstawionymi w kolumnach 3 i 4 tabeli A-VI/3.

5 Członkowie załogi, którzy zgodnie z punktem 4 odbyli szkolenie przeciwpożarowe stopnia wyższego powinni zostać zobowiązani do przedłożenia raz na pięć lat dowodu utrzymania wymaganego standardu kompetencji do podejmowania zadań, obowiązków i odpowiedzialności przedstawionych w kolumnie 1 tabeli A-VI/3.

6 Strony mogą uznać szkolenie i doświadczenie zdobyte na pokładzie za dowód utrzymania wymaganego standardu kompetencji z tabeli A-VI/3 w poniższych dziedzinach:

- .1 Kierowanie działaniami przeciwpożarowymi na pokładzie statku;
 - .1.1 Procedury zwalczania pożarów na morzu i w porcie, ze szczególnym uwzględnieniem organizacji, taktyki i kierowania;
 - .1.2 Łączność i koordynacja podczas działań przeciwpożarowych;
 - .1.3 Sterowanie wentylacją, włącznie z wyciągami dymu;
 - .1.4 Kontrola układu paliwowego i systemu elektrycznego;
 - .1.5 Zagrożenia związane ze zwalczaniem pożaru (sucha destylacja, reakcje chemiczne, pożary dymnicy kotłowej);
 - .1.6 Przeciwpożarowe środki ostrożności i zagrożenia związane z magazynowaniem i obsługą materiałów;
 - .1.7 Zarządzanie i kierowanie rannymi; oraz
 - .1.8 Procedury koordynacji z brzegowymi jednostkami przeciwpożarowymi.

Tabela A-VI/3

Minimalny standard kompetencji dla szkolenia przeciwpożarowego stopnia wyższego

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
Kierowanie działaniami przeciwpożarowymi na pokładzie statku	<p>Procedury zwalczania pożarów 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 naprawcze.</p> <p>Komunikacja i koordynacja podczas działań przeciwpożarowych.</p> <p>Sterowanie wentylacją, włącznie z pochłaniaczami dymu.</p> <p>Kontrola układu paliwowego i systemu elektrycznego.</p> <p>Zagrożenia dotyczące procesu zwalczania pożarów (sucha destylacja, reakcje chemiczne, pożary dymnicy kotłowej, itp.)</p> <p>Zwalczanie pożarów ładunków niebezpiecznych.</p> <p>Środki ochrony przeciwpożarowej i zagrożenia związane z magazynowaniem i obsługą materiałów (farby, itp.)</p> <p>Zarządzanie i kierowanie rannymi</p> <p>Procedury koordynacji z brzegowymi jednostkami przeciwpożarowymi.</p>	<p>Praktyczne ćwiczenia i instruktaż prowadzone w zatwierdzonych i rzeczywiście realistycznych warunkach szkolenia (np. symulacja warunków pokładowych) oraz, tam gdzie to możliwe i 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>Kolejność priorytetów, 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>
Zorganizowanie i przeszkolenie zespołów przeciwpożarowych	<p>Przygotowanie planów awaryjnych</p> <p>Skład i przydział personelu do drużyn pożarowych</p> <p>Strategia i taktyka opanowywania pożarów w różnych częściach statku</p>	<p>Praktyczne ćwiczenia i instruktaż prowadzone w zatwierdzonych i rzeczywiście realistycznych warunkach szkolenia (np. symulowane warunki okrętowe)</p>	<p>Skład i organizacja drużyn pożarowych zapewniają natychmiastowe i skuteczne wdrożenie planów awaryjnych i procedur</p>

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
Kontrola 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. Wymagania kontroli ustawowych i klasyfikacyjnych.	Praktyczne ćwiczenia z wykorzystaniem zatwierdzonego sprzętu i systemów w realistycznym środowisku szkoleniowym	Operacyjna skuteczność wszystkich systemów i urządzeń do wykrywania i gaszenia pożarów jest zawsze utrzymywana zgodnie ze specyfikacjami działania i wymaganiami prawnymi
Badanie i sporządzanie sprawozdań w sprawie wypadków obejmujących pożary	Ocena przyczyn wypadków obejmujących pożary	Praktyczne ćwiczenia w realistycznym środowisku szkoleniowym	Przyczyny pożarów są identyfikowane, a skuteczność środków zaradczych jest oceniana

Sekcja A-VI/4

Wymogi minimalne w zakresie pierwszej pomocy medycznej i sprawowania opieki medycznej

Standard kompetencji dla członków załogi wyznaczonych do udzielania pierwszej pomocy medycznej na statku

1 Każdy członek załogi, wyznaczony do udzielania pierwszej pomocy medycznej na statku, powinien zostać zobowiązany do zademonstrowania kompetencji do podejmowania zadań, obowiązków i odpowiedzialności określonych w kolumnie 1 tabeli A-VI/4-1.

2 Poziom wiedzy w zakresie zagadnień wyszczególnionych w kolumnie 2 tabeli A-VI/4-1 powinien być wystarczający, aby umożliwić wyznaczonemu członkowi załogi wszczęcie natychmiastowych skutecznych działań w razie wypadku lub choroby, które mogą mieć miejsce na statku.

3 Każdy kandydat ubiegający się o wydanie świadectwa zgodnie z wymaganiami przepisu VI/4, punkt 1, powinien przedstawić dowód potwierdzający, że wymagany standard kompetencji został osiągnięty zgodnie z metodami demonstrowania oraz kryteriami oceny przedstawionymi w kolumnach 3 i 4 tabeli A-VI/4-1.

Standard kompetencji dla członków załogi wyznaczonych do kierowania opieką medyczną nad chorym na statku

4 Każdy członek załogi, wyznaczony do kierowania opieką medyczną nad chorym na statku, powinien zostać zobowiązany do zademonstrowania kompetencji do podejmowania zadań, obowiązków i odpowiedzialności określonych w kolumnie 1 tabeli A-VI/4-2.

5 Poziom wiedzy w zakresie zagadnień wyszczególnionych w kolumnie 2 tabeli A-VI/4-2 powinien być wystarczający, aby umożliwić wyznaczonemu członkowi załogi wszczęcie natychmiastowych skutecznych działań w razie wypadku lub choroby, które mogą mieć miejsce na statku.

6 Każdy kandydat ubiegający się o wydanie świadectwa zgodnie z wymaganiami przepisu VI/4, punkt 2, powinien przedstawić dowód potwierdzający, że wymagany standard kompetencji został osiągnięty zgodnie z metodami demonstrowania oraz kryteriami oceny przedstawionymi w kolumnach 3 i 4 tabeli A-VI/4-2.

Tabela A-VI/4-1

Minimalny standard kompetencji w zakresie udzielania pierwszej pomocy

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
<p>Udzielenie natychmiastowej pierwszej pomocy w razie wypadku lub choroby na statku</p>	<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 działania gorąca i zimna.</p> <p>Złamania, przemieszczenia oraz uszkodzenia 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>	<p>Ocena zaświadczeń uzyskanych z praktycznego instruktażu</p>	<p>Identyfikacja prawdopodobnej przyczyny, charakteru i rozległości obrażeń jest natychmiastowa, kompletna i zgodna 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

Minimalny standard kompetencji w zakresie opieki medycznej

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 złamania, przemieszczenia oraz uszkodzenia mięśni .6 rany, gojenie się ran i infekcje .7 uśmierzania 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 pielęgniarstwa <p>Choroby, włącznie z:</p> <ol 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</p>	<p>Ocena zaświadczeń uzyskanych z praktycznego instruktażu i demonstracji.</p> <p>Poświadczone doświadczenie praktyczne w szpitalu lub podobnej placówce, tam gdzie jest to wymagane.</p>	<p>Identyfikacja objawów oparta jest na koncepcji badań klinicznych i historii choroby. Zapobieganie infekcji i rozszerzaniu się chorób jest kompletne i skuteczne. Postawa osobista jest spokojna, pewna i uspokajająca. Leczenie obrażeń lub stanu jest odpowiednie i zgodne z przyjętą praktyką medyczną i stosowanymi krajowymi i międzynarodowymi wytycznymi medycznymi. Dozowanie i stosowanie narkotyków i medykamentów jest zgodne z zaleceniami producentów i przyjętą praktyką medyczną. Znaczenie zmian w stanie pacjenta jest natychmiast rozpoznawane.</p>

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 (ciąg dalszy)	<p>Opieka stomatologiczna</p> <p>Ginekologia, ciąża i narodziny dziecka</p> <p>Opieka medyczna nad uratowanymi osobami</p> <p>Śmierć na morzu</p> <p>Higiena</p> <p>Zapobieganie chorobom, obejmujące:</p> <p>.1 dezynfekcję, dezynsekcję i deratyzację</p> <p>.2 szczepienia</p> <p>Prowadzenie zapisów i utrzymywanie kopii stosowanych przepisów:</p> <p>.1 Prowadzenie zapisów medycznych</p> <p>.2 Międzynarodowe i krajowe morskie przepisy medyczne</p>		
Udział w koordynowanych planach udzielania pomocy medycznej statkom	<p>Pomoc zewnętrzna obejmująca:</p> <p>.1 radiowe poradnictwo medyczne</p> <p>.2 transport chorych i rannych włącznie z ewakuacją przy użyciu helikoptera</p> <p>.3 opieka medyczna nad chorymi członkami załóg, wymagająca współpracy z portowymi władzami medycznymi lub placówkami medycznymi w porcie</p>		<p>Procedury badań klinicznych są kompletne i zgodne z otrzymanymi instrukcjami.</p> <p>Metoda i przygotowanie do ewakuacji są zgodnie z uznanymi procedurami i są zaplanowane tak, aby zadbać maksymalnie o dobro pacjenta.</p> <p>Procedury uzyskania radiowej porady medycznej są zgodne z ustanowioną praktyką i zaleceniami.</p>

Sekcja A-VI/5

Wymogi minimalne w zakresie wydawania świadectw przeszkolenia dla oficerów ochrony statku

Standard kompetencji

- 1 Każdy kandydat ubiegający się o wydanie świadectwa przeszkolenia oficera ochrony statku powinien zostać zobowiązany do zademonstrowania kompetencji umożliwiających podjęcie zadań, obowiązków i odpowiedzialności określonych w kolumnie 1 tabeli A-VI/5.
- 2 Poziom wiedzy w zakresie zagadnień wyszczególnionych w kolumnie 2 tabeli A-VI/5 powinien być wystarczający, aby umożliwić kandydatowi działanie w charakterze wyznaczonego oficera ochrony statku.
- 3 Szkolenie i doświadczenie pozwalające osiągnąć niezbędny poziom wiedzy teoretycznej, zrozumienia i biegłości powinny uwzględniać wytyczne wskazane w części B-VI/5 niniejszego Kodeksu.
- 4 Każdy kandydat ubiegający się o wydanie świadectwa powinien zostać zobowiązany do przedstawienia dowodu potwierdzającego osiągnięcie wymaganego standardu kompetencji zgodnie z metodami zademonstrowania oraz kryteriami oceny przedstawionymi w kolumnach 3 i 4 tabeli A-VI/5.

Tabela A-VI/5

Minimalny standard kompetencji dla oficerów ochrony statku

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
Utrzymywanie i nadzorowanie wdrażania planu ochrony statku	<p>Znajomość międzynarodowej morskiej polityki ochrony oraz odpowiedzialności rządów, przedsiębiorstw zarządzających i wyznaczonych osób, w tym elementów, które mogą odnosić się do piractwa i rozboju.</p> <p>Znajomość celu i elementów planu bezpieczeństwa statku, powiązanych procedur oraz zapisów utrzymaniowych, w tym tych, które mogą odnosić się do piractwa i rozboju.</p> <p>Znajomość procedur mających zastosowanie przy wdrażaniu planu ochrony statku oraz raportowaniu przypadków naruszenia zasad ochrony.</p> <p>Znajomość poziomów bezpieczeństwa morskiego oraz wynikających z nich środków ochrony i procedur stosowanych na pokładzie statku oraz w środowisku portowym.</p> <p>Znajomość wymogów i procedur dotyczących przeprowadzania audytów wewnętrznych, inspekcji na miejscu, kontroli i monitoringu czynności dotyczących ochrony, określonych w planie ochrony statku.</p> <p>Znajomość wymogów i procedur dotyczących raportowania oficerowi bezpieczeństwa statku oraz wszelkich niedoskonałości i braków zgodności zidentyfikowanych podczas wewnętrznych audytów, okresowych przeglądów oraz kontroli ochrony.</p>	Ocena zaświadczeń uzyskanych z poświadzonego instruktażu lub egzaminu	<p>Procedury i działania są zgodne z zasadami ustalonymi przez Kodeks ISPS oraz SOLAS z 1974 r. ze zmianami.</p> <p>Wymogi legislacyjne dotyczące ochrony są prawidłowo zidentyfikowane.</p> <p>Procedury są przygotowane w taki sposób, by reagować na zmiany w poziomach ochrony na morzu.</p> <p>Komunikacja w ramach obszaru odpowiedzialności oficera ochrony statku jest jasna i zrozumiała.</p>

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
<p>Utrzymywanie i nadzorowanie wdrażania planu ochrony statku (ciąg dalszy)</p>	<p>Znajomość metod i procedur wykorzystywanych do zmiany planu ochrony statku.</p> <p>Znajomość planów awaryjnych związanych z ochroną oraz procedur dotyczących reakcji na zagrożenie ochrony lub naruszenie ochrony, co obejmuje zapisy dotyczące utrzymania krytycznych operacji interfejsu statek/port, w tym również elementów, które mogą odnosić się do piractwa lub rozboju.</p> <p>Robocza znajomość pojęć i definicji z zakresu ochrony na morzu, w tym również elementów, które mogą odnosić się do piractwa lub rozboju.</p>		
<p>Ocena ryzyka, zagrożenia i braków ochrony</p>	<p>Wiedza na temat oceny ryzyka oraz znajomość narzędzi oceny ryzyka.</p> <p>Znajomość dokumentacji oceny ochrony, w tym Deklaracji Bezpieczeństwa.</p> <p>Znajomość technik wykorzystywanych do ominięcia środków ochrony, w tym tych wykorzystywanych przez piratów i rozbójników.</p> <p>Wiedza umożliwiająca, w sposób nie dyskryminujący, rozpoznanie osób stwarzających potencjalne zagrożenie dla ochrony.</p> <p>Wiedza umożliwiająca rozpoznanie broni, niebezpiecznych substancji i urządzeń, a także świadomość szkód, jakie mogą one wyrządzić.</p> <p>Znajomość technik zarządzania i kierowania tłumem, tam gdzie jest to wymagane.</p>	<p>Ocena zaświadczeń uzyskanych z poświadczanego szkolenia, lub poświadczanego doświadczenia i egzaminu, włączając praktyczną demonstrację kompetencji w zakresie:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 przeprowadzania fizycznych przeszukiwań .2 przeprowadzania nieinwazyjnych inspekcji 	<p>Procedury i działania są zgodne z zasadami ustalonymi przez Kodeks ISPS oraz SOLAS z 1974 r. ze zmianami.</p> <p>Procedury są przygotowane w taki sposób, by reagować na zmiany w poziomach ochrony na morzu .</p> <p>Komunikacja w ramach obszaru odpowiedzialności oficera ochrony statku jest jasna i zrozumiała</p>

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
Ocena ryzyka, zagrożenia i braków ochrony (ciąg dalszy)	<p>Znajomość postępowania z informacjami wrażliwymi, związanych z ochroną, oraz wiedza na temat komunikacji związanej z ochroną.</p> <p>Znajomość przeprowadzania i koordynacji przeszukiwań.</p> <p>Znajomość metod przeszukiwań fizycznych w ramach inspekcji nieinwazyjnych.</p>		
Podejmowanie regularnych kontroli statku w celu upewnienia się, że zostały wdrożone i są utrzymywane właściwe środki ochrony	<p>Znajomość wymogów dotyczących wyznaczania i monitorowania obszarów o ograniczonym dostępie.</p> <p>Wiedza dotycząca kontrolowania dostępu do statku i obszarów na statku o ograniczonym dostępie.</p> <p>Znajomość metod skutecznego monitorowania obszarów pokładu i obszarów otaczających statek.</p> <p>Znajomość aspektów bezpieczeństwa związanych z obsługą ładunku i składów statku z innymi członkami załogi oraz odpowiednimi oficerami bezpieczeństwa obiektów portowych.</p> <p>Znajomość metod kontrolowania procesu okrętowania, opuszczania pokładu i dostępu podczas przebywania na pokładzie oraz ich skutków.</p>	Ocena zaświadczeń uzyskanych z poświadzonego instruktażu lub egzaminu	<p>Procedury i działania są zgodne z zasadami ustalonymi przez Kodeks ISPS oraz SOLAS z 1974 r. ze zmianami.</p> <p>Procedury są przygotowane w taki sposób, by reagować na zmiany w poziomach ochrony na morzu.</p> <p>Komunikacja w ramach obszaru odpowiedzialności oficera ochrony statku jest jasna i zrozumiała.</p>
Zapewnienie prawidłowej obsługi, sprawdzania i kalibrowania systemów i wyposażenia ochrony, o ile takowe występują	<p>Znajomość różnych rodzajów wyposażenia i systemów ochrony oraz ich ograniczeń, w tym takich, które mogą zostać użyte w przypadku ataku piratów oraz rozbójników.</p> <p>Znajomość procedur, instrukcji oraz wytycznych dotyczących użytkowania alarmowych systemów ochrony statku.</p>	Ocena zaświadczeń uzyskanych z poświadzonego instruktażu lub egzaminu	Procedury i działania są zgodne z zasadami ustalonymi przez Kodeks ISPS oraz SOLAS z 1974 r. ze zmianami.

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
Zapewnienie prawidłowej obsługi, sprawdzania i kalibrowania systemów i wyposażenia ochrony, o ile takowe występują (ciąg dalszy)	Znajomość metod testowania, kalibracji i konserwacji urządzeń i systemów ochrony, zwłaszcza podczas pobytu na morzu		
Promowanie świadomości problematyki ochrony i czujności	<p>Znajomość wymogów dotyczących szkoleń, alarmów próbnych i ćwiczeń w ramach obowiązujących konwencji, kodeksów oraz okólników IMO, w tym tych dotyczących działań przeciwko piractwu i rozbojom.</p> <p>Znajomość metod zwiększenia świadomości problematyki bezpieczeństwa i czujności na pokładzie.</p> <p>Znajomość metod oceny skuteczności alarmów próbnych i ćwiczeń.</p>	Ocena zaświadczeń uzyskanych z poświadczanego instruktażu lub egzaminu	<p>Procedury i działania są zgodne z zasadami ustalonymi przez Kodeks ISPS oraz SOLAS z 1974 r. ze zmianami.</p> <p>Komunikacja w ramach obszaru odpowiedzialności oficera ochrony statku jest jasna i zrozumiała.</p>

Sekcja A-VI/6

Wymogi minimalne w zakresie instruktażu i szkolenia dotyczącego ochrony statku dla wszystkich członków załogi

Standard kompetencji w zakresie szkolenia zapoznawczego dotyczącego ochrony

1 Przed wyznaczeniem obowiązków na statku, wszystkie osoby zatrudnione lub zaangażowane na statku morskim, który musi wypełnić zapisy Kodeksu ISPS, inni niż pasażerowie, powinni odbyć zatwierdzone szkolenie zapoznawcze z tematyki ochrony, uwzględniające wytyczne zawarte w części B, aby móc:

- .1 zgłaszać incydent dotyczący ochrony, w tym m.in. zagrożenie lub atak piracki lub rozbójniczy;
- .2 znać procedury, których należy przestrzegać w przypadku rozpoznania zagrożenia ochrony; oraz
- .3 uczestniczyć w dotyczących ochrony procedurach awaryjnych i alarmowych

2 Członkowie załogi, którym przydzielono obowiązki związane z ochroną, zaangażowani lub zatrudnieni na statku morskim, przed oddelegowaniem do takich obowiązków otrzymają szkolenie zapoznawcze z tematyki bezpieczeństwa w ramach przydzielonych im zadań i obowiązków, uwzględniające wytyczne zawarte w części B.

3 Szkolenie zapoznawcze z tematyki ochrony powinno zostać przeprowadzone przez oficera ochrony statku lub osobę posiadającą równoważne kwalifikacje.

Standard kompetencji dla szkolenia ze świadomości problematyki ochrony

4 Zanim członkowie załogi – zatrudnieni lub zaangażowani w dowolnym charakterze na statku, który w ramach swojej działalności musi spełnić wymogi postanowień Kodeksu ISPS, stanowiący część składu bez wyznaczonych obowiązków w zakresie ochrony – otrzymają obowiązki związane z pełnieniem służby na statku, powinni:

- .1 odbyć odpowiednie poświadczone szkolenie lub instruktaż z tematyki świadomości problematyki bezpieczeństwa, zgodnie z tabelą A-VI/6-1;
- .2 zostać zobowiązani do dostarczenia dowodu na osiągnięcie wymaganego standardu kompetencji umożliwiającego podjęcie zadań, obowiązków i odpowiedzialności określonych w kolumnie 1 tabeli A-VI/6-1:
 - .2.1 poprzez zademonstrowanie kompetencji zgodnie z metodami oraz kryteriami oceny przedstawione w kolumnach 3 i 4 tabeli A-VI/6-1; oraz
 - .2.2 poprzez egzaminowanie lub ciągle ocenianie w ramach poświadczonego programu szkolenia w zakresie zagadnień wyszczególnionych w kolumnie 2 tabeli A-VI/6-1.

Postanowienia przejściowe

5 Do dnia 1 stycznia 2014 r. członkowie załogi, którzy rozpoczęli zatwierdzoną służbę na statku morskim przed datą wejścia niniejszego artykułu w życie, będą mogli wykazać, iż spełniają wymogi punktu 4 poprzez:

- .1 zatwierdzoną służbę na statku morskim w charakterze załogi statku, łącznie trwającą co najmniej sześć miesięcy w okresie poprzedzających trzech lat; lub
- .2 pełnienie funkcji związanych z ochroną, uznanych za równoważne służbie na statku morskim, wymaganej zgodnie z punktem 5.1; lub
- .3 zdanie zatwierdzonego testu; lub
- .4 ukończenie poświadczanego szkolenia z wynikiem pozytywnym.

Standard kompetencji dla członków załóg z przydzielonymi obowiązkami w zakresie ochrony

6 Każdy członek załogi, wyznaczony do wykonywania zadań z zakresu ochrony, w tym czynności przeciwdziałającym piractwu i rozbojom, powinien zostać zobowiązany do zademonstrowania kompetencji umożliwiających podjęcie zadań, obowiązków i odpowiedzialności wymienionych w kolumnie 1 tabeli A-VI/6-2.

7 Poziom znajomości zagadnień z kolumny 2 tabeli A-VI/6-2 powinien być wystarczający, aby kandydat mógł wykonywać na statku zadania z zakresu ochrony, w tym czynności przeciwdziałania piractwu i rozbojom.

8 Każdy kandydat ubiegający się o świadectwo powinien być zobowiązany do przedstawienia dowodu potwierdzającego osiągnięcie wymaganego standardu kompetencji poprzez:

- .1 zademonstrowanie kompetencji umożliwiających podjęcie zadań, obowiązków i odpowiedzialności określonych w kolumnie 1 tabeli A-VI/6-2, zgodnie z metodami demonstrowania oraz kryteriami oceny kompetencji przedstawionymi w kolumnach 3 i 4 wyżej wspomnianej tabeli; oraz
- .2 egzaminowanie lub ciągłe ocenianie w ramach zatwierdzonego programu szkolenia, obejmującego zagadnienia wyszczególnione w kolumnie 2 tabeli A-VI/6-2.

Postanowienia przejściowe

9 Do dnia 1 stycznia 2014 r. członkowie załogi, wyznaczeni do wykonywania zadań z zakresu ochrony, którzy rozpoczęli zatwierdzoną służbę na statku morskim przed datą wejścia niniejszego artykułu w życie, mogą zademonstrować kompetencje umożliwiające podjęcie zadań, obowiązków i odpowiedzialności wyszczególnionych w kolumnie 1 tabeli A-VI/6-2 poprzez:

- .1 zatwierdzoną służbę na statku morskim w charakterze personelu z wyznaczonymi obowiązkami w zakresie ochrony, łącznie trwającą co najmniej sześć miesięcy w okresie poprzedzających trzech lat; lub
- .2 pełnienie funkcji związanych z ochroną, uznanych za równoważne służbie na statku morskim, wymaganej zgodnie z punktem 9.1; lub
- .3 zdanie zatwierdzonego testu; lub
- .4 ukończenie poświadczonego szkolenia z wynikiem pozytywnym.

Tabela A-VI/6-1

Minimalny standard kompetencji w zakresie świadomości problematyki ochrony

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
Działanie na rzecz zwiększenia bezpieczeństwa morskiego dzięki większej świadomości	<p>Podstawowa znajomość robocza terminów i definicji z zakresu ochrony na morzu, w tym również elementów, które mogą odnosić się do piractwa lub rozboju.</p> <p>Podstawowa znajomość międzynarodowej morskiej polityki ochrony oraz odpowiedzialności rządów, przedsiębiorstw zarządzających i poszczególnych osób.</p> <p>Podstawowa znajomość poziomów ochrony na morzu oraz ich wpływu na środki ochrony i procedury stosowane na statku oraz w obiektach portowych.</p> <p>Podstawowa znajomość procedur dotyczących raportowania z zakresu ochrony.</p> <p>Podstawowa znajomość planów awaryjnych związanych z ochroną.</p>	Ocena zaświadczeń uzyskanych z poświadczanego instruktażu lub uczestnictwa w zatwierdzonym kursie	Wymogi dotyczące zwiększonego poziomu ochrony na morzu są prawidłowo identyfikowane
Rozpoznawanie zagrożeń ochrony	<p>Podstawowa znajomość technik wykorzystywanych do omijania środków ochrony.</p> <p>Podstawowa wiedza umożliwiająca rozpoznanie potencjalnych zagrożeń bezpieczeństwa, w tym również elementów, które mogą odnosić się do piractwa lub rozboju.</p> <p>Podstawowa wiedza umożliwiająca rozpoznanie broni, niebezpiecznych substancji i urządzeń, a także świadomość szkód, jakie mogą one wyrządzić.</p> <p>Podstawowa znajomość postępowania z informacjami dotyczącymi ochrony oraz wiedza na temat komunikacji związanej z ochroną.</p>	Ocena zaświadczeń uzyskanych z poświadczanego instruktażu lub uczestnictwa w zatwierdzonym kursie	Zagrożenia ochrony na morzu są prawidłowo identyfikowane

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
Zrozumienie potrzeby i metod utrzymywania świadomości problematyki ochrony i czujności	Podstawowa znajomość wymogów dotyczących szkoleń, alarmów próbnych i ćwiczeń w ramach obowiązujących konwencji, kodeksów oraz okólników IMO, w tym tych dotyczących przeciwdziałania piractwu i rozbojom.	Ocena zaświadczeń uzyskanych z poświadzonego instruktażu lub uczestnictwa w zatwierdzonym kursie	Wymogi dotyczące zwiększonego poziomu ochrony na morzu są prawidłowo identyfikowane

Tabela A-VI/6-2

Minimalny standard kompetencji dla członków załóg z wyznaczonymi obowiązkami w zakresie ochrony

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
<p>Utrzymywanie warunków określonych w planie ochrony statku</p>	<p>Praktyczna znajomość pojęć i definicji z zakresu ochrony na morzu, w tym również elementów, które mogą odnosić się do piractwa lub rozboju.</p> <p>Znajomość międzynarodowej morskiej polityki ochrony oraz odpowiedzialności rządów, przedsiębiorstw zarządzających i osób, w tym praktyczna znajomość czynników, które mogą odnosić się do piractwa i rozboju.</p> <p>Znajomość poziomów ochrony na morzu oraz ich wpływu na środki ochrony i procedury stosowane na statku oraz w obiektach portowych.</p> <p>Znajomość procedur dotyczących raportowania z zakresu bezpieczeństwa</p> <p>Znajomość procedur i wymogów dotyczących alarmów próbnych i ćwiczeń w ramach obowiązujących konwencji, kodeksów oraz okólników IMO, w tym praktyczna znajomość tych dotyczących piractwa i rozbojów.</p> <p>Znajomość procedur dotyczących przeprowadzania inspekcji i oględzin oraz kontroli i monitoringu czynności dotyczących ochrony, określonych w planie ochrony statku.</p>	<p>Ocena zaświadczeń uzyskanych z poświadzonego instruktażu lub uczestnictwa w zatwierdzonym kursie</p>	<p>Procedury i działania są zgodne z zasadami ustalonymi przez Kodeks ISPS oraz SOLAS z 1974 r. ze zmianami.</p> <p>Wymogi legislacyjne dotyczące ochrony są prawidłowo identyfikowane.</p> <p>Komunikacja w obszarze odpowiedzialności jest jasna i zrozumiała</p>

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
Utrzymywanie warunków określonych w planie ochrony statku (ciąg dalszy)	Znajomość związanych z ochroną planów awaryjnych oraz procedur dotyczących reakcji na zagrożenie lub naruszenie ochrony, w tym postanowień dotyczących utrzymania krytycznych działań połączenia statek/port, a także praktyczna znajomość tych czynników, które mogą dotyczyć piractwa oraz rozboju		
Rozpoznawanie zagrożeń i potencjalnych zagrożeń ochrony	<p>Znajomość dokumentacji dotyczącej bezpieczeństwa, w tym Deklaracji Bezpieczeństwa.</p> <p>Znajomość technik wykorzystywanych do ominięcia środków ochrony, w tym tych wykorzystywanych przez piratów i rozbójników.</p> <p>Wiedza umożliwiająca rozpoznanie potencjalnych zagrożeń dla ochrony.</p> <p>Wiedza umożliwiająca rozpoznanie broni, niebezpiecznych substancji i urządzeń, a także świadomość szkód, jakie mogą one wyrządzić.</p> <p>Znajomość technik zarządzania i kierowania tłumem, tam gdzie jest to wymagane.</p> <p>Znajomość postępowania z informacjami dotyczącymi ochrony oraz wiedza na temat komunikacji związanej z ochroną.</p> <p>Znajomość metod przeszukiwań fizycznych w ramach inspekcji nieinwazyjnych.</p>	Ocena zaświadczeń uzyskanych z poświadczanego instruktażu lub uczestnictwa w zatwierdzonym kursie	Procedury i działania są zgodne z zasadami ustalonymi przez Kodeks ISPS oraz SOLAS z 1974 r. ze zmianami

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3	Kolumna 4
Kompetencje	Wiedza, zrozumienie i biegłość	Metody demonstrowania kompetencji	Kryteria oceny kompetencji
<p>Podejmowanie regularnych kontroli ochrony statku</p>	<p>Znajomość technik monitorowania obszarów o ograniczonym dostępie.</p> <p>Wiedza dotycząca kontrolowania dostępu do statku i obszarów na statku o ograniczonym dostępie.</p> <p>Znajomość metod skutecznego monitorowania obszarów pokładu i obszarów otaczających statek.</p> <p>Znajomość metod kontroli ładunku i składów statku.</p> <p>Znajomość metod kontrolowania procesu okrętowania, opuszczania pokładu i dostępu osób przebywających na pokładzie oraz ich skutków.</p>	<p>Ocena zaświadczeń uzyskanych z poświadczanego instruktażu lub uczestnictwa w zatwierdzonym kursie</p>	<p>Procedury i działania są zgodne z zasadami ustalonymi przez Kodeks ISPS oraz Konwencję SOLAS ze zmianami</p>
<p>Prawidłowe użytkowanie urządzeń i systemów ochrony, jeżeli występują</p>	<p>Ogólna znajomość różnych rodzajów wyposażenia i systemów bezpieczeństwa oraz ich ograniczeń, w tym takich, które mogą zostać użyte w przypadku ataku piratów oraz rozbójników.</p> <p>Wiedza dotycząca potrzeby testowania, kalibracji i konserwacji urządzeń i systemów bezpieczeństwa, zwłaszcza podczas pobytu na morzu.</p>	<p>Ocena zaświadczeń uzyskanych z poświadczanego instruktażu lub uczestnictwa w zatwierdzonym kursie</p>	<p>Urządzenia i systemy są wykorzystywane zgodnie z ustalonymi instrukcjami dotyczącymi użytkowania sprzętu, z uwzględnieniem ograniczeń urządzeń i systemów.</p> <p>Procedury i działania są zgodne z zasadami ustalonymi przez Kodeks ISPS oraz SOLAS z 1974 r. ze zmianami.</p>

ROZDZIAŁ VII

Standardy dotyczące wydawania dyplomów alternatywnych

Sekcja A-VII/1

Wydawanie dyplomów alternatywnych

1 Każdy kandydat ubiegający się o wydanie dyplomu na poziomie operacyjnym na mocy postanowień rozdziału VII załącznika do Konwencji powinien zostać zobowiązany do uzupełnienia odpowiedniego wykształcenia i praktyki w celu osiągnięcia standardu kompetencji do wykonywania wszystkich funkcji określonych w tabelach A-II/1 lub A-III/1. Funkcje odpowiednio określone w tabelach A-II/1 lub A-III/1 mogą zostać uzyskane, o ile kandydat uzupełni dodatkowe 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 pojemności brutto 500 lub więcej, albo jako osoba, na której w przypadku niezdolności osoby dowodzącej może spocząć dowodzenie takim statkiem, zobowiązany jest dodatkowo, oprócz osiągnięcia standardów kompetencji określonych w tabeli A-II/1, do uzupełnienia niezbędnego wykształcenia i praktyki oraz osiągnięcia standardu kompetencji dla wszystkich funkcji określonych w tabeli A-II/2. Kandydat może wykonywać funkcje określone w tabelach rozdziału III niniejszej części, o ile uzupełni dodatkowe, niezbędne kształcenie i szkolenie i osiągnie standardy 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 może spocząć taka odpowiedzialność w przypadku niezdolności osoby odpowiedzialnej za napęd mechaniczny statku, zobowiązany jest dodatkowo, oprócz spełnienia standardów kompetencji określonych w tabeli A-III/1, do uzupełnienia niezbędnego wykształcenia i praktyki i spełnienia standardów kompetencji dla wszystkich funkcji określonych w tabeli A-III/2. Kandydat może wykonywać funkcje określone w tabelach rozdziału II niniejszej części, o ile uzupełni dodatkowe, odpowiednie kształcenie i szkolenie i osiągnie standardy kompetencji określone w tabelach dotyczących poszczególnych funkcji.

4 Każdy kandydat ubiegający się o wydanie dyplomu na poziomie pomocniczym:

- .1 w zakresie żeglugi lub w zakresie maszynowym powinien ukończyć odpowiednie szkolenie i osiągnąć standardy kompetencji dla funkcji określonych w tabeli A-II/4 lub A-III/4. Kandydat może wykonywać funkcje określone w tabelach A-III/4 lub A-II/4, o ile uzupełni dodatkowe, odpowiednie szkolenie i osiągnie standardy kompetencji określone w tabelach dotyczących poszczególnych funkcji;
- .2 jako starszy marynarz powinien, oprócz zgodności ze standardem kompetencji określonym w tabeli A-II/4, ukończyć odpowiednie szkolenie i spełnić standard kompetencji dla wszystkich funkcji określonych w tabeli A-III/5. Kandydat może wykonywać funkcje określone w tabelach A-III/4 lub A-III/5, o ile uzupełni dodatkowe, odpowiednie szkolenie i osiągnie standardy kompetencji określone w tabelach dotyczących poszczególnych funkcji; oraz
- .3 jako starszy motorzysta powinien, oprócz zgodności ze standardem kompetencji określonym w tabeli A-III/4, ukończyć odpowiednie szkolenie i spełnić standard

kompetencji dla wszystkich funkcji opisanych w tabeli A-III/5. Kandydat może wykonywać funkcje określone w tabelach A-II/4 lub A-II/5, o ile uzupełni dodatkowe, odpowiednie szkolenie i osiągnie standardy kompetencji określone w tabelach dotyczących poszczególnych funkcji.

Sekcja A-VII/2

Wydawanie dyplomów członkom załóg

1 Zgodnie z wymaganiami przepisu VII/1, punkt 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 odbyć zatwierdzoną służbę na statku morskim, nie krótszą niż 12 miesięcy, która powinna obejmować okres przynajmniej sześciu miesięcy pełnienia obowiązków w maszynowni pod nadzorem wykwalifikowanego oficera mechanika lub – w zakresie funkcji związanych z żegluga – 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, które zostały zatwierdzone jako spełniające stosowne wymagania sekcji A-II/1 i A-III/1 i udokumentowane w zatwierdzonym dzienniku szkolenia.

2 Każdy kandydat ubiegający się o wydanie dyplomu zgodnie z postanowieniami rozdziału VII na poziomie zarządzania w zakresie połączenia funkcji wyszczególnionych w tabelach A-II/2 i A-III/2 powinien odbyć zatwierdzoną służbę na statku morskim w zakresie funkcji, które należy wskazać w potwierdzeniu dyplomu w sposób następujący:

- .1 *dla osób innych niż osoby dowodzące lub odpowiedzialne za napęd mechaniczny statku* - 12 miesięcy wykonywania obowiązków na poziomie operacyjnym odpowiednio stosownie do przepisów 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, z uwzględnieniem postanowień punktu 2.1. niniejszej sekcji, wykonywania w charakterze dyplomowanego oficera obowiązków w zakresie funkcji, należy wskazać w potwierdzeniu dyplomu. Ze wskazanych 48 miesięcy 24 miesiące powinny obejmować funkcje wymienione w tabeli A-III/1, zaś 24 miesiące – funkcje wymienione w tabelach A-III/1 i A-III/2.

3 Zgodnie z wymogami przepisu VII/1, punkt 1.3, każdy kandydat ubiegający się o wydanie dyplomu zgodnie z postanowieniami rozdziału VII na poziomie pomocniczym w zakresie funkcji określonych w tabelach A-II/4 i A-III/4 powinien odbyć:

- .1 zatwierdzoną służbę na statku morskim, nie krótszą niż 12 miesięcy, obejmującą:
 - .1.1 nie mniej niż 6 miesięcy pełnienia wachty nawigacyjnej; oraz
 - .1.2 nie mniej niż 6 miesięcy pełnienia obowiązków w maszynowni; lub

- .2 specjalnie szkolenie, przed wyjściem w morze lub na pokładzie statku, obejmujące poświadczony okres służby na statku morskim nie krótszy niż 4 miesiące, obejmujący:
 - .2.1 nie mniej niż 2 miesiące pełnienia wachty nawigacyjnej; oraz
 - .2.2 nie mniej niż 2 miesiące pełnienia obowiązków w maszynowni;
 - .3 służba na statku morskim, szkolenie i praktyka wymagane w ramach punktu 3.1 lub 3.2 powinny być zrealizowane pod bezpośrednim nadzorem odpowiednio wykwalifikowanego oficera lub marynarza.
- 4 Zgodnie z wymaganiami prawidła VII/1, punkt 1.3, każdy kandydat ubiegający się o wydanie dyplomu na mocy postanowień rozdziału VII na poziomie pomocniczym w zakresie funkcji wyszczególnionych w tabelach A-II/5 i A-III/5 powinien – przy jednoczesnym posiadaniu kwalifikacji do pełnienia służby w charakterze marynarza pełniącego wachtę nawigacyjną lub wachtę w maszynowni – spełniać standardy kompetencji określone w sekcjach A-II/5 i A-III/5 Kodeksu STCW oraz odbyć:
- .1 zatwierdzoną służbę na morzu, nie krótszą niż 30 miesięcy, obejmującą:
 - .1.1 nie mniej niż 18 miesięcy pełnienia obowiązków starszego marynarza, oraz
 - .1.2 nie mniej niż 12 miesięcy pełnienia obowiązków starszego motorzysty; lub
 - .2 zatwierdzony program szkoleniowy oraz okres służby na statku morskim nie krótszy niż 18 miesięcy, obejmujący:
 - .2.1 nie mniej niż 12 miesięcy pełnienia obowiązków starszego marynarza, oraz
 - .2.2 nie mniej niż 6 miesięcy pełnienia obowiązków starszego motorzysty; lub
 - .3 poświadczony zintegrowany program szkoleniowy obejmujący zakres służby na pokładzie i w maszynowni, obejmującej nie mniej niż 12 miesięcy poświadczonej służby na statku morskim w ramach połączonych obowiązków na pokładzie i w maszynowni, obejmujący:
 - .3.1 nie mniej niż 6 miesięcy pełnienia obowiązków starszego marynarza, oraz
 - .3.2 nie mniej niż 6 miesięcy pełnienia obowiązków członka starszego motorzysty.

Sekcja A-VII/3

Zasady regulujące wydawanie dyplomów alternatywnych

(Brak postanowień)

ROZDZIAŁ VIII

Standardy dotyczące pełnienia wachty

Sekcja A-VIII/1

Zdolność do pełnienia służby

- 1 Administracje powinny brać pod uwagę zagrożenie powstałe wskutek zmęczenia członków załogi, zwłaszcza tych, od których zależy bezpieczne funkcjonowanie statku.
- 2 Każda osoba, której powierzono obowiązki oficera wachtowego lub marynarza wchodzącego w skład wachty, oraz osoba, której obowiązki obejmują zadania związane z bezpieczeństwem i zapobieganiem zanieczyszczeniom powinna mieć zapewniony odpoczynek nie krótszy niż:
 - .1 minimum 10 godzin odpoczynku w 24-godzinnym okresie czasu; oraz
 - .2 77 godzin w okresie 7-dniowym.
- 3 Godziny odpoczynku mogą być podzielone na nie więcej niż dwa okresy, z których jeden powinien trwać przynajmniej 6 godzin, a przerwy pomiędzy następującymi po sobie okresami wypoczynku nie powinny przekraczać 14 godzin.
- 4 Wymagania dotyczące okresów odpoczynku wyszczególnione w punktach 2 i 3 nie muszą być utrzymane w przypadku zaistnienia sytuacji zagrożenia, ćwiczeń lub w innych, nadrzędnych warunkach działania. Zbiórki, ćwiczenia przeciwpożarowe oraz ćwiczenia z jednostkami ratunkowymi, a także ćwiczenia nakazane prawem oraz międzynarodowymi regulacjami, prowadzone powinny być w sposób, który w sposób jak najmniejszy zakłóca okresy wypoczynku i nie powoduje wzrostu poziomu zmęczenia.
- 5 Administracje powinny wymagać, by rozkłady wacht były wywieszane w miejscach łatwo dostępnych. Rozkłady powinny być tworzone w znormalizowanym formacie, w języku roboczym lub w językach roboczych używanych na statku oraz w języku angielskim.
- 6 W przypadku dyżuru członka załogi, np. w sytuacji braku obsady maszynowni, członek załogi uprawniony jest do odpowiedniego, dodatkowego okresu wypoczynku, jeżeli jego standardowy okres wypoczynku został zakłócony poprzez wezwanie na stanowisko pracy.
- 7 Administracje powinny wymagać, by rejestry codziennych godzin wypoczynku członków załogi były prowadzone w znormalizowanym formacie, w języku roboczym lub językach roboczych używanych na statku oraz w języku angielskim, by umożliwić monitorowanie i weryfikację zgodności z zapisami niniejszej sekcji. Członkowie załogi powinni otrzymać kopię rejestrów ich dotyczących, zatwierdzonych przez kapitana lub przez osobę upoważnioną przez kapitana i członków załogi.
- 8 Żaden zapis niniejszej sekcji nie może być interpretowany jako ograniczający prawo kapitana statku do żądania od członka załogi pracy w dowolnym godzinach, gdy jest to niezbędne do zapewnienia bezpośredniego bezpieczeństwa statku, osób na pokładzie lub ładunku, lub w celu zapewnienia pomocy innym statkom lub osobom znajdującym się w niebezpieczeństwie na morzu. Odpowiednio, kapitan może zawiesić rozkład godzin wypoczynku i żądać od członka załogi wykonywania pracy do czasu przywrócenia normalnych warunków. Tak szybko, jak to możliwe po przywróceniu normalnych warunków, kapitan zapewni, by wszyscy członkowie

załogi, którzy wykonywali pracę w okresie wypoczynku, otrzymali odpowiedni okres wypoczynku.

9 Strony mogą uzgodnić odstępstwa od wymaganych godzin wypoczynku określonych w punktach 2.2 i 3 powyżej, pod warunkiem, że okres wypoczynku nie będzie krótszy niż 70 godzin w każdym 7-dniowym okresie.

Odstępstwa od tygodniowego okresu wypoczynku, określonego w punkcie 2.2, są dozwolone dla maksymalnie dwóch następujących po sobie tygodni. Przerwy między dwoma okresami odstępstw na pokładzie nie powinny być krótsze niż dwukrotność czasu trwania wyjątku.

Godziny wypoczynku określone w punkcie 2.1 mogą zostać podzielone na nie więcej niż trzy okresy, z których jeden powinien trwać co najmniej 6 godzin, i żaden z dwóch pozostałych okresów nie powinien trwać krócej niż jedna godzina. Przerwy pomiędzy następującymi po sobie okresami wypoczynku nie powinny przekraczać 14 godzin. Odstępstwa nie powinny wykraczać poza dwa 24-godzinne okresy w każdym okresie 7 dni.

Odstępstwa powinny, jeśli to możliwe, uwzględniać wytyczne dotyczące zapobiegania zmęczeniu, określone w sekcji B-VIII/1.

10 Każda Administracja określi, w celu zwalczania nadużywania alkoholu, limit poziomu alkoholu we krwi (BAC) nie większy niż 0,05% lub 0,25 mg/l alkoholu w wydychanym powietrzu, względnie ilość alkoholu skutkującą takim stężeniem, w odniesieniu do kapitanów, oficerów oraz innych członków załogi, podczas pełnienia obowiązków z zakresu bezpieczeństwa, ochrony żeglugi i ochrony środowiska morskiego.

Sekcja A-VIII/2

Organizacja wachty i zasady, których należy przestrzegać

CZĘŚĆ 1 – WYDAWANIE DYPLOMÓW

1 Oficer wachtowy, kierujący wachtą pokładową lub nawigacyjną powinien mieć należyte kwalifikacje, zgodnie z zapisami 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, zaś każdy wykreślony kurs powinien zostać 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 zużywalnych i innych części zamiennych, narzędzi, zapasów oraz inne wymagania.

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 wachtowego, 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 poprawioną trasę należy zaplanować przed wykonaniem znacznego odchylenia od trasy, która została pierwotnie przewidziana.

CZĘŚĆ 3 - OGÓLNE ZASADY DOTYCZĄCE WACHTY

8 Wachty powinny być pełnione w oparciu o poniższe zasady zarządzania potencjałem pokładowym i maszynowni:

- .1 należy zapewnić właściwą organizację personelu wachtowego, w zależności od sytuacji;
- .2 podczas wyznaczania personelu wachtowego należy uwzględniać wszelkie ograniczenia w posiadanych kwalifikacjach czy przydatności poszczególnych osób;
- .3 osoby pełniące wachtę powinny rozumieć swoje indywidualne role i odpowiedzialności, a także role zespołowe;
- .4 kapitan, starszy oficer mechanik oraz oficer odpowiedzialny za wyznaczanie zadań wachtowych powinni zapewnić prawidłową wachtę, w sposób najbardziej efektywny wykorzystując dostępne zasoby, takie jak informacje, instalacje/wyposażenie oraz inny personel;
- .5 personel pełniący wachtę powinien rozumieć funkcje oraz sposób działania instalacji/wyposażenia, a także posiadać wiedzę na temat ich obsługi;
- .6 personel pełniący wachtę powinien rozumieć informacje oraz wiedzieć, jak zareagować na informacje pochodzące z każdej stacji/instalacji/wyposażenia;
- .7 cały personel pełniący wachtę powinien wymieniać się informacjami pochodzącymi ze stacji/instalacji/wyposażenia;

- .8 personel pełniący wachtę powinien w każdej sytuacji utrzymywać prawidłową komunikację; oraz
- .9 personel pełniący wachtę powinien bez wahania powiadomić kapitana/starszego oficera mechanika/oficera odpowiedzialnego za przydział zadań wachtowych w przypadku wątpliwości, co do tego, jakie należy podjąć działania na rzecz bezpieczeństwa.

CZĘŚĆ 4 - PEŁNIENIE WACHTY NA MORZU

Ogólne zasady dotyczące wachty

9 Strony powinny skierować uwagę przedsiębiorstw zarządzających, kapitanów, starszych mechaników i personelu wachtowego na przedstawione poniżej zasady, których należy przestrzegać w celu stałego utrzymania bezpieczeństwa wacht.

10 Kapitan statku jest zobowiązany do upewnienia się, że wprowadzone ustalenia dotyczące wachty są odpowiednie do utrzymania bezpiecznej wachty nawigacyjnej lub ładunkowej. Pod ogólną kontrolą kapitana oficerowie wachtowi są odpowiedzialni za bezpieczną żeglugę statku podczas pełnienia swojej służby, zwłaszcza unikanie kolizji i wejście na mieliznę.

11 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

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

Część 4-1 - Zasady, których należy przestrzegać podczas pełnienia wachty nawigacyjnej

13 Oficer wachtowy reprezentuje kapitana statku i jest odpowiedzialny za bezpieczną nawigację statku oraz przestrzeganie Międzynarodowych Przepisów o Zapobieganiu Zderzeniom na Morzu z 1972 r. ze zmianami.

Obserwacja wzrokowa

14 Zgodnie z prawidłem 5 Międzynarodowych Przepisów o Zapobieganiu Zderzeniom na Morzu z 1972 r., przez cały czas należy utrzymywać dokładną obserwację wzrokową, służącą następującym celom:

- .1 utrzymanie ciągłego stanu czujności za pomocą wzroku i słuchu oraz innych dostępnych środków w odniesieniu do wszelkich znaczących zmian w środowisku działania;
- .2 pełna ocena sytuacji i ryzyka kolizji, wejścia na mieliznę i innych niebezpieczeństw dla żeglugi; oraz

- .3 wykrywanie statków i samolotów znajdujących się w niebezpieczeństwie, rozbitków, wraków, szczątków i innych niebezpieczeństw zagrażających bezpieczeństwu żeglugi.

15 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.

16 Obowiązki obserwatora i sternika są oddzielne i sternik nie powinien prowadzić obserwacji wzrokowej podczas sterowania, z wyjątkiem małych statków, na których z pozycji sternika roztacza się widok pełny, niezakłócony warunkami nocnymi, ani innymi przeszkodami. Oficer wachtowy 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 dla żeglugi; oraz
 - zachowania niezbędnej uwagi podczas nawigacji w lub w pobliżu systemu rozgraniczenia ruchu; i
- .3 jest zapewniona możliwość wezwania i uzyskania natychmiastowej pomocy na mostku, jeśli jakakolwiek zmiana sytuacji tego wymaga.

17 Aby ustalić, czy skład wachty nawigacyjnej jest odpowiedni w celu zapewnienia ciągłej dokładnej obserwacji wzrokowej, kapitan powinien uwzględnić wszystkie ważne czynniki, zarówno opisane w niniejszej sekcji Kodeksu, jak również przedstawione poniżej:

- .1 widoczność, stan pogody i morza;
- .2 natężenie ruchu i inne działania występujące w rejonie, w którym statek się porusza;
- .3 zachowanie niezbędnej uwagi podczas żeglugi w granicach lub w pobliżu systemów rozgraniczenia ruchu lub innych środków regulacji ruchu;
- .4 dodatkowe obciążenia spowodowane charakterem funkcji statku, wymaganiami natychmiastowego działania oraz przewidywanymi manewrami;
- .5 gotowość do podjęcia obowiązków na wezwanie, przez wszystkich członków załogi, którzy zostali wyznaczeni jako członkowie wachty;
- .6 znajomość i zaufanie do zawodowych kompetencji oficerów i załogi;

- .7 doświadczenie każdego oficera wachtowego, znajomość przez tego oficera urządzeń, procedur i możliwości manewrowych statku;
- .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 właściwości manewrowe statku;
- .11 wielkość statku i zakres widoczności z punktu kierowania kursem statku;
- .12 konfiguracja mostka w zakresie, w jakim mogłaby przeszkodzić członkowi wachty w wykryciu wzrokiem lub słuchem wszelkich zewnętrznych wydarzeń; oraz
- .13 wszystkie inne stosowne normy, procedury lub wytyczne odnoszące się do organizacji pełnienia wachty i zdolności do pełnienia obowiązków przyjętych przez Organizację.

Organizacja wachty

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

- .1 w żadnym momencie mostek nie może być pozostawiony bez dozoru;
- .2 warunki pogodowe, widoczność oraz to, czy jest to dzień czy noc;
- .3 bliskość zagrożeń dla żeglugi, które mogą wymusić podjęcie przez oficera wachtowego dodatkowych obowiązków nawigacyjnych;
- .4 wykorzystanie i obsługa pomocy nawigacyjnych takich jak ECDIS, radar lub elektronicznych urządzeń wskazujących pozycję oraz wszelkich innych urządzeń wpływających na bezpieczeństwo nawigacji statku;
- .5 czy statek jest wyposażony w automatyczne sterowanie;
- .6 czy należy wykonywać obowiązki radiokomunikacyjne;
- .7 kontrola pracy siłowni bezwachtowej (UMS), alarmów i wskaźników na mostku, procedury i ograniczenia ich użycia; oraz
- .8 jakiegokolwiek nadzwyczajne wymagania wachty nawigacyjnej, które mogą wyniknąć w rezultacie szczególnych okoliczności działania.

Przejmowanie wachty

19 Oficer wachtowy 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.

20 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.

21 Przed przejściem wachty oficerowie przejmujący wachtę powinni zapoznać się z przewidywaną lub rzeczywistą pozycją statku, jego planowaną trasą, kursem i prędkością, urządzeniami sterującymi i kontrolnymi siłowni bezwachtowej i powinni zwrócić uwagę na wszelkie niebezpieczeństwa dla żeglugi, które mogą wystąpić podczas ich wachty.

22 Oficerowie przejmujący wachtę powinni osobiście upewnić się odnośnie:

- .1 stałych rozkazów i innych specjalnych instrukcji kapitana dotyczących żeglugi 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, w przypadku sterowania głównymi silnikami z mostka, oraz
- .5 sytuacji nawigacyjnej, obejmującej 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 żyrokompasów i kompasów magnetycznych;
 - .5.3 obecności i ruchu statków widocznych lub o których wiadomo, że znajdują się w pobliżu;
 - .5.4 warunków i niebezpieczeństw, które mogą wystąpić podczas wachty; oraz
 - .5.5 możliwych wpływów przechyłu, przegłębienia, gęstości wody i osiadania na rezerwę wody pod stępką.

23 Jeżeli oficer wachtowy ma zostać zmieniony podczas manewrów lub w trakcie innych działań podjętych w celu uniknięcia zagrożenia, zmiana tego oficera powinna być odłożona aż do zakończenia akcji.

Pełnienie wachty nawigacyjnej

24 Oficer wachtowy powinien:

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

25 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.

26 Oficer wachtowy 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.

27 Oficer wachtowy nie może mieć zleczanych obowiązków ani ich podejmować, jeśli zakłócałyby one bezpieczną żeglugę statku.

28 Podczas używania radaru oficer wachtowy powinien przestrzegać w każdym czasie zaleceń związanych z używaniem radaru, określonych w Międzynarodowych Przepisach o Zapobieganiu Zderzeniom na Morzu z 1972 r. ze zmianami.

29 Gdy zachodzi taka potrzeba, oficer wachtowy 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 wachtowi powinni znać charakterystyki manewrowe statku, w tym drogę zatrzymywania oraz pamiętać, że inne statki mogą się charakteryzować innymi możliwościami manewrowania.

31 Podczas wachty powinien być prowadzony odpowiedni zapis ruchu i czynności dotyczących żeglugi statku.

32 Szczególnie ważne jest, aby oficer wachtowy upewnił się, że jest utrzymywana odpowiednia obserwacja. Jeśli na statku znajduje się kabina nawigacyjna, oficer wachtowy może, jeśli jest to niezbędne, wstąpić do niej na krótko w celu realizacji obowiązków nawigacyjnych, 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, testy te powinny być rejestrowane. Testy takie powinny być również przeprowadzane przed wejściem do portu i po opuszczeniu go.

- 34 Oficer wachtowy 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; kompas główny i żyrokompas są porównywane, a powtarzacz 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 punktem 86 niniejszej sekcji; oraz
 - .6 urządzenia kontrolne, alarmy i wskaźniki siłowni bezwachtowej działają właściwie.
- 35 Oficer wachtowy powinien pamiętać, aby cały czas przestrzegać wymagań Międzynarodowej Konwencji o Bezpieczeństwie Życia na Morzu (SOLAS) z 1974 r. Oficer wachtowy powinien wziąć pod uwagę:
- .1 potrzebę wyznaczenia osoby do sterowania statkiem i poddanie tego sterowania ręcznej kontroli w odpowiednim czasie, tak by można było bezpiecznie przeciwdziałać jakiegokolwiek potencjalnie niebezpiecznej sytuacji; oraz
 - .2 że na statku sterowanym automatycznie może dojść do niebezpiecznej sytuacji, w której oficer wachtowy samodzielnie pełniący wachtę musi przerwać obserwację i podjąć natychmiastowe działanie.
- 36 Oficerowie wachtowi powinni być dokładnie zaznajomieni z użytkowaniem wszystkich elektronicznych pomocy nawigacyjnych, ich możliwościami i ograniczeniami oraz powinni używać tych pomocy w razie potrzeby, a także powinni pamiętać, że echosonda jest bardzo cenną pomocą nawigacyjną.
- 37 Oficer wachtowy powinien używać radaru, kiedykolwiek występuje lub jest spodziewana ograniczona widoczność i zawsze na akwenach o wzmożonym ruchu statków, mając na uwadze ograniczenia tych urządzeń.
- 38 Oficer wachtowy 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, gdy używany jest radar, oficer wachtowy powinien wybrać odpowiedni zakres pracy, obserwować uważnie obraz i zadbać, aby nakres radarowy lub systematyczna analiza rozpoczęła się odpowiednio wcześniej.
- 40 Oficer wachtowy powinien niezwłocznie 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 dostrzeżeniu ładu, znaku nawigacyjnego lub uzyskaniu wyników sondowania w spodziewanym czasie;
- .5 jeśli niespodziewanie dostrzeżono ład 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 wskaźnika;
- .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; oraz
- .10 w każdej innej sytuacji zagrożenia lub w przypadku jakichkolwiek wątpliwości.

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

42 Oficer wachtowy 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

Dobra pogoda

43 Oficer wachtowy 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 namiaru jest ewidentna, szczególnie przy zbliżaniu się bardzo dużego statku lub zespołu holowniczego lub zbliżaniu się statku będącego w małej odległości. Oficer wachtowy powinien także podjąć wczesne i określone działania zgodne z Międzynarodowymi Przepisami o Zapobieganiu Zderzeniom na Morzu z 1972 r. ze zmianami oraz upewnić się, że takie działania przyniosło spodziewany skutek.

44 Podczas dobrej pogody, o ile jest to możliwe, oficer wachtowy nawigacyjną powinien wykonywać ćwiczenia radarowe.

Ograniczona widoczność

45 W przypadku ograniczonej widoczności lub gdy jest ona spodziewana, pierwszym zadaniem oficera wachtowego jest przestrzeganie stosownych zapisów Międzynarodowych Przepisów o Zapobieganiu Zderzeniom na Morzu z 1972 r. ze zmianami, ze szczególnym uwzględnieniem słuchania sygnałów mgłowych, poruszania się z bezpieczną prędkością

i utrzymywania silników w gotowości do natychmiastowego manewrowania. Ponadto oficer wachtowy powinien:

- .1 informować kapitana;
- .2 zapewnić właściwą obserwację;
- .3 zapalić światła nawigacyjne; oraz
- .4 uruchomić i wykorzystać radar.

Podczas ciemności

46 Kapitan i oficer wachtowy, organizując służbę obserwacyjną, 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 Należy używać map o największej skali, jakie znajdują się na statku, odpowiednich dla danego rejonu i poprawionych według najnowszych dostępnych informacji. Określanie pozycji powinno następować często i powinno być wykonywane więcej niż jedną metodą, zawsze jeśli pozwalają na to okoliczności. Podczas wykorzystywania ECDIS należy używać elektronicznych map nawigacyjnych z odpowiednim kodem użytku (skala), zaś pozycja statku powinna być sprawdzana regularnie za pomocą niezależnych środków ustalania pozycji.

48 Oficer wachtowy powinien obowiązkowo identyfikować wszystkie stosowne znaki nawigacyjne.

Żegluga z pilotem na pokładzie

49 Mimo wykonywania obowiązków przez pilotów, ich obecność na pokładzie nie zwalnia kapitana ani oficera wachtowego z ich obowiązków zapewnienia bezpieczeństwa statkowi. Kapitan i pilot powinni wymieniać informacje dotyczące procedur nawigacyjnych, warunków miejscowych i charakterystyki statku. Kapitan oraz/lub oficer wachtowy 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 wachtowy powinien starać się je wyjaśnić z pilotem, a jeśli wątpliwości pozostaną, powinien natychmiast powiadomić kapitana i podjąć wszelkie niezbędne czynności, zanim przybędzie kapitan.

Statek na kotwicy

51 Jeśli kapitan uzna to za niezbędne, należy kontynuować ciągłą wachtę nawigacyjną na kotwicy. Podczas postoju na kotwicy oficer wachtowy powinien:

- .1 określić i wykreślić pozycję statku na odpowiedniej mapie tak szybko, jak jest to możliwe;

- .2 jeżeli okoliczności na to pozwalają, sprawdzać wystarczająco często, czy statek pozostaje 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 dotyczących skażenia.

Część 4-2 - Zasady, których należy przestrzegać podczas pełnienia wachty maszynowej

52 Pojęcie *wachta maszynowa*, użyte w częściach 4-2, 5-2 i 5-4 niniejszej sekcji oznacza albo osobę albo grupę personelu stanowiącego wachtę lub też okres odpowiedzialności dla oficera, podczas którego fizyczna obecność tego oficera w pomieszczeniach maszynowni może być wymagana lub nie.

53 *Oficer mechanik kierujący wachtą maszynową* jest przedstawicielem starszego oficera 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 maszynowej.

Organizacja wachty

54 Skład wachty maszynowej powinien być zawsze odpowiedni dla 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 Podczas ustalania składu wachty maszynowej, która może obejmować odpowiednio wykwalifikowanych marynarzy, powinny być uwzględnione, m.in. następujące czynniki:

- .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, zanieczyszczona woda, płycizna, stan zagrożenia, opanowanie uszkodzeń lub zmniejszenie zanieczyszczenia;
- .4 kwalifikacje i doświadczenie wachty maszynowej;
- .5 bezpieczeństwo życia, statku, ładunku i portu oraz ochronę środowiska;
- .6 przestrzeganie przepisów międzynarodowych, krajowych i miejscowych, oraz
- .7 utrzymywanie normalnego działania statku.

Przejmowanie wachty

56 Oficer kierujący wachtą maszynową nie może przekazać obowiązków zmieniającemu go oficerowi, jeśli jest powód, by przypuszczać, że ten ostatni nie może efektywnie wypełniać obowiązków wachtowych, o czym musi być powiadomiony starszy oficer mechanik.

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

58 Oficer przejmujący wachtę maszynową przed jej przejściem powinien się zorientować przynajmniej w następującym zakresie:

- .1 stałych poleceń 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 zapasowych, zbiorniku osadowym, zbiorniku rozchodowym i innych urządzeniach do przechowywania paliwa;
- .5 wszelkich specjalnych wymagań dotyczących opróżniania systemu sanitarnego;
- .6 stanu i trybu działania różnych głównych i pomocniczych systemów, włącznie z systemem dystrybucji energii elektrycznej;
- .7 gdzie ma to zastosowanie, stanu urządzeń konsoli do monitoringu 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; oraz
 - .13 stanu wypełnienia dziennika maszynowego.

Pełnienie wachty maszynowej

59 Oficer kierujący wachtą maszynową powinien zadbać o utrzymanie ustalonej organizacji wachty oraz o to, aby pod jego kierownictwem marynarze z maszynowni, stanowiący część wachty maszynowej, pomagali przy bezpiecznej i skutecznej obsłudze mechanizmów napędowych i sprzętu pomocniczego.

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

61 Wszyscy członkowie wachty maszynowej powinni być zaznajomieni z przydzielonymi im obowiązkami wachtowymi. 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 przedziałów maszynowych;
- .3 systemów alarmowych maszynowni i być w stanie rozróżnić alarmy ze szczególnym uwzględnieniem alarmu przeciwpożarowego; oraz
- .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 Należy zwrócić uwagę na każdy mechanizm, który nie funkcjonuje właściwie, lub jest podejrzenie, że działa wadliwie lub wymaga specjalnej obsługi, notując zarazem wszystkie czynności już podjęte. Należy sporządzić plany dalszych czynności według potrzeb.

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

64 Jeśli pomieszczenia siłowni pozostają okresowo bezwachtowe, wyznaczony dyżurny oficer, kierujący wachtą maszynową, powinien być natychmiast osiągalny na wezwanie w celu doglądania tych pomieszczeń.

65 Wszystkie polecenia z mostku powinny być natychmiast wykonywane. Zmiany kierunku lub prędkości głównych zespołów napędowych powinny być rejestrowane, z wyjątkiem tych przypadków, gdy Administracja uzna, że rozmiar lub cechy danego statku czynią takie zapisy niepraktycznymi. Oficer kierujący wachtą maszynową powinien zadbać o to, aby urządzenia sterowania głównym zespołem napędowym, kiedy znajdzie się on w trybie ręcznego obsługiwanie, były ciągle dozorowane w stanie gotowości 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 oficer mechanik powinien zadbać o to, aby oficer kierujący wachtą maszynową był poinformowany o wszystkich pracach konserwacyjnych z zakresu przeciwwawaryjnego lub działaniach remontowych, które mają być wykonane podczas wachty maszynowej. Oficer kierujący wachtą maszynową odpowiedzialny jest za izolację, obejście i regulowanie wszystkich mechanizmów, na których należy pracować, znajdujących się w zakresie odpowiedzialności wachty maszynowej, oraz powinien prowadzić zapis wszystkich wykonywanych prac.

68 W przypadku pozostawiania maszynowni w stanie gotowości, oficer kierujący wachtą maszynową 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 Oficerowie kierujący wachtą maszynową nie powinni mieć przydzielanych ani nie powinni podejmować żadnych obowiązków, które mogłyby zakłócać ich obowiązki nadzorowania głównego systemu napędowego i urządzeń pomocniczych. Powinni oni nadzorować główny zespół napędowy i systemy pomocnicze aż do momentu zmiany, a także okresowo dokonywać przeglądu mechanizmów znajdujących się pod ich nadzorem. Powinni również upewnić się, czy przeprowadzane 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 Oficerowie kierujący wachtą maszynową powinni poinformować każdego innego członka wachty maszynowej o potencjalnym zagrożeniu, które może ujemnie wpłynąć na pracę mechanizmów lub zagrozić bezpieczeństwu życia lub statku.

71 Oficer kierujący wachtą maszynową powinien upewnić się, że wachta w przedziale maszynowym jest nadzorowana i powinien zorganizować personel zastępczy na wypadek niezdolności kogoś z personelu wachty maszynowej. Wachta maszynowa nie powinna pozostawiać pomieszczeń siłowni bez dozoru, w sposób, który uniemożliwiłby ręczną obsługę instalacji maszynowni lub nastaw urządzeń.

72 Oficer kierujący wachtą maszynową 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 maszynową powinien upewnić się, że wszystkie wydarzenia odnoszące się do mechanizmów i urządzeń pomocniczych, które zaistniały podczas wachty maszynowej, są w odpowiedni sposób zapisane.

74 Oficer kierujący wachtą maszynową powinien współpracować z każdym oficerem mechanikiem kierującym pracami konserwacyjnymi podczas wszystkich konserwacji zapobiegawczych, ochrony przeciwawaryjnej lub napraw. Czynności te powinny obejmować, m.in.:

- .1 izolowanie i ominięcie pracujących urządzeń mechanicznych;
- .2 wyregulowanie pozostałych zespołów tak, aby funkcjonowały odpowiednio i bezpiecznie podczas okresu konserwacji;
- .3 rejestrowanie, 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 przejmującego wachtę i dla celów archiwizacji; oraz
- .4 testowanie i oddawanie do użytku, jeśli istnieje potrzeba, remontowanych mechanizmów i sprzętu.

75 Oficer kierujący wachtą maszynową 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 kierujący wachtą maszynową powinien pamiętać, że zmiany prędkości, wynikające ze złego działania urządzeń, lub utrata możliwości sterowania, mogą zagrozić bezpieczeństwu statku i życia na morzu. Należy natychmiast powiadomić mostek w przypadku pożaru, o każdej zamierzonej czynności w przedziałach maszynowych, która może spowodować zmniejszenie prędkości statku, nieuchronną 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 kierujący wachtą maszynową powinien niezwłocznie powiadomić starszego oficera mechanika:

- .1 jeżeli pojawi się uszkodzenie lub awaria silnika, takiego rodzaju, że może to zagrażać bezpiecznemu działaniu statku;
- .2 jeżeli pojawi się niewłaściwe działanie, które w przekonaniu oficera kierującego wachtą 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 oficera mechanika w powyższych okolicznościach oficer kierujący wachtą maszynową nie powinien się wahać z podjęciem natychmiastowych czynności zapewniających bezpieczeństwo statku, jego urządzeń i załogi, jeżeli okoliczności tego wymagają.

79 Oficer kierujący wachtą maszynową powinien udzielić personelowi wachtowemu odpowiednich instrukcji i informacji w celu zapewnienia bezpiecznego pełnienia wachty maszynowej. 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 kierującego wachtą maszynową i starszego mechanika. Takie naprawy powinny być zapisywane.

Pełnienie wachty maszynowej w różnych warunkach i na różnych akwenach

Ograniczona widoczność

80 Oficer kierujący wachtą maszynową 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 kierujący wachtą maszynową 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 kierujący wachtą maszynową 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 maszynową, 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 maszynową powinien się upewnić, że:

- .1 utrzymywana jest sprawna wachta maszynowa;
- .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 środki 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 4-3 - Zasady, których należy przestrzegać podczas pełnienia wachty radiowej

Przepisy ogólne

84 Administracje powinny skierować uwagę przedsiębiorstw zarządzających, 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 Kodeksu należy uwzględnić także Regulamin Radiokomunikacji.

Organizacja 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 w wyniku komunikacji radiowej niezwiązanej z bezpiecznym ruchem statku i bezpieczeństwem żeglugi; oraz
- .3 uwzględnić sprzęt radiowy, w jaki wyposażony jest statek oraz stan techniczny sprzętu.

Pełnienie wachty radiowej

86 Radiooperator wykonujący obowiązki związane z pełnieniem wachty radiowej powinien:

- .1 upewnić się, że wachta jest pełniona na częstotliwościach określonych 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 przestrzegać wymogów 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 zestawienia przeprowadzonej 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 potrzeb kontroli; oraz
- .2 upoważnionym urzędnikom Administracji i innym urzędnikom wykonującym kontrolę zgodnie z artykułem X Konwencji.

CZĘŚĆ 5 - 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 zaistnieć 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.

Organizacja wachty

91 Wachta pokładowa podczas postoju statku w porcie powinna zawsze być zorganizowana tak, żeby:

- .1 zapewnić bezpieczeństwo życia, statku, portu i środowiska oraz bezpieczne działanie wszystkich urządzeń związanych z obsługą ładunków;
- .2 były przestrzegane międzynarodowe, krajowe i miejscowe 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 przygotowany 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 angażować motorzystów, należy uwzględnić, co następuje:

- .1 na wszystkich statkach o mocy napędu 3000 kW i więcej wachtą maszynową powinien zawsze kierować oficer;

- .2 na statkach o mocy napędu mniejszej niż 3000 kW, w zależności od decyzji kapitana skonsultowanej ze starszym oficerem mechanikiem, wachtą maszynową nie musi kierować oficer; oraz
- .3 oficerom, podczas 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.

Przejmowanie wachty

96 Oficer wachtowy lub kierujący wachtą maszynową nie powinien przekazywać wachty oficerowi przejmującemu wachtę, jeżeli ma jakiegokolwiek powody by uważać, że niewątpliwie nie jest on zdolny do sprawnego pełnienia wachty; w tym przypadku należy powiadomić odpowiednio, kapitana lub starszego oficera mechanika. Oficerowie przejmujący wachtę pokładową lub maszynową 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 pokładowej lub maszynowej jest wykonywana ważna czynność, powinna być ona zakończona przez oficera zdającego wachtę, jeżeli kapitan lub starszy mechanik nie zarządzi inaczej.

Część 5-1 - Przekazywanie wachty pokładowej

98 Przed przyjęciem wachty pokładowej, oficer przejmujący powinien zostać poinformowany przez oficera kierującego wachtą pokładową 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 ochrony przeciwpożarowej;
- .7 wszystkich szczególnych przepisach portowych;
- .8 stałych i specjalnych zarządzeniach kapitana;
- .9 środkach 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, przed przyjęciem kierowania wachtą pokładową, 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; oraz
- .5 żadne zewnętrzne warunki lub okoliczności nie narażają na niebezpieczeństwo statku, a także czy statek nie naraża innych.

Część 5-2 - Przejmowanie wachty maszynowej

100 Przed przyjęciem wachty maszynowej, oficer przejmujący powinien zostać poinformowany przez oficera kierującego wachtą maszynową 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 wymagań dotyczących opróżniania systemu sanitarnego;
- .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 ochrony przeciwpożarowej i gotowości statku, szczególnie podczas spodziewanej złej pogody;
- .8 środkach komunikacji między personelem statku 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 zmieniający, przed przyjęciem kierowania wachtą maszynową powinni sprawdzić, czy są w pełni poinformowani przez oficera zdającego o powyższych zagadnieniach; 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; oraz
- .3 są gotowi do przygotowania statku i jego mechanizmów, tak dalece jak to jest możliwe, do stanu pogotowia lub warunków zagrożenia, jeśli zajdzie taka potrzeba.

Część 5-3 - Wykonywanie wachty pokładowej

102 Oficer kierujący wachtą pokładową powinien:

- .1 dokonywać obchodów w celu przeprowadzenia kontroli statku, w odpowiednich odstępach czasu;
- .2 zwracać szczególną uwagę na:
 - .2.1 stan i zabezpieczenie trapu, 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 ochrony 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 zapalanie 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 statku, jego ładunku i osób znajdujących się na pokładzie, oraz, jeśli to konieczne, zażądać pomocy od władz brzegowych lub statków sąsiadujących;
- .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
- .9 zapisywać w odpowiednim dzienniku wszystkie ważne wydarzenia mające wpływ na statek.

Część 5-4 - Wykonywanie wachty maszynowej

103 Oficerowie kierujący wachtą maszynową powinni 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 ich 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
- .4 stan zęz.

104 Oficerowie kierujący wachtą maszynową powinni:

- .1 w sytuacjach awaryjnych wszcząć alarm, kiedy w ich 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, obsługi ładunku, portu i środowiska;
- .4 zapewnić, aby były podjęte niezbędne środki zaradcze, w zakresie poszczególnych odpowiedzialności, zapobiegające wypadkom lub uszkodzeniom różnych systemów elektrycznych, elektronicznych, hydraulicznych, pneumatycznych i mechanicznych statku; oraz
- .5 zapewnić, aby wszystkie ważne wydarzenia wpływające na działanie, regulacje lub remonty mechanizmów statkowych zostały zadowolająco zapisane.

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

Postanowienia ogólne

105 Kapitan każdego statku przewożącego ładunek niebezpieczny, czy to wybuchowy, łatwopalny, trujący, zagrażający zdrowiu, czy zanieczyszczający środowisko, powinien upewnić się, że jest utrzymywany bezpieczny skład i właściwa organizacja pełnionej wachty. Na statkach przewożących niebezpieczny ładunek luzem będzie to osiągnięte przez utrzymywanie w gotowości na statku odpowiednio wykwalifikowanego oficera lub oficerów 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 luzem kapitan powinien w pełni uwzględnić charakter, ilość, rodzaj opakowania i sztauowanie niebezpiecznego ładunku oraz wszystkie specjalne warunki na statku, na morzu i lądzie.

Część 5-6 - Wachta ładunkowa

107 Oficerowie odpowiedzialni za planowanie i realizację obsługi ładunku powinni upewnić się, że takie operacje wykonywane są w sposób bezpieczny, kontrolując określone zagrożenia, w tym również w sytuacjach angażujących osoby nie wchodzące w skład personelu statku.”

2 Część B Kodeksu Wyszkożenia Marynarzy, Wydawania Świadcstw i Pełnienia Wacht (STCW) otrzymuje następujące brzmienie:

"CZĘŚĆ B

WYTYCZNE W ZAKRESIE POSTANOWIEŃ KONWENCJI STCW I ZAŁĄCZNIKA DO NIEJ

Wstęp

1 Niniejsza część Kodeksu STCW zawiera zalecane wytyczne, mające na celu ułatwienie Stronom Konwencji STCW i tym, którzy będą ją wprowadzać w życie, stosowania ich w praktyce i egzekwowania ich wykonania, by Konwencja była dokumentem w pełni i jednakowo skutecznym.

2 Sugerowane środki nie są obligatoryjne, a podane przykłady służą wyłącznie do zilustrowania, jak należałoby spełnić określone wymogi Konwencji. Ogólnie biorąc, zalecenia te przedstawiają jednak stanowisko wobec poruszonych problemów, które zostało poddane harmonizacji w drodze dyskusji na forum IMO, jak również, tam gdzie to miało uzasadnienie, w drodze konsultacji z Międzynarodową Organizacją Pracy, Międzynarodową Unią Telekomunikacyjną i Światową Organizacją Zdrowia.

3 Przestrzeganie wytycznych przedstawionych w niniejszej części pomoże Organizacji osiągnąć jej cel polegający na utrzymaniu możliwie najwyższego poziomu kompetencji załóg wszystkich narodowości i statków pod każdą banderą.

4 Wskazówki zawarte w niniejszej części dotyczą określonych artykułów Konwencji oraz uzupełniają wytyczne do przepisów zawartych w załączniku. Numeracja sekcji występujących w niniejszej części odpowiada numeracji artykułów i postanowień 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 POSTANOWIEŃ POSZCZEGÓLNYCH ARTYKUŁÓW

Sekcja B-I

Wytyczne dotyczące ogólnych obowiązków wynikających z Konwencji

(Brak postanowień)

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 niniejszego Kodeksu. Uzupełniające definicje, które stosuje się tylko do postanowień niniejszego Kodeksu, są zawarte w Sekcji A-I/1.

2 Pojęcie *świadectwo* pojawiające się w artykule II lit. 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 O ile definicja *statek rybacki*, zawarta w artykule II, lit. h) wyklucza statki używane do połowu ryb, wielorybów, fok, morsów lub innych żywych zasobów morza z obowiązku stosowania postanowień 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 przekazywania informacji

1 W punkcie 1 lit. b) artykułu IV, wyrażenie „gdy będzie to celowe” 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

Wyraz „porozumienia”, występujący w punkcie 1 artykułu V, ma również dotyczyć wcześniej ustalonych uzgodnień międzypaństwowych, dotyczących wzajemnego uznawania dyplomów/świadectw.

Sekcja B-VI*Wytyczne dotyczące dyplomów*

Zobacz wytyczne określone w sekcjach B-I/2 i B-II.

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

Sekcja B-VII*Wytyczne dotyczące postanowień 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 postanowień punktu 2 Artykułu VII.

Sekcja B-VIII*Wytyczne dotyczące wydawania zwolnień*

Określenie polityki oraz zarys procedur, których należy przestrzegać należy opublikować dla potrzeb poinformowania przedsiębiorstw zarządzających, eksploatujących statki pod banderą Administracji. Osoby uprawnione przez Administrację do wydawania zwolnień powinny otrzymać wytyczne. Informacje o podjętych działaniach należy streścić we wstępnym sprawozdaniu, przekazywanym do Sekretarza Generalnego, zgodnie z wymaganiami Sekcji A- I/7.

Sekcja B-IX*Wytyczne dotyczące równoważności dyplomów*

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 postanowień - patrz 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 ze spełnianiem wymagań Konwencji, o ile wystąpią o taką pomoc.

2 Podkreśla się znaczenie odpowiedniego wykształcenia kapitanów i innego personelu zatrudnionego na tankowcach, chemikaliowcach, gazowcach i pasażerskich statkach 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 Zachęca się Strony, których szkoły morskie lub ośrodki szkoleniowe kształcą absolwentów z różnych krajów, i które pragną utworzyć bazę danych z pytaniami i odpowiedziami egzaminacyjnymi, do utworzenia takiej bazy danych 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 w charakterze źródła 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 Zdecydowanie zaleca 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, Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej, można uzyskać informację o technicznych służbach doradczych, dostępie do międzynarodowych instytucji szkoleniowych związanych z IMO oraz technicznych stowarzyszeniach i o współpracy technicznej.

(Brak wytycznych odnoszących się do artykułów od XII do XVII.)

WYTYCZNE DOTYCZĄCE POSTANOWIEŃ ZAŁĄCZNIKA KONWENCJI STCW

ROZDZIAŁ I

Wytyczne dotyczące postanowień ogólnych

Sekcja B-I/1

Wytyczne dotyczące definicji i wyjaśnień

1 Definicje zawarte w artykule II Konwencji oraz definicje i ich interpretacje zawarte w prawie I/1 załącznika do Konwencji dotyczą również pojęć używanych w części A i B niniejszego Kodeksu. Uzupełniające definicje, które mają zastosowanie tylko do postanowień niniejszego Kodeksu są zawarte w sekcji A-I/1.

2 Oficerów posiadających umiejętności objęte postanowieniami rozdziału VII, można mianować jako „oficerów wielofunkcyjnych”, „oficerów dwufunkcyjnych” lub wyznaczyć im inną funkcję, zatwierdzonej przez Administrację, zgodnie z terminologią stosowaną w odpowiednich wymaganiach, dotyczących bezpiecznego obsadzania załogami.

3 Marynarzy posiadających kwalifikacje objęte postanowieniami rozdziału VII, można mianować jako „marynarzy wielofunkcyjnych”, lub wyznaczyć im inną funkcję, zatwierdzonej przez Administrację, zgodnie z terminologią stosowaną w odpowiednich wymaganiach, dotyczących bezpiecznego obsadzania załogami.

Sekcja B-I/2

Wytyczne dotyczące dyplomów i potwierdzeń

1 W przypadku, gdy potwierdzenie stanowi integralną część dyplomu, jak to podano w Sekcji A-I/2 punkt 1, należy odpowiednią informację umieścić na dyplomie, zgodnie z niżej podanym wzorem, z pominięciem pola o numerze .2. W przeciwnym razie przygotowując potwierdzenie wydania dyplomu, miejsca numerowane od .1 do .17 powinny być wypełnione tak, jak to uwidoczniło na niżej zamieszczonym przykładzie:

- .1 Wpisać nazwę państwa wydającego dyplom.
- .2 Wpisać kolejny numer dyplomu nadany przez Administrację.
- .3 Wpisać nazwisko i imiona członka załogi, któremu jest wystawiany dyplom. Dane osobowe powinny być identyczne z danymi występującymi w paszporcie członka załogi, w dowodzie osobistym członka załogi i w innych urzędowych dokumentach wydawanych przez Administrację.
- .4 Miejsce na podanie numeru lub numerów prawideł Konwencji STCW, zgodnie z którymi członek załogi uzyskał kwalifikacje, na przykład:
 - .4.1 „Prawidło II/1”, jeśli członek załogi uzyskał kwalifikacje oficera wachtowego;

- .4.2 „Prawidło III/1”, jeśli członek załogi uzyskał kwalifikacje oficera mechanika odpowiedzialnego za wachtę w wachtowej siłowni okrętowej lub wyznaczonych na mechaników pełniących służbę w siłowni okresowo bezwachtowej;
- .4.3 „Prawidło IV/2”, jeśli członek załogi uzyskał kwalifikacje radiooperatora;
- .4.4 „Prawidło VII/1”, jeżeli dyplom upoważnia do pełnienia funkcji, a kwalifikacje członka załogi odpowiadają funkcjom wymienionym w części A tego Kodeksu, na przykład: funkcja oficera mechanika na poziomie zarządzania; oraz
- .4.5 „Prawidła III/1 i V/1”, jeśli członek załogi uzyskał kwalifikacje oficera mechanika kierującego wachtą w maszynowni obsadzonej załogą lub wyznaczonego do pełnienia służby w maszynowni okresowo bezzałogowej na zbiornikowcach (zobacz: ograniczenia w podpunktach .8 oraz .10 poniżej)
- .5 Wpisać 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 Kodeksu. Funkcje i związane z nimi zakresy odpowiedzialności są wyszczególnione w tabelach zakresu kompetencji przedstawionych w rozdziałach II, III i IV w części A niniejszego Kodeksu oraz zostały spisane w wykazie 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.
- .7 W tej kolumnie powinien zostać określony zakres odpowiedzialności, na jakim posiadacz dyplomu posiada kwalifikacje do pełnienia funkcji wymienionych w kolumnie .6. Zakres odpowiedzialności jest wymieniony w tabelach kompetencji przedstawionych w rozdziałach II, III i IV części A Kodeksu, a także – dla ułatwienia w odwoływaniu się - oddzielnie wymienionych w wykazie 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 służby na zbiornikowcach”, jeśli nie posiada uprawnień wymienionych w rozdziale V;

- .8.2 „nie uprawnia do pełnienia obowiązków na zbiornikowcach innych niż zbiornikowce do przewozu produktów naftowych” - o ile posiada uprawnienia do pracy na zbiornikowcach do przewozu produktów naftowych, zgodnie z rozdziałem V;
- .8.3 „nie uprawnia do pełnienia obowiązków na statkach, na których kotły parowe są integralną częścią maszynerii statku” - o ile uzyskane doświadczenie nie uprawnia posiadacza do pełnienia obowiązków na statkach parowych zgodnie z postanowieniami Kodeksu STCW, oraz
- .8.4 „Ważne tylko dla potrzeb żeglugi przybrzeżnej” – o ile pominięto określone wymogi dotyczące wiedzy, zgodnie z Kodeksem STCW.

Uwaga: Ograniczenia pojemności i zasilania 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 wymienione 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 bezpiecznym obsadzaniu statku załoga, zatwierdzonymi przez Administrację.
- .10 Ogólne ograniczenia takie jak: obowiązek noszenia szkieł korekcyjnych podczas wykonywania 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 tym polu powinien być identyczny z numerem dyplomu, tak, aby zarówno dyplom, 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 dołączenia części formularza

zgłoszeniowego z uprzednio złożonym podpisem właściciela potwierdzenia, przy czym podpis musi zostać należycie złożony i zweryfikowany.

- .16 Fotografia powinna być standardową fotografią paszportową, czarno-białą lub kolorową z ujęciem głowy i ramion, dostarczoną w dwóch egzemplarzach, z czego jedna pozostaje w rejestrze dyplomów.
- .17 O ile potwierdzenie posiada miejsca na odnowienie (zobacz: Sekcja A-I/2 punkt 1), Administracja może je odnowić przez wypełnienie odpowiedniego miejsca, po ponownym zweryfikowaniu zdolności posiadacza dyplomu do wykonywania zawodu, zgodnie z prawidłem I/11.

(Pieczęć urzędowa)

(NAZWA PAŃSTWA)

**POTWIERDZENIE WYDANIA DYPLOMU NA PODSTAWIE POSTANOWIEŃ
MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI O WYMAGANIACH W ZAKRESIE
WYSZKOLENIA MARYNARZY, WYDAWANIA IM ŚWIADECTW ORAZ
PEŁNIENIA WACHT, 1978, ZE ZMIANAMI**

Rząd państwa..... 1 zaświadcza, że dyplom nr 2 wydano 3, który został uznany za odpowiednio wykwalifikowanego zgodnie z postanowieniami prawidła..... 4 powyższej Konwencji ze zmianami i który posiada kwalifikacje do wykonywania następujących funkcji, na wskazanych poziomach, z zastrzeżeniem wszelkich wyszczególnionych ograniczeń, do dnia..... 5 lub do dnia wygaśnięcia każdorazowego przedłużenia ważności niniejszego potwierdzenia, zgodnie ze wskazaniem na odwrocie:

.6 FUNKCJA	.7 ZAKRES	.8 STOSOWANE OGRANICZENIA (JEŚLI SA)

Prawowity posiadacz niniejszego potwierdzenia może zajmować następujące stanowisko lub stanowiska wyszczególnione w obowiązujących wymogach Administracji dotyczących bezpiecznej obsady statków załoga:

.9 STANOWISKO	.10 STOSOWANE OGRANICZENIA (JEŚLI SA)

Potwierdzenie nr 11..... wydane w dniu 12.....

(pieczęć urzędowa)

.....
Podpis upoważnionego urzędnika

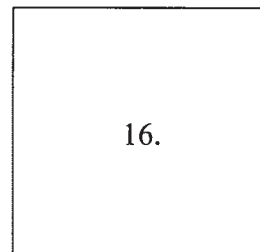
..... 13
Imię i nazwisko upoważnionego urzędnika

Zgodnie z prawidłem I/2, punkt 11 Konwencji, oryginał niniejszego potwierdzenia musi być dostępny, podczas gdy posiadacz potwierdzenia pełni służbę na statku.

Data urodzenia posiadacza dyplomu..... 14

Podpis posiadacza dyplomu..... 15

Fotografia posiadacza dyplomu



Termin ważności niniejszego potwierdzenia zostaje przedłużony do

(pieczęć urzędowa)

.....
Podpis upoważnionego urzędnika

Data odnowienia 17.....

Imię i nazwisko upoważnionego urzędnika

Termin ważności niniejszego potwierdzenia zostaje przedłużony do

(pieczęć urzędowa)

.....
Podpis upoważnionego urzędnika

Data odnowienia 17.....

Imię i nazwisko upoważnionego urzędnika

2 Potwierdzenie wydania dyplomu może zostać dołączone do potwierdzonego dyplomu jako jego część, lub może być wydane jako osobny dokument (zobacz: STCW prawidło I/2, punkt 8). Wszelkie adnotacje powinny być wpisane alfabetem łacińskim i cyframi arabskimi (zobacz: STCW prawidło I /2, punkt 10). Pola numerowane od .1 do .17 należy wypełniać zgodnie z załączonym poniżej formularzem, w podobny sposób, jak to przedstawiono w powyższym punkcie 1, z wyjątkiem poniższych podpunktów:

- .2 w przypadku gdy należy wpisać numer nadany przez Stronę, która wydała uznawany dyplom;
- .3 w przypadku gdy wpisywane imię i nazwisko powinno być to samo, co na uznawanym dyplomie;
- .4 w przypadku gdy należy wpisać nazwę Strony wydającej uznawany dyplom;
- .9 w przypadku gdy należy wybrać wpisane stanowisko lub stanowiska, odpowiednio, spośród wymienionych w wymogach bezpiecznego obsadzania statku załogą, wydanych przez Administrację uznającą dyplom;
- .11 w przypadku gdy wprowadzony numer potwierdzenia powinien być unikalny, zarówno dla potrzeb powołania się, jak i wyszukiwania w rejestrze potwierdzeń; oraz
- .12 w przypadku gdy należy wpisać datę pierwszego wydania potwierdzenia.

(pieczęć urzędowa)

(KRAJ)

**POTWIERDZENIE UZNANIA DYPLOMU WYDANEGO NA PODSTAWIE
POSTANOWIEŃ
MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI O WYMAGANIACH W ZAKRESIE
WYSZKOLENIA
MARYNARZY, WYDAWANIA IM ŚWIADECTW ORAZ PEŁNIENIA WACHT,
1978, ZE ZMIANAMI**

Rząd państwa..... 1 zaświadcza, że dyplom nr 2.....
wydany 3..... przez lub w imieniu rządu4..... został
prawomocnie uznany jako zgodny z postanowieniami przepisu I/10 powyższej Konwencji ze
zmianami, a jego prawowity posiadacz jest upoważniony do wykonywania następujących
funkcji na wyszczególnionych poziomach, z zastrzeżeniem wszelkich wyszczególnionych
ograniczeń, do dnia 5..... lub do dnia wygaśnięcia każdorazowego
przedłużenia ważności niniejszego potwierdzenia, zgodnie ze wskazaniem na odwrocie:

.6 FUNKCJA	.7 ZAKRES	.8 EWENTUALNE OGRANICZENIA

Prawowity posiadacz niniejszego potwierdzenia może pełnić obowiązki na następującym
stanowisku lub stanowiskach, wyszczególnionych w odpowiednich wymaganiach
Administracji dotyczących bezpiecznej obsady statków załogą:

.9 STANOWISKO	.10 EWENTUALNE OGRANICZENIA

Potwierdzenie nr..... 11..... wydane dnia
.12.....

(Pieczęć urzędowa)

Podpis upoważnionego urzędnika

..... 13

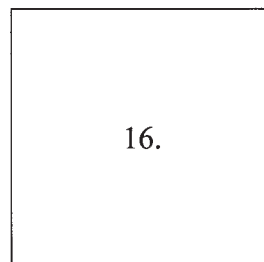
Imię i nazwisko upoważnionego urzędnika

Zgodnie z prawidłem I/2, punkt 11 Konwencji, oryginał niniejszego potwierdzenia musi być dostępny, podczas gdy posiadacz potwierdzenia pełni służbę na statku.

Data urodzenia posiadacza dyplomu..... 14

Podpis posiadacza dyplomu..... 15

Fotografia posiadacza dyplomu



Termin ważności niniejszego potwierdzenia zostaje przedłużony do	
(pieczęć urzędowa) <i>Podpis upoważnionego urzędnika</i>
Data odnowienia 17..... <i>Imię i nazwisko upoważnionego urzędnika</i>	
Termin ważności niniejszego potwierdzenia zostaje przedłużony do	
(pieczęć urzędowa) <i>Podpis upoważnionego urzędnika</i>
Data odnowienia 17..... <i>Imię i nazwisko upoważnionego urzędnika</i>	

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.

4 Jeśli wniosek o przedłużenie ważności został złożony na mniej niż sześć miesięcy przed datą upływu ważności potwierdzenia, to potwierdzenie, o którym mowa w art. 5, 6 i 7 przepisy I/2 może zostać przedłużone :

- .1 o kolejne pięć lat od jego dotychczasowej daty ważności, lub od daty przedłużenia ważności potwierdzenia; lub
- .2 do dnia upływu ważności potwierdzonego świadectwa, w zależności od tego, który z tych terminów upływa wcześniej

5 Gdy wydawane jest świadectwo przeszkolenia, to powinno ono zawierać przynajmniej następujące informacje:

- .1 nazwy wystawiającej świadectwo Strony oraz organu;
- .2 numer przydzielony świadectwu przez organ wystawiający;
- .3 imię i nazwisko oraz datę urodzenia członka załogi, dla którego świadectwo jest wystawiane. Nazwisko i data urodzenia powinny zgadzać się z danymi osobowymi znajdującymi w paszporcie członka załogi lub innym jego dokumencie identyfikacyjnym.
- .4 nazwa świadectwa. Na przykład – jeśli dokument został wystawiony w oparciu o przepisy VI/3, punkt 2, to jego nagłówek powinien zawierać sformułowanie

„ochrona przeciwpożarowa stopnia wyższego”, a jeśli został wystawiony w oparciu o правило VI/5, punkt 1, to powinien zawierać sformułowanie „oficer ochrony statku”;

- .5 numer lub numery postanowień Konwencji lub rozdziału sekcji Kodeksu STCW, zgodnie z którymi zakwalifikowano członka załogi;
- .6 datę wystawienia oraz datę upływu ważności świadectwa. Jeśli świadectwo jest wystawiane na czas nieograniczony, wówczas – na użytek przejrzystości sformułowań – przed datą upływu ważności należy wpisać słowo „nieograniczona”;
- .7 jeśli jest to wymagane – ograniczenia, sformułowane jako ograniczenia ogólne (takie, jak wymóg noszenia szkieł korekcyjnych), jako ograniczenia dla danego typu statku (takie, jak „ważne tylko na statkach o pojemności brutto większej niż 500”) lub ograniczenia dotyczące rodzaju rejsów (takie, jak „ważne tylko w odniesieniu do żeglugi przybrzeżnej”);
- .8 imię, nazwisko i podpis urzędnika upoważnionego do wystawienia świadectwa;
- .9 fotografię członka załogi. Fotografia powinna być standardową fotografią paszportową, czarno-białą lub kolorową z ujęciem głowy i ramion;
- .10 jeśli świadectwo może być przedłużane, to – miejsce na datę dokonania przedłużenia, okres przedłużenia ważności, nazwisko i podpis upoważnionej osoby;
- .11 szczegóły dotyczące kontaktu z organem wystawiającym dokument.

Tabela B-I/2

**Wykaz świadectw lub dokumentacji dowodowej wymaganych
na podstawie Konwencji STCW**

Poniższy wykaz obejmuje wszystkie dyplomy, świadectwa lub udokumentowane dowody opisane w Konwencji, które upoważniają jego posiadacza do pełnienia określonych funkcji na pokładzie statku. Dyplomy i świadectwa podlegają wymogom językowym prawidła I/2 odnośnie języka i muszą być dostępne w postaci oryginałów.

Wykaz zawiera także odsyłacze do stosownych prawideł oraz wymagania, dotyczące potwierdzania rejestrowania i przedłużania ważności.

Prawidła	Rodzaj i krótki opis świadectwa	Potwierdzenie poświadczające uznanie świadectwa¹	Wymóg zarejestrowania²	Przedłużanie ważności świadectwa³
II/1, II/2, II/3, III/1, III/2, III/3, III/6, IV/2, VII/2	Dyplom – dla kapitanów, oficerów i operatorów GMDSS	Tak	Tak	Tak
II/4, III/4, VII/2	Świadectwo przeszkolenia – dla członków załogi posiadających świadectwo uprawniające do pełnienia służby w charakterze członka wachty nawigacyjnej lub maszynowej	Nie	Tak	Nie
II/5, III/5, III/7, VII/2	Świadectwo przeszkolenia – dla członków załogi posiadających świadectwo starszego marynarza, starszego motorzysty lub elektromontera	Nie	Tak	Nie
V/1-1, V/1-2	Świadectwo przeszkolenia lub potwierdzenie dyplomu – dla kapitanów i oficerów na zbiornikowcach do przewozu produktów naftowych, chemikaliów lub gazu skroplonego	Tak	Tak	Tak
V/1-1, V/1-2	Świadectwo przeszkolenia – dla marynarzy na zbiornikowcach do przewozu produktów naftowych, chemikaliów lub gazu skroplonego	Nie	Tak	Nie
V/2	Dokumentacja dowodowa – szkolenie dla kapitanów, oficerów, członków załogi i pozostałego personelu, pełniących służbę na statkach pasażerskich	Nie	Nie	Nie ⁴
VI/1	Świadectwo przeszkolenia ⁵ – szkolenie podstawowe	Nie	Tak	Tak

VI/2	Świadectwo przeszkolenia ⁵ – jednostki ratunkowe, łodzie ratownicze i szybkie łodzie ratownicze	Nie	Tak	Tak ⁶
VI/3	Świadectwo przeszkolenia ⁵ – szkolenie przeciwpożarowe stopnia wyższego	Nie	Tak	Tak ⁶
VI/4	Świadectwo przeszkolenia ⁵ – szkolenie w zakresie udzielania pierwszej pomocy medycznej i sprawowania opieki medycznej	Nie	Tak	Nie
VI/5	Świadectwo przeszkolenia – oficer ochrony statku	Nie	Tak	Nie
VI/6	Świadectwo przeszkolenia ⁷ – szkolenie z wiedzy w zakresie ochrony lub szkolenie w zakresie ochrony dla członków załogi, którym wyznaczono tego rodzaju zadania	Nie	Tak	Nie

Uwagi:

- 1 *Potwierdzenie uznania świadectwa* - oznacza potwierdzenie wystawione zgodnie z prawidłem I/2, punkt 7.
- 2 *Wymóg rejestrowania* – oznacza element wykazu lub wykazów zgodnie z prawidłem I/2, punkt 14.
- 3 *Odnowienie świadectwa* – oznacza odpowiednio potwierdzenie ciągłości kompetencji zawodowych zgodnie z prawidłem I/11 lub utrzymania spełniania wymaganych standardów kompetencji zgodnie z sekcjami A-VI/1 do A-VI/3.
- 4 Na podstawie wymagań prawidła V/2, punkt 3, członkowie załogi, mający ukończone przeszkolenie w zakresie „kierowania tłumem”, „dowodzenia w sytuacjach kryzysowych i wiedzy o zachowaniach ludzkich” oraz „bezpieczeństwa pasażerów i ładunku oraz szczelności kadłuba”, powinni w okresach nie dłuższych niż pięć lat, uczestniczyć w stosownych przeszkoleniach aktualizujących albo uzyskać potwierdzenie spełniania wymaganych standardów kompetencji w ostatnich pięciu latach.
- 5 Dyplomy kwalifikacyjne, wystawiane zgodnie z prawidłami II/1, II/2, II/3, III/1, III/2, III/3, III/6 i VII/2 spełniają wymagania dotyczące przeszkoleń w zakresie „szkolenia podstawowego”, „kierowania jednostkami ratunkowymi oraz łodziami ratowniczymi innymi niż szybkie łodzie ratunkowe”, „szkolenia przeciwpożarowego stopnia wyższego” oraz „udzielania pierwszej pomocy medycznej”, dlatego od posiadaczy wyżej wymienionych dyplomów nie wymaga się dostarczania świadectw przeszkolenia w odniesieniu do kompetencji, o których mowa w rozdziale VI.

- 6 Zgodnie z sekcjami A-VI/1, A-VI/2 and A-VI/3, członkowie załogi powinni przedstawiać dowód spełniania wymaganych standardów kompetencji co pięć lat.
- 7 Dotyczy przypadku, gdy szkolenie z zakresu podstawowej wiedzy i umiejętności z dziedziny ochrony lub szkolenie z zakresu wyznaczonych obowiązków z dziedziny ochrony nie jest objęte kwalifikacją dla wydawanego świadectwa (dyplomu).

Sekcja B-I/3

Wytyczne dotyczące podróży przybrzeżnych

Państwa nadbrzeżne mogą ustanawiać „ograniczenia dotyczące żeglugi przybrzeżnej” poprzez zawieranie porozumień dwustronnych lub wielostronnych. Szczegóły takich porozumień powinny być dostarczane Sekretarzowi Generalnemu, który będzie je rozsyłał do wszystkich Stron.

Sekcja B-I/4

Wytyczne dotyczące procedur kontrolnych

Wstęp

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

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

Ocena

3 Przez uściślenie wytycznych oceny, tak jak to wskazano w Sekcji A-I/4, subiektywność ocen, będąca elementem nieuniknionym we wszelkiego rodzaju kontrolach, zostanie zredukowana do minimum, do poziomu występującego w innych rodzajach inspekcji kontrolnych.

4 Wyraźne wytyczne podane w prawidłe I/4, punkt 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 prawidłe I/4, lub przeprowadzający rutynową kontrolę, powinien ocenić w oparciu o swoje doświadczenie, czy statek jest eksploatowany w sposób mogący zagrażać życiu, mieniu lub środowisku.

Sekcja B-I/5*Wytyczne dotyczące przepisów krajowych*

(Brak postanowień)

Sekcja B-I/6*Wskazówki dotyczące szkolenia i oceny***Kwalifikacje instruktorów i egzaminatorów**

1 Każda Strona powinna zapewnić instruktorów i egzaminatorów, posiadających odpowiednie kwalifikacje i doświadczenie do prowadzenia odpowiednich typów i poziomów szkolenia, i wystawiania oceny członkom załóg, zgodnie z wymaganiami Konwencji i wytycznymi podanymi w niniejszej sekcji.

Szkolenia morskie i ich ocena

2 Każda osoba, prowadząca na statku lub na lądzie szkolenie morskie członka załogi, mające na celu uzyskanie kwalifikacji do wydania dyplomu zgodnie z Konwencją, powinna otrzymać odpowiednie wytyczne w zakresie technik instruktażu.

3 Każda osoba odpowiedzialna za nadzór nad szkoleniem morskim członka załogi mające na celu uzyskanie kwalifikacji do wydania dyplomu zgodnie z Konwencją, powinna posiadać odpowiednią wiedzę na temat technik instruktażu oraz metod i praktyki szkolenia.

4 Każda osoba, na statku lub na lądzie, prowadząca praktyczną ocenę kompetencji członka załogi, mającą na celu uzyskanie kwalifikacji do wydania dyplomu zgodnie z Konwencją, powinna:

- .1 otrzymać odpowiednie wskazówki, dotyczące metod i praktyk wystawiania oceny; oraz
- .2 nabyć pod kierunkiem doświadczonego egzaminatora praktyczne, satysfakcjonujące go, umiejętności oceniania.

5 Każda osoba odpowiadająca za nadzór nad praktyczną oceną kompetencji członka załogi, mającą na celu uzyskanie kwalifikacji do wydania dyplomu zgodnie z Konwencją, powinna w pełni rozumieć system ocen, metody szkolenia i znać zakres praktycznych umiejętności.

Stosowanie nauczania zdalnego oraz nauczania z wykorzystywaniem sieci komputerowych i Internetu (e-learning)

6 Strony mogą zezwolić na przeprowadzanie szkoleń członków załogi za pomocą nauczania zdalnego oraz nauczania z wykorzystywaniem sieci komputerowych i Internetu, zgodnie z normami, dotyczącymi przeprowadzania szkoleń i dokonywania oceny, przedstawionymi w sekcji A-I/6 oraz z poniższymi wytycznymi.

Wytyczne dotyczące szkolenia stosującego nauczanie na odległość oraz nauczanie z wykorzystywaniem sieci komputerowych i Internetu (e-learning)

7 Każda ze Stron powinna zapewnić, aby każdy program uwzględniający nauczanie zdalne oraz nauczanie z wykorzystywaniem sieci komputerowych i Internetu:

- .1 został przygotowany przez jednostkę zatwierdzoną przez Stronę;
- .2 był przydatny dla osiągnięcia wybranych celów, a zadania szkoleniowe zapewniły odpowiedni poziom kompetencji dla objętych nimi zagadnień;
- .3 zawierał przejrzyste i jednoznaczne instrukcje dla uczestników szkolenia, pozwalające na zrozumienie, jak ten program funkcjonuje;
- .4 zapewniał osiąganie takich wyników szkolenia, które będą spełniać wszystkie wymagania, dotyczące nabycia podstawowej wiedzy i biegłości w danym temacie.
- .5 był skonstruowany w taki sposób, aby umożliwiać słuchaczom systematyczne kontrolowanie jego postępów w nauce zarówno poprzez dokonywanie samooceny, jak i przez realizowanie „tutor-marked assignments” (projektów przysłanych przez wykładowcę); oraz
- .6 zapewniał profesjonalne wsparcie ze strony wykładowcy poprzez telefon, faks lub za pośrednictwem poczty elektronicznej.

8 Przedsiębiorstwa zarządzające powinny zadbać o to, aby zapewnione zostało bezpieczne środowisko nauczania oraz żeby słuchacz dysponował wystarczającym czasem do nauki.

9 Jeśli realizowane jest nauczanie z wykorzystywaniem sieci komputerowych i Internetu, to należy korzystać z powszechnie stosowanych formatów przekazywania informacji, takich, jak język XML (Extensible Markup Language – język rozszerzalnych znaczników), które w elastyczny sposób pozwalają na udostępnianie formatów i danych w całej sieci WWW, w sieciach lokalnych typu intranet oraz wszędzie indziej.

10 System nauczania z wykorzystywaniem sieci komputerowych i Internetu powinien być zabezpieczony przed fałszowaniem oraz próbami włamania.

Wytyczne dotyczące oceny postępów słuchaczy szkoleń i ich dokonań w ramach szkolenia stosującego nauczanie na odległość i nauczanie z wykorzystywaniem sieci komputerowych i Internetu (e-learning)

11 Każda Strona powinna zapewnić, aby dla każdego programu nauczania zdalnego i nauczania z wykorzystywaniem sieci komputerowych i Internetu stosowane były zatwierdzone procedury oceniania, obejmujące:

- .1 czytelne informacje dla uczestników szkolenia, dotyczące trybu przeprowadzania testów i egzaminów oraz ogłaszania ich wyników;

- .2 pytania testowe, które pozwolą w sposób wyczerpujący i należyty dokonać oceny kwalifikacji szkolonych i są odpowiednie dla danego poziomu egzaminowania;
- .3 wbudowane procedury, umożliwiające aktualizowanie pytań;
- .4 warunki, w jakich mogą być przeprowadzane egzaminy i procedury realizowania pilnowania w trakcie egzaminu;
- .5 procedury zabezpieczenia systemu egzaminowania, zapobiegające przed oszukiwaniem; oraz
- .6 bezpieczne procedury zatwierdzania w trakcie rejestrowania wyników na użytek Strony.

Rejestr zatwierdzonych organizatorów szkoleń, kursów i dostawców programów

12 Każda Strona powinna zadbać o to aby prowadzony był rejestr lub rejestry zatwierdzonych organizatorów szkoleń, kursów i dostawców programów i aby był on udostępniany na żądanie przedsiębiorstwom zarządzającym i innym Stronom.

Sekcja B-I/7

Wytyczne dotyczące przekazywania informacji

Sprawozdania dotyczące napotkanych trudności

1. Zachęca się strony do załączania w sprawozdaniach uwag wymaganych zgodnie z artykułem IV i prawidłem I/7 Konwencji, na temat przydatności wytycznych zawartych w części B niniejszego Kodeksu, podawanych w następującym układzie:

**Wykaz materiałów dostarczanych zgodnie z artykułem IV
i prawidłem I/7 Konwencji STCW****Artykuł IV Konwencji STCW****Miejsce**

- 1 Teksty ustaw, dekretów, zarządzeń, przepisów i innych dokumentów
(artykuł IV punkt 1 lit. a)
- 2 Szczegóły kursów szkoleniowych
(artykuł IV punkt 1 lit. b)
- 3 Państwowe wymagania egzaminacyjne i inne
(artykuł IV punkt 1 lit. b)
- 4 Wzory świadectw
(artykuł IV punkt 1 lit. c)

Sekcja A-I/7, część 1 Kodeksu STCW**Miejsce**

- 5 Informacje na temat organizacji rządowej
(sekcja A-I/7, punkt 2.1)
- 6 Wyjaśnienia podejmowanych przedsięwzięć prawnych i administracyjnych
(sekcja A-I/7, punkt 2.2)
- 7 Określenie polityki przyjętej w zakresie edukacji, szkolenia, oceny kompetencji i wydawania dyplomów
(sekcja A-I/7, punkt 2.3)
- 8 Zwięzłe podsumowanie kursów, programów szkoleń, egzaminów i ocen, przewidywanych dla każdego świadectwa (dyplomu)
(sekcja A-I/7, punkt 2.4)
- 9 Zwięzły zarys procedur i warunków dla poświadczenia, uznawania i zatwierdzania
(sekcja A-I/7, punkt 2.5)
- 10 Lista udzielonych poświadczeń, uznań i zatwierdzeń
(sekcja A-I/7, punkt 2.5)
- 11 Zwięzłe podsumowanie procedur przy udzielaniu zwolnień
(sekcja A-I/7, punkt 2.6)
- 12 Porównanie przeprowadzane zgodnie z prawidłem I/11
(sekcja A-I/7, punkt 2.7)

- 13 Zarys obowiązkowego szkolenia uaktualniającego i doskonalącego (sekcja A-I/7, punkt 2.7)

Sekcja A-I/7, część 2, punkt 3 Kodeksu STCW

Miejsce

- 14 Opis równorzędnych programów nauki lub szkolenia, przyjętych zgodnie z artykułem IX (sekcja A-I/7, punkt 3.1)
- 15 Podsumowanie środków podjętych w celu zapewnienia zgodności z prawidłem I/10 (sekcja A-I/7, punkt 3.2)
- 16 Wzorcowy egzemplarz dokumentów wydawanych zgodnie z zasadą bezpiecznego obsadzania statków załogą w odniesieniu do członków załogi posiadających dyplomy alternatywne, wydawane zgodnie z prawidłem VII/1 (sekcja A-I/7, punkt 3.3)

Sekcja A-I/7, część 2, punkt 4 Kodeksu STCW

Usytuowanie

- 17 Sprawozdanie z wyników niezależnych ocen, przeprowadzanych zgodnie z prawidłem I/8, obejmujące:
- .1 Zakres pełnomocnictw dla osób oceniających, w celu umożliwienia dokonania niezależnej oceny
 - .2 Kwalifikacje i doświadczenie oceniających
 - .3 Datę i zakres oceny
 - .4 Napotkane przypadki niezgodności
 - .5 Zalecane działania korygujące
 - .6 Zrealizowane działania korygujące
 - .7 Wykaz instytucji/ośrodków szkoleniowych, objętych niezależną oceną

Sekcja A-I/7, część 2, punkt 6 Kodeksu STCW

Usytuowanie

- 18 Wyjaśnienie środków prawnych i administracyjnych (sekcja A-I/7, punkt 6.1)
- 19 Deklaracja dotycząca polityki przyjętej w zakresie edukacji, szkolenia, oceny kompetencji i wydawania świadectw (dyplomów) (sekcja A-I/7, punkt 6.2)

- 20 Zwięzłe podsumowanie kursów, programów szkoleń, egzaminów i ocen, przewidywanych dla każdego dyplomu (sekcja A-I/7, punkt 6.3)
 - 21 Zwięzły zarys procedur i warunków dla poświadczania, uznawania i zatwierdzania (sekcja A-I/7, punkt 6.4)
 - 22 Porównanie przeprowadzane zgodnie z prawidłem I/11 (sekcja A-I/7, punkt 6.5)
- 2 Strony są zobowiązane do włączenia do raportów, wymaganych przez prawidło I/7, wskazania na wszelkie istotne wytyczne zawarte w części B niniejszego Kodeksu, których przestrzeganie może okazać się niewykonalne.

Sekcja B-I/8

Wytyczne dotyczące wymogów jakościowych

1 Wprowadzając odpowiednie wymogi jakościowe, zgodnie z postanowieniami prawidła I/8 oraz sekcji A-I/8, w systemie administrowania dyplomów, Strony powinny wziąć pod uwagę istniejące systemy krajowe i międzynarodowe oraz wprowadzać poniższe kluczowe elementy:

- .1 polityki jakości i środki jej wprowadzania;
 - .2 system jakości obejmujący strukturę organizacyjną, zakresy odpowiedzialności, procedury, procesy, zasoby i środki niezbędne do zarządzania jakością;
 - .3 techniki operacyjne i czynności zapewniające zarządzanie jakością;
 - .4 zasady systematycznego kontrolowania, w tym system wewnętrznej kontroli jakości i mając na względzie zagwarantowanie osiągnięcia wszystkich zamierzonych celów; oraz
 - .5 zasady cyklicznej zewnętrznej kontroli i oceny jakości, jak opisano poniżej.
- 2 Ustalając takie wymogi jakościowe 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 branży i czy ułatwiają oraz zachęcają do stosowania nowych technologii;
 - .2 obejmują wszystkie kwestie administracyjne objęte różnymi postanowieniami 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 cofnięcie, unieważnienie lub zawieszenie;
 - .3 obejmują odpowiedzialność Administracji za zatwierdzanie szkoleń na wszystkich poziomach oraz w poczynając od kursów typu studenckiego, kursów aktualizujących w celu otrzymania dyplomów, po krótkie kursy zawodowe; oraz

- .4 obejmują organizowanie wewnętrznej kontroli jakości, zgodnie z punktem 1.4, pociągające za sobą wszechstronne 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, punkt 3.

Model wymogów jakościowych dla oceny wiedzy, zrozumienia, umiejętności i kompetencji

3 Model wymogów jakościowych dla oceny wiedzy, zrozumienia, umiejętności i kompetencji powinien zawierać zalecenia podane w niniejszej Sekcji w ogólnych ramach, obejmujące albo:

- .1 krajowy system potwierdzania kształcenia i szkolenia lub wymogów jakościowych; lub
- .2 alternatywny model wymogów jakościowych, który mógłby być zaakceptowany przez Organizację.

4 Powyższy model wymogów jakościowych powinien obejmować:

- .1 politykę jakości, uwzględniającą zobowiązanie się instytucji i ośrodków szkoleniowych do osiągania wyznaczonych celów i do osiągnięcia ostatecznego uznania przez odpowiednie organy poświadczające lub ustalające normy jakościowe;
- .2 takie funkcje zarządzania jakością, które określają i wprowadzają w życie politykę jakości w odniesieniu do tych aspektów pracy, które naruszają obowiązujące wymogi jakościowe, w tym przepisy określające postępy dokonywane w ramach kursu lub programu;
- .3 tam, gdzie jest to wymagane, objęcie systemem jakości akademickiej i administracyjnej struktury organizacji, odpowiedzialności, procedur, procesów i zasobów ludzkich oraz wyposażenia;
- .4 funkcje kontroli 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 analizy, 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 I/8 punkt 2, jak opisano poniżej. Wyniki przeprowadzonych kontroli dawałyby podstawę i punkt wyjścia do sporządzania opracowań wewnętrznej kontroli jakości.

5 Przy ustanawianiu wymogów 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 zatwierdzania jakości na szczeblu krajowym lub edukacyjnych wymogi jakości, przepisy te powinny być wykorzystane dla potrzeb kursów obejmujących wiedzę i zrozumienie wymagań Konwencji. Wymogi jakościowe powinny być zastosowane zarówno do poziomu zarządzania, jak i poziomu operacyjnego działalności i powinny uwzględniać fakt, czy organizowanie, zarządzanie, realizowanie i ocenianie umożliwia osiągnięcie założonych celów.
- .2 Tam, gdzie celem nadrzędnym jest uzyskanie określonych umiejętności lub wykonanie wyznaczonego zadania, wymogi jakościowe powinny określać, czy dla osiągnięcia tego celu i dla osiągnięcia ustalonych wymogów wykorzystywany jest sprzęt rzeczywisty lub symulator, a także czy egzaminatorzy powinni mieć odpowiednie kwalifikacje i doświadczenie.
- .3 Wewnętrzne oceny zapewnienia jakości powinny pociągać za sobą wszechstronne 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 postanowień Sekcji A-I/8, punkt 3.

Niezależna ocena

6 Każda niezależna ocena powinna obejmować systematyczną i niezależną kontrolę wszystkich działań, dotyczących sprawdzenia jakości, ale nie powinna zawierać oceny ważności zdefiniowanych celów. Komisja oceniająca powinna:

- .1 dokonać oceny 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 w porę podjęto kroki w celu usunięcia uchybień.

7 Celem kontroli jest dokonanie niezależnej oceny efektywności wprowadzania wymogów jakościowych na wszystkich poziomach szkolenia. Jeżeli chodzi o instytucje kształcące i szkoleniowe, ich ocenianiem powinny zajmować się uznani akademicki eksperci, ciała ustalające normy jakości lub przedstawicielstwo rządowe. Komisja oceniająca powinna otrzymać z wyprzedzeniem dostateczną i pełną dokumentację w celu wcześniejszego zapoznania się z oczekiwanymi zadaniami. W przypadku kontroli większych ośrodków akademickich czy szkoleniowych, w przesłanej informacji powinny zostać uwzględnione następujące zagadnienia:

- .1 oświadczenie o misji danej instytucji;
- .2 szczegóły dotyczące metod kształcenia lub szkolenia;
- .3 schemat organizacyjny i informacje o składzie komisji i ciał doradczych;
- .4 informacja dotycząca kadr uczących i słuchaczy;
- .5 opis obiektów szkoleniowych i ich wyposażenia; oraz
- .6 zarys polityki i procedur dotyczących:
 - .6.1 zasad naboru słuchaczy,
 - .6.2 tworzenia nowych programów kursów i przeglądu już istniejących programów,
 - .6.3 systemu egzaminacyjnego włącznie z odwołaniami i egzaminami poprawkowymi,
 - .6.4 zatrudniania kadry uczącej, jej szkolenia, rozwoju, nagradzania i awansowania,
 - .6.5 reakcji słuchaczy i branży oraz
 - .6.6 zaangażowania kadry szkolącej w działalność badawczo-rozwojową.

Sprawozdanie

8 Przed złożeniem końcowego sprawozdania, komisja oceniająca powinna przekazać kierownictwu sprawozdanie tymczasowe, oczekując skomentowania przedstawionych wniosków. 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 instytucji;
- .4 opisać procedurę przeprowadzonego oceniania;
- .5 zawierać wszelkie elementy wymienione w punkcie 4;
- .6 wskazać zakres 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 istotne.

Sekcja B-I/9*Wytyczne dotyczące norm zdrowotnych***BADANIA LEKARSKIE I WYDAWANIE ŚWIADECTW ZDROWIA**

1 Ustanawiając normy i postanowienia dotyczące badań lekarskich członków załóg, Strony powinny brać pod uwagę minimalne wymogi dotyczące sprawności fizycznej, przedstawione w tabeli B-I/9 oraz w wytycznych podanych w tej sekcji, pamiętając jednocześnie o zróżnicowanych obowiązkach członków załogi.

2. Ustanawiając normy i postanowienia dotyczące badań lekarskich członków załóg, Strony powinny kierować się wytycznymi zawartymi w opracowanych przez MOP/WHO Wytycznymi dotyczącymi przeprowadzania wstępnych i okresowych badań lekarskich marynarzy, włącznie z wszelkimi ich kolejnymi wersjami oraz z wszelkimi innymi stosownymi międzynarodowymi wytycznymi, publikowanymi przez Międzynarodową Organizację Pracy (MOP), Międzynarodową Organizację Morską (IMO) oraz Światową Organizację Zdrowia (WHO).

3. Stosowne kwalifikacje i doświadczenie lekarzy przeprowadzających badania lekarskie członków załóg mogą obejmować kwalifikacje w zakresie medycyny pracy lub medycyny morskiej, doświadczenie wyniesione z pracy w charakterze lekarza okrętowego lub lekarza przedsiębiorstwa zarządzającego żeglugowego lub lekarza pracującego pod nadzorem innych lekarzy, posiadających któreś z wyżej wymienionych kwalifikacji lub rodzajów doświadczenia.

4. Pomieszczenia, w których są przeprowadzane badania lekarskie powinny posiadać urządzenia i wyposażenie wymagane do przeprowadzania badań lekarskich marynarzy.

5. Administracje powinny zapewnić, aby uprawnieni lekarze cieszyli się pełną niezależnością zawodową w podejmowaniu decyzji medycznych w ramach procedur badań lekarskich.

6. Osoba ubiegająca się o świadectwo zdrowia powinna przedstawić uprawnionemu lekarzowi odpowiedni dowód tożsamości, pozwalający na jej identyfikację. Powinna także załączyć poprzednie świadectwo zdrowia.

7 Każda Administracja może dowolnie uznać niezgodność lub odrzucić każdą z norm opisanych poniżej w tabeli B-I/9, bazując na ocenie ich wartości medycznej oraz na wszelkich innych stosownych informacjach, dotyczących ich przydatności do aktualnych warunków oraz na potwierdzonej zdolności do zadowalającego wykonywania wyznaczonych funkcji na statku.

8 Normy zdrowotne, odnoszące się do sprawności powinny, tak dalece jak jest to możliwe, określać obiektywne kryteria uwzględniające sprawność fizyczną potrzebną w trakcie pracy na statkach morskich 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 potencjalnie zagrażające ich życiu, przyjmujący odpowiednie leki, mogą być dopuszczeni do pełnienia dalszej służby na statkach morskich.

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

10 Minimalne normy dotyczące stanu wzroku członków załogi powinny gwarantować, że widzenie w dal każdym nieuzbrojonym okiem będzie równe przynajmniej 0,1.

11 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.

12 Analiza postrzegania kolorów powinna być dokonywana zgodnie z Międzynarodowymi zaleceniami dotyczącymi wymagań dla badania widzenia barw w transporcie, opublikowanymi przez Międzynarodową Komisję ds. Oświetlenia (CIE 143-2001, wraz z wszelkimi zmianami) lub zgodnie z równoważnymi metodami badań.

Tabela B-I/9

Ocena minimalnego dopuszczalnego poziomu sprawności fizycznej członków załogi³

Zadania pokładowe, funkcje, zdarzenia lub warunki ³	Wymagana sprawność fizyczna	Lekarzowi powinno wystarczyć, jeśli kandydat ⁴
<p>Rutynowe poruszanie się po statku:</p> <ul style="list-style-type: none"> - na kołyszącym się pokładzie - pomiędzy poziomami - pomiędzy przedziałami <p><i>Uwaga 1 dotyczy niniejszego wiersza</i></p>	<p>Utrzymywanie równowagi i sprawne poruszanie się</p> <p>Wspinanie się i schodzenie po pionowych drabinkach i schodkach</p> <p>Wchodzenie na zrębnice (np. Międzynarodowa Konwencja w sprawie Linii Ładunkowych wymaga, aby zrębnice miały wysokość 600 mm)</p> <p>Otwieranie i zamykanie drzwi wodoszczelnych</p>	<p>Nie odczuwa zakłóceń zmysłu równowagi</p> <p>Nie odczuwa żadnego upośledzenia ani schorzenia, które utrudniałoby takie ruchy i sprawność fizyczną.</p> <p>Jest w stanie, bez żadnej pomocy⁵:</p> <ul style="list-style-type: none"> - wspinać się po pionowych drabinkach i schodkach - przekraczać wysokie progi - obsługiwać systemy zamykania drzwi
<p>Rutynowe zadania na pokładzie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - posługiwanie się narzędziami ręcznymi, - przemieszczanie zasobów statku, - prace powyżej poziomu głowy, - prace z zaworami, - odbywanie czterogodzinnej wachty, - praca w pomieszczeniach zamkniętych, - reagowanie na alarmy, ostrzeżenia i instrukcje, - komunikowanie się werbalne. <p><i>Uwaga 1 dotyczy niniejszego wiersza</i></p>	<p>Siła, zręczność i wytrzymałość w manipulowaniu narzędziami mechanicznymi.</p> <p>Podnoszenie, przeciąganie i przenoszenie ciężarów (np. 18 kg).</p> <p>Sięganie do góry</p> <p>Stanie, chodzenie i pozostawanie czujnym przez dłuższy okres czasu.</p> <p>Praca w ograniczonej przestrzeni i przemieszczanie się przez ciasne otwory (np. SOLAS wymaga, aby minimalne otwory w pomieszczeniach ładunkowych i w wyjściach awaryjnych posiadały minimalne wymiary 600 mm x 600 mm – przepis SOLAS 3.6.5.1).</p> <p>Wizualne rozróżnianie obiektów, kształtów i sygnałów.</p> <p>Ostrzeżenia i instrukcje akustyczne</p> <p>Opisywanie sytuacji spokojnym głosem.</p>	<p>Nie wykazuje zdefiniowanego upośledzenia ani zdiagnozowanego stanu chorobowego, który obniżałby jego zdolność do wykonywania rutynowych obowiązków, mających zasadnicze znaczenie dla bezpiecznego funkcjonowania statku.</p> <p>Wykazuje się zdolnością do:</p> <ul style="list-style-type: none"> - pracy z podniesionymi ramionami, - stania i chodzenia przez dłuższy okres czasu, - przebywania w pomieszczeniach zamkniętych, - spełniania norm wzroku - spełniania norm słuchowych ustanowionych przez właściwe władze lub uwzględniających międzynarodowe wytyczne, - prowadzenia normalnej konwersacji.
<p>Obowiązki w sytuacjach awaryjnych⁶ na pokładzie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ucieczka, - zwalczanie pożaru, - ewakuacja. 	<p>Zakładanie pasa ratunkowego lub kombinezonu ratunkowego</p> <p>Ucieczka z pomieszczeń wypełnionych dymem</p> <p>Udział w akcjach gaszenia pożaru, włącznie z używaniem aparatu tlenowego.</p> <p>Uczestniczenie w procedurach ewakuacji ze statku</p>	<p>Nie wykazuje zdefiniowanego upośledzenia ani zdiagnozowanego stanu chorobowego, który obniżałby jego zdolność do wykonywania obowiązków w sytuacjach awaryjnych, mających zasadnicze znaczenie dla bezpiecznego funkcjonowania statku.</p> <p>Wykazuje się zdolnością do:</p> <ul style="list-style-type: none"> - zakładania pasa lub kombinezonu ratunkowego, - czołgania się, - odczuwania różnic temperatur,

<i>Uwaga 2 dotyczy niniejszego wiersza</i>		<ul style="list-style-type: none">- posługiwania się sprzętem przeciwpożarowym,- zakładania aparatu oddechowego (o ile jest to wymagane w ramach obowiązków służbowych)
--	--	--

Uwagi:

- 1 Wiersze 1 i 2 w powyższej tabeli opisują: (a) normalne zadania pokładowe, funkcje, zdarzenia i warunki, (b) odpowiadające im elementy sprawności fizycznej, które mogą być traktowane jako niezbędne dla bezpieczeństwa członka załogi, innych członków załogi oraz samego statku, oraz (c) kryteria wysokiego poziomu, którymi kierować się powinien lekarz dokonujący oceny stanu zdrowia, mając na uwadze zróżnicowanie obowiązków członków załogi i charakter prac pokładowych, dla wykonywania których został on zatrudniony.
- 2 Wiersz 3 w powyższej tabeli opisuje: (a) normalne zadania pokładowe, funkcje, zdarzenia i warunki, (b) odpowiadające im elementy sprawności fizycznej, które powinny być traktowane jako niezbędne dla bezpieczeństwa członka załogi, innych członków załogi oraz samego statku, oraz (c) kryteria wysokiego poziomu, którymi kierować się powinien lekarz dokonujący oceny stanu zdrowia, mając na uwadze zróżnicowanie obowiązków członków załogi i charakter prac pokładowych, dla wykonywania których został on zatrudniony.
- 3 Nie należy oczekiwać, że powyższa tabela obejmie wszystkie możliwe warunki występujące na pokładzie lub wszystkie potencjalnie dyskwalifikujące elementy stanu zdrowia. Strony powinny określić, jakie czynniki sprawności fizycznej mają zastosowanie do danej kategorii członków załogi (takich, jak „oficer pokładowy” lub „członek załogi maszynowni”). Należy także wziąć pod uwagę szczególne okoliczności w przypadku konkretnych osób oraz występowanie wyspecjalizowanych lub ograniczonych zakresów obowiązków.
- 4 W przypadku wątpliwości, lekarz powinien dokonać kwantyfikacji stopnia lub wielkości określonego upośledzenia za pomocą obiektywnych testów, wszędzie tam, gdzie odpowiednie testy są dostępne, lub poprzez skierowanie kandydata na dodatkowe badania.
- 5 Termin „pomoc” oznacza skorzystanie z pomocy innej osoby do realizacji danego zadania.
- 6 Termin „obowiązki w sytuacjach awaryjnych” obejmuje wszystkie standardowe sytuacje reagowania awaryjnego, takie jak opuszczenie statku lub gaszenie pożaru, jak również procedury, które powinny być przestrzegane przez każdego członka załogi dla uratowania się

Sekcja B-I/10*Wytyczne dotyczące uznawania dyplomów*

1 Szkolenie przeprowadzane w oparciu o Konwencję STCW, które nie kończy się wydaniem dyplomu, a informacje na jego temat dostarczone przez Stronę zostaną uznane przez Komitet Bezpieczeństwa na Morzu za zapewniające pełną i całkowitą zgodność z Konwencją według przepisu I/7, punkt 2, może zostać zaakceptowane przez inne Strony Konwencji jako spełniające stosowne wymagania szkoleniowe.

2 Powiadomione Administracje powinny wystawić udokumentowany dowód, odwołujący się do przepisu I/10, punkt 5 dla umożliwienia władzom inspekcji państwa portu zaakceptowanie tego samego, zamiast potwierdzania świadectwa wystawianego przez inną Stronę dla okresu trzech miesięcy od daty wystawienia, dostarczając wyszczególnione poniżej informacje:

- .1 imię i nazwisko członka załogi
- .2 data urodzenia
- .3 numer oryginalnego dyplomu
- .4 stanowisko
- .5 ograniczenia
- .6 szczegóły dotyczące kontaktowania się z Administracją
- .7 data wystawienia oraz data ważności

3 Taki udokumentowany dowód może zostać udostępniony drogą elektroniczną.

Sekcja B-I/11*Wytyczne dotyczące odnawiania dyplomów*

1 Kursy wymagane w przepisie I/11 powinny obejmować istotne zmiany w prawodawstwie morskim, technice morskiej oraz zalecenia dotyczące bezpieczeństwa życia na morzu, ochrony żeglugi i ochrony środowiska morskiego.

2 Egzamin można przeprowadzić w formie pisemnej lub ustnej, z wykorzystaniem symulatora lub innych właściwych środków.

3 Zatwierdzona służba na statkach morskich, określona w sekcji A-I/11, punkt 1, może być uwzględniona w przypadku stopnia oficerskiego niższego niż wymieniony w dyplomie.

4 Jeśli wniosek o przedłużenie dyplomu, o którym mowa w punkcie 1 przepisu I/11 został złożony w ciągu sześciu miesięcy przed datą jego upływu ważności, to taki dyplom może zostać przedłużony do dnia przypadającego na piątą rocznicę daty ważności lub przedłużenia ważności świadectwa.

Sekcja B-I/12*Wytyczne dotyczące wykorzystania symulatorów*

1 W przypadku, gdy do szkolenia lub oceny kompetencji są wykorzystywane symulatory, należy wziąć pod uwagę następujące wytyczne 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 nakresów powinny:
- .1 obejmować wykorzystanie sprzętu symulacji radarowej; i
 - .2 odpowiadać standardom co najmniej odpowiadającym wymogom standardów podanym poniżej w punktach 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 wykorzystania danych radarowych oraz w celu poprawy techniki sporządzania nakresu do poziomu pozwalającego na przeprowadzenie bezpiecznego manewru uniknięcia kolizji w rzeczywistych warunkach morskich.

Postanowienia ogólne

Czynniki wpływające na skuteczność i dokładność

- 4 Należy osiągnąć elementarne zrozumienie zasad działania radaru, łącznie z pełną praktyczną znajomością:
- .1 pomiarów odległości i namiarów, cech 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, parametrów wskaźników kontrolnych i czynników, 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, wpływu 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 środków bezpieczeństwa, jakie należy podjąć w pobliżu anteny i otwartych falowodów.

Wykrywanie błędów zobrazowania łącznie z fałszywymi ehami i odbiciami od powierzchni morza

5 Znajomość ograniczeń, dotyczących wykrywania ech jest niezwykle istotna, aby umożliwić obserwatorowi ocenę niebezpieczeństw popełnienia błędu 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 wpływ ruchu statku przemieszczającego się po morzu;
- .6 warunki propagacji;
- .7 warunki meteorologiczne, zakłócenia od morza i od deszczu;
- .8 przeciwzakłócenkowe nastawy regulacyjne;
- .9 sektory cienia radarowego; i
- .10 zakłócanie radaru przez radar.

6 Należy osiągnąć wiedzę na temat tych czynników, które mogłyby prowadzić do błędnej interpretacji, łącznie z fałszywymi ehami, oddziaływaniem pobliskich wież stalowych i dużych budowli, oddziaływaniem linii wysokiego napięcia przecinającymi rzeki i ich ujścia, ehami od odległych obiektów, występujące w drugim lub kolejnych cyklach pracy radaru.

7 Należy uzyskać wiedzę w zakresie pomocy do interpretacji, łącznie z reflektorami radarowymi, stawami radiolokacyjnymi, wykrywania i rozpoznawania celów lądowych, oddziaływania obiektów topograficznych; wpływu długości impulsu i szerokości wiązki, obiektów wykrywalnych i niewykrywalnych przez radar; czynników wpływających na siłę echa odbitego od obiektów.

Praktyka

Ustawianie i utrzymywanie zobrazowania

8 Należy uzyskać wiedzę na temat:

- .1 różnych rodzajów zobrazowania radarowego, niestabilizowanego ruchu względnego; stabilizowanego ruchu względnego i ruchu rzeczywistego względem dziobu, względem kierunku statku i względem północy;

- .2 wpływu błędów na dokładność przekazywanej informacji; efektów przenoszonych błędów kompasu na zobrazowanie stabilizowanego ruchu względnego i ruchu rzeczywistego, wpływu 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.

Odległość i namiar

- 9 Należy uzyskać wiedzę na temat:
 - .1 metod pomiaru odległości; stałych i ruchomych znaczników odległości;
 - .2 dokładności każdej metody i względnej dokładności różnych metod;
 - .3 w jaki sposób dane odległościowe są przedstawiane; odległości w określonych odstępach, liczników cyfrowych i skali 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 sposobu, w jaki 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. Kwalifikacje można rozwijać najlepiej, poddając kursanta ćwiczeniom w czasie rzeczywistym, prowadzonym na symulatorze lub wykorzystując inne skuteczne środki.

Identyfikacja ech kolizyjnych

11 Należy pozyskać dokładne 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 praktyki, polegającej na nanoszeniu odległości i namiarów w częstych, regularnych odstępach czasu, jako pomocy w zapobieganiu kolizji.

Kurs i prędkość innych statków

12 Należy pozyskać dokładne 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, oraz
- .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 pozyskać dokładne zrozumienie:

- .1 wykorzystania naniesionych danych w celu uzyskania:

- .1.1 pomiaru odległości i zamiaru największego zbliżenia;
- .1.2 czasu do największego zbliżenia; i
- .2 znaczenia częstych i regularnych obserwacji innych statków.

Wykrywanie zmian kursu i prędkości innych statków

- 14 Należy pozyskać dokładne zrozumienie:
- .1 skutków zmian kursu oraz/lub prędkości innych statków, idących kursem na przecięcie kursu własnego statku;
 - .2 opóźnienia między zmianą kursu i prędkości a 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 Pełne zrozumienie skutków zobrazowania ruchu względnego własnego statku i skutków ruchu innych statków oraz korzyści stabilizacji kompasowej obrazowania względnego.

16 W odniesieniu do zobrazowania ruchu rzeczywistego należy osiągnąć pełne 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 lub prędkości własnego statku lub obu tych czynników na zobrazowany ruch względny innych statków; i
- .3 stosunku prędkości do częstotliwości obserwacji.

Zastosowanie Międzynarodowych Przepisów o Zapobieganiu Zderzeniom na Morzu z 1972 r. ze zmianami

17 Należy zrozumieć znaczenie Międzynarodowych Przepisów o Zapobieganiu Zderzeniom na Morzu z 1972 r. ze zmianami, 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 ze stosowania bezpiecznej prędkości przy wykorzystaniu radaru w celu uniknięcia kolizji;
- .3 wzajemny wpływ prędkości i cech 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 URZĄDZEŃ DO AUTOMATYCZNEGO PROWADZENIA NAKRESÓW RADAROWYCH (ARPA)

18 Szkolenie i ocena w zakresie operacyjnego wykorzystania urządzeń do automatycznego prowadzenia nakresów radarowych (ARPA) powinny:

- .1 wymagać uprzedniego ukończenia szkolenia w zakresie obserwacji radarowych i ich nakreślenia lub połączenie tego szkolenia ze szkoleniem podanym w przedstawionych poniżej punktach od 19 do 35;
- .2 obejmować wykorzystanie urządzeń symulacyjnych ARPA; i
- .3 odpowiadać normom co najmniej odpowiadającym wymogom określonym w punktach od 19 do 35.

19 Tam, gdzie szkolenie ARPA jest realizowane jako część szkolenia ogólnego w świetle konwencji STCW z 1978 r., kapitanowie, starsi oficerowie i oficerowie wachtowi 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 poszczególnych osób i dyplomów wydawanych przez Strony w świetle Konwencji STCW z 1978 r.

Teoria i demonstracja

Potencjalne ryzyko nadmiernego zawierzenia ARPA

- 20 Zrozumienie, że ARPA jest tylko pomocą nawigacyjną; i
- .1 że jego ograniczenia, włączając w to jego czujniki, czynią nadmierne zawierzenie ARPA niebezpiecznym, w szczególności dla prowadzenia obserwacji; oraz
 - .2 że istnieje potrzeba ciągłego przestrzegania zasad pełnienia wachty nawigacyjnej i wytycznych, dotyczących pełnienia wachty nawigacyjnej.

Zasadnicze typy systemów ARPA i ich charakterystyki 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 dziobu.

Normy działania IMO dla ARPA

22 Zrozumienie norm działania IMO dla ARPA, w szczególności norm odnoszących się do dokładności.

Czynniki wpływające na osiągi i dokładność systemu

23 Znajomość parametrów działania sygnału wejściowego czujników ARPA – radaru, kompasu i pomiaru prędkości, a także wpływu usterek czujników na dokładność danych ARPA.

- 24 Znajomość:
- .1 wpływu ograniczeń zasięgu radaru w odległości i namiarze, a także rozróżnialności kątowej 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 dla wyboru celów poprzez automatyczne ich przyjęcie;
 - .2 czynników prowadzących do poprawnego wybierania celów dla ich ręcznego przyjmowania;
 - .3 skutków śledzenia „zgubionych” celów i zaniku celów; oraz

- .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 sytuacji, gdy obiekt śledzony manewruje.

Ostrzeżenia operacyjne, ich zalety i ograniczenia

27 Umiejętność wykorzystania zalet i ograniczeń, dotyczących ostrzeżeń operacyjnych ARPA i stosowanie poprawnych ustawień regulacyjnych, tam 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 usterki.

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 wpływem zmian kursu oraz/lub prędkości własnego statku oraz/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 wektorami rzeczywistymi i względnymi.

Informacje o wcześniejszej pozycji śledzonych celów

31 Umiejętność wyprowadzania wcześniejszych pozycji śledzonych celów, uznawanie 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 Umiejętność 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, pożądanej prędkości wprowadzania danych do ARPA, jeżeli jest to właściwe;
- .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 ze 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 oraz/lub prędkości własnego statku; oraz
- .7 obsługą podzespołu manewru próbnego.

Zastosowanie Międzynarodowych Przepisów o Zapobieganiu Zderzeniom na Morzu z 1972 r. ze zmianami

35 Analiza potencjalnych sytuacji kolizyjnych ze zobrazowanej informacji, określenie i wykonanie czynności w celu uniknięcia sytuacji nadmiernego zbliżenia, zgodnie z obowiązującymi Międzynarodowymi Przepisami o Zapobieganiu Zderzeniom na Morzu z 1972 r. ze zmianami.

SZKOLENIE I OCENA Z OPERACYJNYM WYKORZYSTYWANIEM ELEKTRONICZNEGO SYSTEMU WYŚWIETLANIA MAP I INFORMACJI NAWIGACYJNEJ (ECDIS)

Wstęp

36 Gdy w ramach operacyjnego wykorzystywania Elektronicznego systemu wyświetlania map i informacji nawigacyjnej (ECDIS) są stosowane symulatory, to trakcie każdego takiego szkolenia lub wystawiania o ceny należy uwzględniać poniższe tymczasowe wytyczne.

37 Szkolenie i ocena z operacyjnym wykorzystywaniem systemu ECDIS powinno:

- .1 włączyć w jego tok stosowanie sprzętu symulacyjnego ECDIS; oraz
- .2 spełniać wymogi co najmniej odpowiadające normom podanym w poniższych punktach 38-65.

38 Sprzęt symulacyjny system ECDIS, poza tym, że będzie spełniał wszystkie stosowne normy eksploatacyjne, podane w sekcji A-I/12 Kodeksu STCW ze zmianami, powinien także być zdolny do symulowania urządzeń nawigacyjnych i operacyjnych regulatorów na mostku, które spełniają wszelkie stosowne normy eksploatacyjne, przyjęte przez Organizację, obejmują urządzenia do sondowania oraz:

- .1 tworzyć 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 biegłości w manewrowaniu;
- .2 zapewniać realistyczną symulację charakterystyki „własnego statku” w warunkach, panujących na otwartym morzu, z uwzględnieniem wpływu pogody, pływów i prądów.

39 Demonstrowanie oraz praktyczne wykorzystywanie systemu ECDIS powinno być podejmowane, tam, gdzie to jest możliwe, poprzez stosowanie symulatorów. Zaleca się, aby ćwiczenia szkoleniowe były przeprowadzane w czasie rzeczywistym, aby uświadomić kursantom niebezpieczeństwa, wynikające z niewłaściwego wykorzystywania systemu ECDIS. Przyspieszona skala czasu może być wykorzystywana jedynie dla celów demonstracyjnych.

Informacje ogólne

Cele programu szkoleniowego ECDIS:

- 40 Uczestnik szkolenia ECDIS powinien być w stanie:
- .1 obsługiwać wyposażenie system ECDIS, stosować funkcje nawigacyjne systemu ECDIS, umieć wybrać i ocenić wszelkie przydatne informacje i podejmować odpowiednie działania w razie nieprawidłowego funkcjonowania;
 - .2 umieć określić potencjalne błędy wyświetlanych danych oraz zwykłe błędy popełniane przy ich interpretacji; oraz
 - .3 wyjaśnić, dlaczego system ECDIS nie powinien być traktowany jako wyłączna wiarygodna pomoc w nawigacji.

Teoria i demonstracja

41 Ponieważ bezpieczne stosowanie systemu ECDIS wymaga wiedzy i zrozumienia podstawowych zasad rządzących danymi ECDIS oraz zasadami ich prezentacji, jak również potencjalnymi błędami wyświetlanych danych oraz związanymi z systemem ECDIS ograniczeniami i potencjalnymi niebezpieczeństwami, należy przygotować pewną ilość wykładów, dotyczących objaśnień teoretycznych. W możliwie jak największym stopniu, takie wykłady powinny być prezentowane w dobrze znanym kontekście i być poparte praktycznymi przykładami. Powinny one być pogłębione podczas ćwiczeń na symulatorach.

42 W celu zapewnienia bezpiecznej pracy wyposażenia systemu ECDIS i udostępnienia informacji związanych z ECDIS (wykorzystywanie funkcji nawigacyjnych systemu ECDIS, dobór i ocena wszelkich przydatnych informacji, zaznajomienie się z interfejsem operator-maszyna systemu ECDIS), główną treścią kursu powinny być ćwiczenia praktyczne i szkolenie na symulatorach systemu ECDIS.

43 Dla określenia celów szkolenia, należy zdefiniować strukturę działań. Dla każdego tematu takiej struktury należy opracować szczegółową specyfikację celów nauczania.

Ćwiczenia z symulatorami

44 Ćwiczenia należy przeprowadzać na pojedynczych symulatorach ECDIS, lub na wielozadaniowych symulatorach nawigacyjnych (FMS), obejmujących system ECDIS, aby umożliwić słuchaczom nabycie niezbędnych umiejętności praktycznych. Dla przeprowadzania ćwiczeń nawigacyjnych w czasie rzeczywistym zalecane jest stosowanie symulatorów nawigacyjnych, pozwalających na objęcie całej złożonej sytuacji nawigacyjnej.

Ćwiczenia powinny umożliwiać przeszkolenie w stosowaniu różnych skal, trybów nawigacji oraz dostępnych reżimów wyświetlania tak, aby słuchacze byli zdolni do dostosowania wyposażenia do konkretnej sytuacji.

45 Dokonując wyboru ćwiczeń i scenariuszy należy się kierować dostępnymi urządzeniami symulacyjnymi. Jeśli dostępna jest jedna lub więcej stacja robocza ECDIS i symulator wielozadaniowy, to stacje robocze mogą być wykorzystywane przede wszystkim do ćwiczeń podstawowych w korzystaniu z urządzeń ECDIC i do ćwiczeń w planowaniu rejsu, natomiast symulatory wielozadaniowe mogą być przede wszystkim wykorzystywane do ćwiczeń związanych z funkcjami śledzenia przebiegu rejsu w czasie rzeczywistym, w sposób możliwie jak najbardziej zbliżony do rzeczywistości, w połączeniu z pełnym obciążeniem obowiązkami w ramach wachty nawigacyjnej. Stopień złożoności ćwiczeń powinien wzrastać w miarę realizacji programu szkolenia aż do osiągnięcia przez szkolonego biegłości we wszystkich aspektach tematu, będącego przedmiotem szkolenia.

46 Ćwiczenia powinny dawać wrażenie jak największego realizmu. Aby to uzyskać, scenariusze powinny być zlokalizowane na określonym fikcyjnym obszarze morza. Sytuacje, funkcje i podejmowane działania dla osiągnięcia różnych celów szkolenia, które będą miały miejsce na różnych obszarach morskich, mogą zostać zintegrowane w jedno wspólne ćwiczenie i przeprowadzone w czasie rzeczywistym.

47 Głównym celem ćwiczeń z użyciem symulatorów jest zapewnienie, aby wszyscy słuchacze zrozumieli swoją odpowiedzialność w operacyjnym wykorzystywaniu systemu ECDIS we wszystkich jego aspektach, związanych z bezpieczeństwem i aby zostali gruntownie zaznajomieni z systemem i z wykorzystywanym sprzętem.

Podstawowe rodzaje systemów ECDIS i ich charakterystyki zobrazowania

48 Uczestnik szkolenia powinien zdobyć wiedzę o podstawowych rodzajach stosowanych systemów ECDIS; o ich różnych charakterystykach zobrazowania, strukturach danych, a także rozumieć:

- .1 różnice pomiędzy mapami wektorowymi i rastrowymi;
- .2 różnice pomiędzy systemami ECDIS i ECS;
- .3 różnice pomiędzy systemami ECDIS i RCDS;
- .4 charakterystyki systemu ECDIS i stosowane rozmaite rozwiązania; oraz
- .5 charakterystyki systemów do celów specjalnych (nadzwyczajne sytuacje/zagrożenia).

Ryzyko nadmiernego zawierzenia systemowi ECDIS

49 Szkolenie z operacyjnego wykorzystywania systemu ECDIS powinno zwrócić uwagę na:

- .1 ograniczenia system ECDIS jako narzędzia nawigacyjnego;

- .2 potencjalne ryzyko nieprawidłowego funkcjonowania systemu;
- .3 ograniczenia systemowe, w tym także te wynikające z pracy czujników;
- .4 niedokładność danych hydrograficznych; ograniczenia elektronicznych map wektorowych i rastrowych (ECDIS w porównaniu z RCDS oraz ENC w porównaniu z RNC); oraz
- .5 potencjalne ryzyko ludzkich błędów

Należy położyć nacisk na konieczność prowadzenia prawidłowych obserwacji i dokonywanie okresowych kontroli, zwłaszcza położenia statku, stosując w tym celu metody niezależne od system ECDIS.

Wykrywanie błędnych przedstawień informacji

50 Wiedza o ograniczeniach wyposażenia oraz wykrywanie błędnych wskazań informacyjnych ma zasadnicze znaczenie dla bezpiecznego wykorzystywania systemu ECDIS. W trakcie szkolenia należy uwypuklić następujące zagadnienia:

- .1 normy działania sprzętu;
- .2 prezentowanie danych radarowych na mapach elektronicznych, eliminowanie rozbieżności pomiędzy obrazem radarowym a mapą elektroniczną;
- .3 możliwe rozbieżności w rzutowaniu pomiędzy mapami elektronicznymi i papierowymi;
- .4 możliwe rozbieżności w skalowaniu (przeskalowanie i niedoskalowanie) podczas wyświetlania mapy elektronicznej i jej oryginalnej skali;
- .5 skutki stosowania różnych układów odniesienia dla celów pozycjonowania;
- .6 skutki stosowania różnych poziomych i pionowych punktów odniesienia;
- .7 skutki ruchu statku na szlaku morskim;
- .8 ograniczenia systemu ECDIS w trybie obrazowania mapy rastrowej;
- .9 potencjalne błędy w obrazowaniu:
 - .9.1 pozycji własnej statku;
 - .9.2 danych radarowych oraz informacji systemu ARPA i AIS;
 - .9.3 różnych systemów współrzędnych geodezyjnych; oraz
- .10 weryfikowanie wyników ręcznej i automatycznej korekcji danych:
 - .10.1 porównywanie danych z map i obrazu radarowego; oraz

.10.2 sprawdzanie pozycji własnej statku przez stosowanie różnych niezależnych systemów do ustalania pozycji.

51 Należy wyjaśnić przyczyny błędnej interpretacji danych oraz prawidłowe działania podejmowane dla uniknięcia błędów interpretacyjnych. Należy położyć nacisk na implikacje, następujących czynników:

- .1 ignorowanie przeskalowania na zobrazowaniu;
- .2 bezkrytyczne akceptowanie otrzymanej pozycji własnej statku;
- .3 pomieszanie różnych trybów obrazowania;
- .4 pomieszanie różnych skal map;
- .5 pomieszanie różnych układów odniesienia;
- .6 różne tryby prezentacji;
- .7 różne tryby stabilizacji wektorów;
- .8 różnice pomiędzy rzeczywistą północą, a północą pokazywaną przez żyroskop (radar);
- .9 stosowanie wspólnego układu odniesienia dla danych;
- .10 stosowanie odpowiedniej skali mapy;
- .11 stosowanie czujnika najlepiej dopasowanego do danej sytuacji i okoliczności;
- .12 wprowadzanie prawidłowych wartości danych bezpieczeństwa, dotyczących:
 - .12.1 konturu bezpieczeństwa własnego statku;
 - .12.2 głębokości bezpiecznej dla statku (bezpieczna woda); i
 - .12.3 zdarzeń; oraz
- .13 prawidłowego wykorzystywania wszystkich dostępnych danych.

52 Zrozumienie, że RCDS jest jedynie pomocą nawigacyjną oraz że – gdy pracujemy w trybie RCDS – wyposażenie systemu ECDIS może być stosowane razem z odpowiednim kompletem aktualnych map papierowych:

- .1 Zrozumienie różnic w pracy trybu RCDS, zgodnie z opisem w okólniku SN.1/Circ.207/Rev.1 „Różnice pomiędzy RCDS i ECDIS”; oraz
- .2 ECDIS, w dowolnym trybie pracy, może być wykorzystywany w szkoleniu z odpowiednim kompletem aktualnych map.

Czynniki, mające wpływ na efektywność i dokładność systemu

53 Należy osiągnąć elementarne zrozumienie zasad ECDIS wraz z pełną praktyczną wiedzą, dotyczącą:

- .1 uruchamiania i ustawiania systemu ECDIS; podłączania czujników danych: odbiorniki systemów nawigacji radiowej i satelitarnej, radar, żyrokompas, log, echosonda; dokładność i ograniczenia tych czujników, w tym wpływ błędów pomiarowych i dokładności pozycji statku, manewrowania dokładnością funkcjonowania wskaźnika kursu statku, błędu kompasu na dokładności wskazywania kursu statku, płytkiej wody na dokładność funkcjonowania logu, korekty ustawienia logu na dokładność wyliczania prędkości, zakłóceń (stan morza) na dokładność funkcjonowania echosondy; oraz
- .2 aktualnych norm użytkowania dla obrazowania map elektronicznych i systemów informacyjnych, przyjętych przez Organizację.

Praktyka**Ustawianie i utrzymywanie zobrazowania**

54 Należy nabyć wiedzę i umiejętności dotyczące:

- .1 poprawnej procedury uruchamiania, pozwalającej uzyskać optymalne zobrazowanie informacji ECDIS;
- .2 wyboru prezentacji zobrazowania (zobrazowanie standardowe, baza zobrazowania, wszelkie inne informacje wyświetlane indywidualnie na żądanie);
- .3 poprawnej regulacji wszystkich zmiennych regulatorów zobrazowania radarowego/ARPA w celu optymalnego zobrazowania danych;
- .4 doboru najbardziej dogodnej konfiguracji;
- .5 wyboru, jeśli jest to możliwe, pożądanej prędkości wprowadzania danych do ECDIS;
- .6 wyboru skali czasowej wektorów; oraz
- .7 sprawdzania działania wyznaczania pozycji, radaru/ARPA, kompasu, czujników wprowadzania prędkości i ECDIS.

Operacyjne wykorzystywanie map elektronicznych

55 Należy nabyć wiedzę i umiejętności, dotyczące:

- .1 podstawowych charakterystyk zobrazowania danych ECDIS oraz wybierania odpowiednich informacji dla zadań nawigacyjnych;

- .2 automatycznych funkcji wymaganych dla monitorowania bezpieczeństwa statku, takich, jak obrazowanie pozycji, bieżący kurs rzeczywisty / kurs żyroskopowy, prędkość, wartości i czasy bezpieczeństwa;
- .3 funkcji realizowanych ręcznie (za pomocą kursora, elektronicznej linii namiarowej, kręgów stałych);
- .4 wyboru i modyfikacji zawartości mapy elektronicznej;
- .5 skalowania (włącznie z przeskalowaniem i niedoskalowaniem);
- .6 zmiany wielkości obrazu;
- .7 ustalania danych bezpieczeństwa dla własnego statku;
- .8 stosowania dziennego lub nocnego trybu obrazowania;
- .9 umiejętności odczytywania wszystkich symboli i skrótów na mapach;
- .10 stosowania różnych kursorów i elektronicznych dźwigni sterowych dla uzyskiwania danych nawigacyjnych;
- .11 przeglądania obszaru w różnych kierunkach i powrót do pozycji statku;
- .12 znajdowania potrzebnego obszaru za pomocą współrzędnych geograficznych;
- .13 wyświetlania niezbędnych warstw danych, odpowiednio do danej sytuacji nawigacyjnej;
- .14 wybierania odpowiednich i jednoznacznych danych (pozycja, kurs, szybkość itp.);
- .15 wprowadzania uwag marynarzy;
- .16 stosowania zobrazowania w orientacji „północ na górze” oraz w innych rodzajach orientacji; oraz
- .17 stosowania trybów ruchu względnego i ruchu rzeczywistego.

Planowanie trasy

56 Należy nabyć wiedzę i umiejętności dotyczące:

- .1 wprowadzania charakterystyki statku do systemu ECDIS;
- .2 wyboru akwenu morskiego dla zaplanowania trasy:
 - .2.1 dokonanie przeglądu wymaganych wód dla odbycia podróży morskiej, oraz

- .2.2 zmiana skali mapy
- .3 sprawdzenia, czy dostępne są właściwe i aktualne mapy;
- .4 planowania drogi na zobrazowaniu za pomocą systemu ECDIS, wykorzystując edytor graficzny, uwzględniając żeglugę po loksodromie i po ortodromie, poprzez:
 - .4.1 wykorzystywanie bazy danych ECDIS do uzyskiwania danych nawigacyjnych, hydrometeorologicznych i innych;
 - .4.2 uwzględnianie promienia zwrotu i punktów/linii zwrotu względem steru, jeśli są one podane na skali mapy;
 - .4.3 zaznaczenie niebezpiecznych głębín i obszarów oraz pokazanie izobat bezpieczeństwa;
 - .4.4 zaznaczanie punktów trasy z przechodzącymi przez nie izobatami oraz krytycznych odchyłeń poprzecznych, a także przez dodawanie, zastępowanie i usuwanie punktów trasy;
 - .4.5 uwzględnianie bezpiecznej prędkości;
 - .4.6 kontrolę uprzednio zaplanowanej drogi pod kątem bezpieczeństwa nawigacyjnego; oraz
 - .4.7 wysyłanie alarmów i ostrzeżeń;
- .5 planowania trasy z wyliczeniami w formacie tabelarycznym, obejmującym:
 - .5.1 wybór punktów trasy;
 - .5.2 ponowne odwołanie się do listy punktów trasy;
 - .5.3 wskazówki dotyczące planowania;
 - .5.4 skorygowanie zaplanowanej trasy;
 - .5.5 kontrolę uprzednio zaplanowanej trasy pod kątem bezpieczeństwa żeglugi;
 - .5.6 zaplanowanie trasy alternatywnej;
 - .5.7 zapamiętanie zaplanowanych tras, ładowanie do pamięci i odczytywanie z pamięci lub usuwanie tras;
 - .5.8 wykonywanie graficznej kopii z ekranu monitora i drukowanie trasy;
 - .5.9 edycję i modyfikacje planowanej drogi;

- .5.10 ustalanie wartości bezpieczeństwa stosownie do wymiarów i parametrów manewrowych statku;
- .5.11 planowanie drogi powrotnej; oraz
- .5.12 łączenie kilku tras.

Monitorowanie trasy

57 Należy nabyć wiedzę i umiejętności, dotyczące:

- .1 wykorzystywania niezależnych danych do kontroli pozycji statku lub stosowania alternatywnych systemów w ramach ECDIS;
- .2 stosowania funkcji look-ahead:
 - .2.1 zmiany map oraz ich skali;
 - .2.2 przeglądanie map nawigacyjnych;
 - .2.3 wybór czasu wektorowego;
 - .2.4 przewidywanie pozycji statku po upływie określonego czasu;
 - .2.5 zmiana uprzednio zaplanowanej trasy (modyfikacja trasy);
 - .2.6 wprowadzanie niezależnych danych dla wyliczenia poprawki na dryf i znos;
 - .2.7 prawidłowe reagowanie na alarm;
 - .2.8 wprowadzanie korekt w przypadku rozbieżności względem geodezyjnego układu odniesienia;
 - .2.9 zobrazowanie znaczników czasowych na trasie statku;
 - .2.10 ręczne wprowadzanie pozycji statku; oraz
 - .2.11 pomiar współrzędnych, kursu, namiarów oraz odległości na mapie.

Obsługa alarmów

58 Należy nabyć wiedzę i umiejętności dotyczące interpretowania i prawidłowego reagowania na wszystkie rodzaje układów alarmowych, takich jak czujniki nawigacyjne, wskaźniki, alarmy dotyczące danych i map oraz ostrzeżenia od wskaźników, w tym także przełączania pomiędzy dźwiękowym i optycznym systemem sygnalizacji alarmowej, w przypadku:

- .1 braku następnej mapy w bazie danych ECDIS;

- .2 przecinania izobaty bezpieczeństwa;
- .3 przekraczania ograniczeń poprzecznych;
- .4 odchylenia od planowanej drogi;
- .5 zbliżania się do punktu trasy;
- .6 zbliżania się do punktu krytycznego;
- .7 rozbieżności pomiędzy wyliczonym i rzeczywistym czasem przybycia do punktu trasy;
- .8 uzyskania informacji o niedoskalowaniu lub przeskalowaniu;
- .9 zbliżania się do samoistnego zagrożenia dla żeglugi lub obszaru niebezpiecznego;
- .10 przecinania granicy określonego obszaru;
- .11 wybrania odmiennego geodezyjnego układu odniesienia;
- .12 zbliżenia się do innych statków;
- .13 zakończenia wachty;
- .14 przełączenia zegara;
- .15 awarii układów testowania systemu;
- .16 nieprawidłowego funkcjonowania systemu pozycjonowania, stosowanego w ECDIS;
- .17 uszkodzenia systemu zliczenia matematycznego; oraz
- .18 niemożność ustalenia pozycji statku za pomocą systemu nawigacyjnego.

Ręczne korygowanie pozycji statku i parametrów ruchu

59 Należy nabyć wiedzę i umiejętności w ręcznym korygowaniu:

- .1 pozycji statku w trybie nawigacji zliczeniowej, gdy wyłączony jest system nawigacji satelitarnej i radiowej;
- .2 pozycji statku, gdy współrzędne uzyskane automatycznie są niedokładne; oraz
- .3 wartości kursu i prędkości.

Wpisy do dziennika okrętowego

- 60 Należy nabyć wiedzę i umiejętności, dotyczące:
- .1 automatycznego rejestrowania przebiegu podróży;
 - .2 rekonstrukcji poprzednich wpisów, uwzględniając:
 - .2.1 zastosowane środki rejestrowania;
 - .2.2 interwały rejestrowania;
 - .2.3 weryfikowanie wykorzystywanej bazy danych.
 - .3 przeglądania wpisów w elektronicznym dzienniku okrętowym;
 - .4 natychmiastowego rejestrowania w dzienniku okrętowym;
 - .5 zmiany czasu na statku;
 - .6 wprowadzania dodatkowych danych;
 - .7 drukowania zawartości dziennika okrętowego;
 - .8 ustawiania automatycznych interwałów czasu rejestrowania;
 - .8 łączenia ze sobą danych dotyczących podróży i tworzenia raportu; oraz
 - .10 interfejsu z rejestratorem danych z podróży (VDR).

Aktualizacja map

- 61 Należy nabyć wiedzę i umiejętności dotyczące:
- .1 dokonywania ręcznej aktualizacji map elektronicznych. Szczególną uwagę należy zwrócić na zgodność elipsoidy odniesienia oraz na zgodność jednostek pomiarowych, stosowanych na mapie i w tekście korekty;
 - .2 dokonywania półautomatycznej aktualizacji map elektronicznych, z wykorzystaniem danych uzyskiwanych z mediów elektronicznych, w formacie odpowiednim dla mapy elektronicznej; oraz
 - .3 dokonywania automatycznej aktualizacji map elektronicznych, z wykorzystywaniem plików aktualizacyjnych uzyskiwanych poprzez linie komunikacyjne dla danych elektronicznych.

W scenariuszach, w których nie zaktualizowane dane są wykorzystywane do stwarzania sytuacji krytycznej, od uczestników szkolenia wymaga się umiejętności natychmiastowego dokonania aktualizacji mapy.

Operacyjne wykorzystywanie systemu ECDIS w sytuacji, gdy podłączony jest radar / system ARPA

62 Należy nabyć wiedzę i umiejętności dotyczące:

- .1 podłączania systemu ARPA do systemu ECDIS;
- .2 zaznaczania wektorów prędkości celu;
- .3 zaznaczania śladów celu;
- .4 archiwowania śladów celu;
- .5 przeglądania tabeli z parametrami ruchu celów;
- .6 kontroli pokrywania się nakładki obrazu radarowego z obiektami geograficznymi naniesionymi na mapę;
- .7 symulowania jednego lub więcej manewrów;
- .8 korekt wprowadzanych do pozycji własnego statku, wykorzystując punkt odniesienia zarejestrowany przez ARPA; oraz
- .9 korekt z wykorzystaniem kursora systemu ARPA i elektronicznego dżążka sterowego.

Patrz także – Sekcja B-I/12 „Wytyczne dotyczące wykorzystania symulatorów” (odnoszące się do radaru i systemu ARPA), a zwłaszcza punkty 17-19 oraz 36-38.

Operacyjne wykorzystywanie systemu ECDIS w sytuacji, gdy podłączony jest system AIS

63 Należy nabyć wiedzę i umiejętności dotyczące:

- .1 sprzężenia z systemem AIS;
- .2 interpretowania danych z systemu AIS;
- .3 zaznaczania wektorów prędkości celu;
- .4 zaznaczania śladów celu;
- .5 archiwowania śladów celu;

Ostrzeżenia operacyjne, ich zalety i ograniczenia

64 Uczestnicy szkolenia powinni nabyć umiejętność oceny wykorzystywania, korzyści i ograniczeń, dotyczących ostrzeżeń operacyjnych systemu ECDIS oraz ich prawidłowego ustawiania tam, gdzie znajduje to zastosowanie, aby uniknąć niepożądanych zakłóceń.

Operacyjne testy systemowe

65 Powinna zostać nabyta wiedza i umiejętności, dotyczące:

- .1 metod testowania w przypadku błędnego funkcjonowania ECDIS, łącznie z samoczynnym testowaniem układów elektronicznych;
- .2 środków zaradczych, jakie należy podjąć po pojawieniu się usterki; oraz
- .3 odpowiednich konfiguracji zapasowych (przełączenie się na system zapasowy i wykorzystywanie go do prowadzenia nawigacji).

Ćwiczenie instruktażowe

66 Instruktor powinien przeanalizować wyniki wszystkich ćwiczeń odbytych przez uczestników szkolenia i wydrukować je. Czas przeznaczony na taki instruktaż powinien zająć mniej więcej 10-15% całkowitego czasu, przeznaczonego na ćwiczenia symulacyjne.

ZALECANE NORMY DZIAŁANIA DLA NIEOBOWIĄZKOWYCH TYPÓW SYMULACJI

67 Normy działania dla nieobowiązkowych urządzeń symulacyjnych używanych do szkolenia oraz/lub oceny kompetencji lub demonstracji biegłości są zestawione poniżej. Takie formy symulacji obejmują, między innymi, następujące typy:

- .1 nawigacja i pełnienie wachty;
- .2 kierowanie i manewrowanie statkiem;
- .3 operacje ładunkowe i sztauowanie;
- .4 przesyłanie raportów i radiokomunikacja; oraz
- .5 obsługa mechanizmów głównych i pomocniczych.

Symulacja nawigacji i pełnienia wachty

68 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, obejmować urządzenia do sondowania i:

- .1 tworzyć 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 biegłości w manewrowaniu;
- .2 zapewniać realistyczną scenierię wizualną w dzień i w nocy, łącznie ze zmienną widocznością, lub zapewniając tylko nocny widok z mostka, z minimalnym

horyzontalnym polem widzenia w celu trenowania obserwacji w sektorach, odpowiednio do celów i zadań nawigacji i pełnienia wachty;

- .3 zapewniać realistyczną symulację dynamiki "własnego statku" w warunkach panujących na otwartym morzu, łącznie ze skutkami pogody, pływów, prądów i wzajemnego oddziaływania statków; oraz
- .4 realistycznie symulować procedury komunikacyjne VTS pomiędzy statkiem i brzegiem.

Symulacja kierowania i manewrowania statkiem

69 Poza spełnianiem norm działania, przedstawionych w punkcie 37, wyposażenie do symulacji kierowania statkiem powinno:

- .1 zapewnić realistyczną scenериę 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 drogach wodnych, łącznie ze skutkami oddziaływania płytkiej wody i brzegu.

70 Jeśli do przeprowadzania symulacji kierowania statkiem i manewrowania są wykorzystywane załogowe modele wykonane w skali zmniejszonej, to dodatkowo, oprócz norm eksploatacyjnych podanych w punktach 68.3 i 69.2, taki sprzęt powinien:

- .1 zawierać współczynniki skalowania, 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 sztauowania

71 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 elementy, mające za zadanie:

- .1 tworzenie skutecznego środowiska operacyjnego, łącznie ze stanowiskiem kontroli ładunku z takim oprzyrządowaniem, jakie może być odpowiednie dla poszczególnych typów towarów w modelowanym systemie;
- .2 modelowanie funkcji ładowania i wyładowania, stateczności i danych dotyczące naprężeń, stosownie do zadań związanych z przeprowadzanymi operacjami ładunkowymi i do osiągniętej biegiwości; oraz
- .3 symulowanie ładowania, rozładowywania, operacji balastowania i usuwania balastu oraz właściwe przeliczenia stateczności, przegłębienia, przechyłu, naprężenia podłużnego, naprężenia skręcającego i stateczności w stanie uszkodzonym.

Symulacja łączności GMDSS

72 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:

- .1 do symulacji działania urządzeń odbiorczych UKF, UKF-DSC, NAVTEX, EPIRB i wachtowych zgodnie z wymaganiami określonymi w celu uzyskania ograniczonego świadectwa operatora (ROC);
- .2 do symulacji działania okrętowych naziemnych stacji INMARSAT-A, B i C, MF/HF NBDP, MF/HF/DSC/VHF, UKF-DSC, NAVTEX, EPIRB i wachtowych urządzeń odbiorczych zgodnie z wymogami ogólnego świadectwa operatora (GOC);
- .3 do zapewniania komunikacji fonicznej na tle szumów;
- .4 komunikacyjne, dysponujące funkcją drukowania tekstu; oraz
- .5 umożliwiające tworzenie 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

73 Urządzenia symulacyjne siłowni powinny być zdolne do symulowania systemu mechanizmów głównych i pomocniczych i obejmować urządzenia:

- .1 do tworzenia w czasie rzeczywistym środowiska dla operacji pełnomorskich i portowych z urządzeniami łączności i symulacją odpowiednich mechanizmów napędu głównego i pomocniczych oraz pulpików sterowniczych;
- .2 do symulacji stosownych podsystemów, które powinny obejmować między innymi kotły, maszynkę sterowniczą, ogólne i rozdzielcze systemy energii elektrycznej, posiadające zasilanie awaryjne oraz systemy: paliwowy, wody chłodzącej, chłodniczy, zęzowy i balastowy;
- .3 do kontrolowania i oceny działania siłowni i systemów zdalnych czujników;
- .4 do symulowania usterek mechanizmów;
- .5 do umożliwienia wprowadzania zmian symulowanych operacji, stosownie do oddziaływania zmiany warunków zewnętrznych, a mianowicie pogody, zanurzenia statku, temperatury wody morskiej i powietrza;
- .6 umożliwiające wprowadzanie przez instruktora zmian do warunków pracy urządzeń zewnętrznych, takich jak: para do urządzeń pokładowych, para na

- ogrzewanie, powietrze do urządzeń pokładowych, warunki oblodzenia, dźwigi pokładowe, wysokie napięcie, dziobowy ster strumieniowy, załadowanie statku;
- .7 umożliwiające uwzględnianie zmian sterowanej przez instruktora dynamiki symulacji: przebieg awaryjny, reakcje procesów, reakcje statku; oraz
 - .8 zapewniające możliwość 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 postanowień)

Sekcja B-I/14

Wytyczne dotyczące odpowiedzialności przedsiębiorstw zarządzających żeglugowych, i zalecanych zakresów odpowiedzialności kapitanów i członków załogi

Przedsiębiorstwa zarządzające

1 Przedsiębiorstwa zarządzające powinny zaopatrzyć statki w specyficzne dla danego statku programy wprowadzające, mające na celu ułatwienie nowo zatrudnionym członkom załogi zapoznania się ze wszystkimi procedurami i urządzeniami, odnoszącymi się do ich zakresu odpowiedzialności. Przedsiębiorstwa zarządzające powinny ponadto zapewnić, aby:

- .1 wszyscy członkowie załogi statku wyposażonego w łodzi ratunkowe zrzutowe odbyli szkolenie zapoznawcze, dotyczące procedur zajmowania miejsc w łodzi ratunkowej i jej wodowania;
- .2 przed przyjęciem się na statek, członkowie załogi przewidziani jako dowodzący łodziami ratunkowymi zrzutowymi, odbyli odpowiednie szkolenie w zakresie organizacji zajmowania miejsc w łodzi, wodowania i ponownego podnoszenia na statek, w tym także uczestnictwo w przynajmniej jednej próbie z użyciem takiej łodzi; oraz
- .3 personel, od którego będzie wymagana praca ze sprzętem GMDSS, odbył szkolenie zapoznawcze w zakresie GMDSS podczas przyjmowania się na statek oraz w odpowiednich odstępach czasu w terminach późniejszych.

.2 Szkolenie zapoznawcze, wymagane zgodnie z punktem 3 sekcji A-I/14 powinno zapewnić przynajmniej nabycie umiejętności odpowiednich do zajmowanego stanowiska oraz nałożonych obowiązków i zakresów odpowiedzialności, a mianowicie:

Ograniczenia projektowe i operacyjne

- .1 Umiejętność prawidłowego zrozumienia i przestrzegania wszelkich ograniczeń operacyjnych nałożonych na statek, a także zrozumienia i stosowania się do ograniczeń eksploatacyjnych, włącznie z ograniczeniami prędkości przy

niesprzyjających warunkach pogodowych, co ma na celu zapewnienie bezpieczeństwa życia, statku oraz jego ładunku.

Procedury otwierania, zamykania i zabezpieczania otworów kadłuba

- .2 Umiejętność poprawnego stosowania się do procedur ustanowionych dla statku, dotyczących otwierania, zamykania i zabezpieczenia furt dziobowych, rufowych i burtowych oraz ramp, a także poprawnej eksploatacji związanych z nimi systemów.

Ustawodawstwo, kodeksy i ustalenia, mające wpływ na statki pasażerskie ro-ro

- .3 Zdolność do zrozumienia i stosowania się do międzynarodowych i krajowych wymagań, dotyczących statków pasażerskich ro-ro, mających znaczenie dla danego statku oraz dla wywiązywania się ze swoich obowiązków.

Wymagania i ograniczenia, dotyczące stateczności i naprężeń

- .4 Umiejętność należytego uwzględniania ograniczeń naprężeniowych w przypadku wrażliwych części statku, takich jak furty dziobowe oraz innych urządzeń zamykających, które zapewniają wodoszczelność kadłuba oraz specjalnych uwarunkowań stateczności, które mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo statków pasażerskich ro-ro.

Procedury, dotyczące sprawności wyposażenia specjalnego na statkach pasażerskich ro-ro

- .5 Zdolność do prawidłowego stosowania się do obowiązujących na pokładzie statku procedur utrzymania w należytej sprawności wyposażenia charakterystycznego dla statków pasażerskich ro-ro, takiego jak furty dziobowe, rufowe i burtowe, rampy, ścieki pokładowe oraz związane z nimi systemy.

Podręczniki i obliczenia, dotyczące załadunku i zabezpieczania ładunku

- .6 Zdolność do właściwego użycia podręczników ładowania i zabezpieczania w odniesieniu do wszystkich typów pojazdów oraz wagonów kolejowych tam, gdzie ma to zastosowanie, oraz do obliczania i uwzględniania ograniczeń naprężeń dla pokładów pojazdowych.

Strefy niebezpiecznego ładunku

- .7 Zdolność do zapewnienia należytego stosowania się do szczególnych środków ostrożności oraz ograniczeń, odnoszących się do wyznaczonych stref niebezpiecznego ładunku.

Procedury awaryjne

- .8 Zdolność do zapewnienia odpowiedniego zastosowania wszelkich procedur specjalnych w celu:

- .8.1 zapobiegania lub zredukowania napływu wody na pokłady pojazdowe;
- .8.2 usuwania wody z pokładów pojazdowych; oraz
- .8.3 minimalizowania skutków obecności wody na pokładach pojazdowych.

Kapitan

3 Kapitan powinien podjąć wszelkie kroki niezbędne do wykonania wszystkich instrukcji przedsiębiorstwa zarządzającego, 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 sposobności do:
 - .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 wyposażenia, tam, gdzie to możliwe, 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

4 Członkowie załogi nowo przydzieleni na statek powinni w pełni 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.

5 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, punkt 2.2 i wskazania każdego sprzętu, procedury lub układu, który pozostaje dla nich nieznanymi.

Sekcja B-I/15*Wytyczne dotyczące przepisów przejściowych*

(Brak postanowień)

Rozdział II**Wytyczne dotyczące kapitana i działu pokładowego****Sekcja B-II/1***Wytyczne dotyczące wydawania dyplomów oficerom wachtowym na statkach o pojemności brutto 500 lub większej***Szkolenie**

1 Każdy kandydat, ubiegający się o uzyskanie dyplomu oficera wachtowego powinien ukończyć planowy i strukturalny program szkolenia zaplanowany tak, aby pomóc przyszłemu oficerowi osiągnąć standard kompetencji zgodnie z tabelą A-II/1.

2 Struktura programu szkolenia powinna zostać określona 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 zarządzającego byli pewni co do kompetencji, jakie mają być osiągnięte przy końcu programu i w jaki sposób mają być one osiągnięte poprzez połączenie edukacji, szkolenia i praktyki na statku i na lądzie.

3 Obowiązkowe okresy pełnienia służby na statkach morskich mają pierwszorzędne znaczenie w nauce zawodu oficera statkowego i w spełnieniu wymaganych, ogólnych standardów kompetencji. Właściwie zaplanowane i o odpowiedniej strukturze okresy pełnienia służby na statkach morskich umożliwią przyszłym oficerom nabycie i wyćwiczenie biegłości w zawodzie oraz stworzą okazję do zademonstrowania i ocenienia osiągniętych kompetencji.

4 Tam, gdzie służba na statkach morskich 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 zarządzające, które zarządza statkiem, na którym ma być pełniona służba na statkach morskich.
- .3 Przyszły oficer powinien zostać zaopatrzony w dziennik szkolenia, umożliwiający wszechstronne rejestrowanie szczegółów praktycznego szkolenia i nabywanego doświadczenia na morzu. Dziennik szkolenia powinien być ułożony w taki sposób, aby mógł dostarczać szczegółowych informacji o zadaniach i obowiązkach, które powinny być podejmowane, oraz o postępie w kierunku ich zrealizowania. Odpowiednio wypełniony dziennik szkolenia będzie stanowić jednoznaczny dowód, że strukturalny program szkolenia na

statku został wykonany, co może być uwzględnione w procesie oceny kompetencji dla wydania dyplomu.

- .4 Przez cały czas przyszedły oficer powinien być świadomy 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, nazywany „pokładowym oficerem szkoleniowym”, który pod kierownictwem kapitana powinien organizować i nadzorować program szkolenia podczas trwania każdej podróży. Drugą powinna być osoba wyznaczona przez przedsiębiorstwo zarządzające, nazywana „oficerem szkoleniowym przedsiębiorstwa zarządzającego”, który powinien ponosić ogólną odpowiedzialność za program szkolenia i współpracę ze szkołami morskimi i ośrodkami szkoleniowymi.
- .5 Przedsiębiorstwo zarządzające 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 zarządzającego powinien być odpowiedzialny za:
 - .1.1 administrowanie programem szkolenia;
 - .1.2 stałe kontrolowanie postępów przyszłego oficera; oraz
 - .1.3 wydawanie wytycznych zgodnie z wymaganiami i zapewnianie, aby wszyscy związani z programem szkolenia spełniali swoje rolę.
- .2 Pokładowy oficer szkoleniowy powinien być odpowiedzialny za:
 - .2.1 organizowanie programu szkolenia praktycznego na morzu;
 - .2.2 zapewnienie, z tytułu nadzoru, że dziennik szkolenia jest należycie prowadzony oraz że wszystkie inne wymagania są wypełniane; oraz
 - .2.3 upewnienie się, tak dalece, jak jest to możliwe, że czas, jaki przyszedły 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 zakresu odpowiedzialności kapitana powinno należeć:
 - .3.1 zapewnienie łączności między pokładowym oficerem szkoleniowym a oficerem szkoleniowym przedsiębiorstwa zarządzającego przebywającym na lądzie;

- .3.2 zapewnienie ciągłości w przypadku, gdy pokładowy oficer szkoleniowy zostanie zwolniony podczas podróży; oraz
- .3.3 zapewnienie, że wszyscy zainteresowani skutecznie wykonują program szkolenia na statku.
- .4 Do zakresu odpowiedzialności przyszłego oficera powinno należeć:
 - .4.1 pilne realizowanie ustalonego programu szkolenia;
 - .4.2 wykorzystywanie wszystkich zaistniałych okazji, zarówno w godzinach, jak i poza godzinami pracy; oraz
 - .4.3 prowadzenie na bieżąco dziennika szkolenia i zapewnienie, aby był on zawsze dostępny do kontroli.

Wdrożenie do obowiązków

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. Takie wprowadzenie na stanowisko stanowi okazję do pouczenia przyszłych oficerów o ważnych aspektach zadań, które będą podejmowali, ze szczególnym uwzględnieniem bezpieczeństwa i ochrony środowiska morskiego.

Program szkolenia na statku

7 Dziennik szkolenia powinien zawierać między innymi, określoną 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 środków ratunkowych i ochrony 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 sposobność do zdobycia doświadczenia w pełnieniu wachty na mostku, pod nadzorem, szczególnie w późniejszych etapach realizacji programu szkolenia na statku.

9 Wykonywanie przez przyszłego oficera wszelkich zadań i obowiązków wyliczonych w dzienniku szkolenia 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 dziennika szkolenia i z innych źródeł. Dziennik szkolenia powinien być kontrolowany i potwierdzany formalnie przez kapitana i pokładowego oficera szkoleniowego na początku, w trakcie i przy końcu każdej podróży. Dziennik szkolenia powinien być także sprawdzany i potwierdzany przez oficera szkoleniowego przedsiębiorstwa zarządzającego 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, w ramach zatwierdzonego programu szkolenia statkowego, że nabył biegłości i umiejętności działania w charakterze oficera wachtowego przynajmniej w następujących dziedzinach:

- .1 przygotowanie i wykonanie przejścia, włączając w to:
 - .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 przy pomocy ciał niebieskich i terestrycznych punktów odniesienia, 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 dla żeglugi i unikania zderzeń;
 - .4 obsługa układów napędowych i układu sterowniczego w celu utrzymywania kursu i prędkości;
 - .5 wykonywanie rutynowych czynności i procedur podczas wachty nawigacyjnej;
 - .6 wykonywanie manewrów wymaganych dla ratowania ludzi za burtą;
 - .7 inicjowanie czynności, które należy podejmować w przypadku nadciągającej 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 komunikacji radiowej oraz wzrokowej i dźwiękowej sygnalizacji w sytuacjach normalnych i awaryjnych; oraz
 - .10 kontrolowanie i obsługiwanie systemów bezpieczeństwa i alarmowych, włączając w to system wewnętrznego porozumiewania się.
- 12 Ocena możliwości i umiejętności pełnienia wachty nawigacyjnej powinna:
- .1 być dokonana na podstawie kryteriów oceny kompetencji dla funkcji przedstawionych w tabeli A-II/1, odnoszących się do żeglugi;
 - .2 zapewniać, że kandydat wykonuje obowiązki pełnienia wachty zgodnie z zasadami, których należy przestrzegać podczas pełnienia bezpiecznej wachty nawigacyjnej (sekcja A-VIII/2, część 4-1) oraz zgodnie z wytycznymi w sprawie pełnienia wachty nawigacyjnej (sekcja B-VIII/2, część 4-1).

Ocena kompetencji

13 Standard kompetencji, jaki należy osiągnąć, aby uzyskać dyplom oficera wachtowego, jest przedstawiony w tabeli A-II/1. Standard specyfikuje wymaganą wiedzę i biegłość oraz zastosowanie tej wiedzy i biegłości do norm wywiązywania się ze swoich obowiązków, wymaganych na statku.

14 Zakres wiedzy jest zawarty w koncepcji kompetencji. Dlatego ocena kompetencji powinna obejmować więcej zagadnień, niż bezpośrednie 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. Rozumie się przez 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 pomagało w upewnieniu się, że kandydat może:

- .1 pracować kompetentnie na różnych statkach i w różnych warunkach;
- .2 przewidywać, przygotować się i poradzić sobie 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 dzienniku szkolenia.

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 porównania tych dowodów z kryteriami wyszczególnionymi 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 (włącznie ze służbą pełnioną na statkach morskich);
- .2 testy biegłości/sprawności/kompetencji;
- .3 projekty i wyznaczone zadania do wykonania;
- .4 dowody dotychczasowego doświadczenia; oraz
- .5 pisemne, ustne i komputerowe techniki zadawania pytań.

18 Jedna lub więcej z pierwszych czterech wymienionych 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.

Szkolenie z astronawigacji

19 Poniższe dziedziny składają się na całokształt zalecanego szkolenia w zakresie astronawigacji:

- .1 prawidłowe wyregulowanie sekstantu w zakresie jego błędów regulowanych;
- .2 określenie skorygowanego odczytu mierzonej przez sekstant wysokości ciał niebieskich;
- .3 dokładne obliczanie wysokości i azymutów przy pomocy tablic redukcyjnych, z użyciem preferowanej metody;
- .4 wyliczanie czasu wysokości południkowej słońca;
- .5 wyliczanie szerokości geograficznej za pomocą obserwacji Gwiazdy Polarnej lub wysokości południkowej słońca;
- .6 dokładne wykreślanie linii pozycji statku oraz ustalanie pozycji;
- .7 określanie preferowaną metodą czasu widocznego wschodzącego/zachodzącego słońca;
- .8 identyfikowanie i wybieranie najbardziej przydatnych ciał niebieskich w okresie zmierzchu/brzasku;
- .9 określanie błędu kompasu przez obliczanie azymutu albo amplitudy przy użyciu preferowanej metody;
- .10 astronomia nawigacyjna wymagana jako pomoc w uzyskaniu wymaganych kompetencji, opisanych powyżej w punktach 19.1-19.9.

20 Szkolenie z astronawigacji może obejmować wykorzystywanie elektronicznych tablic nawigacyjnych oraz oprogramowania stosowanego do obliczeń astronawigacyjnych.

Sekcja B-II/2

Wytyczne dotyczące wydawania dyplomów kapitanom i starszym oficerom na statkach o pojemności brutto 500 lub większej

(Wytyczne - zobacz sekcja B-II/1)

Sekcja B-II/3

Wytyczne dotyczące wydawania dyplomów oficerom wachtowym i kapitanom statków o pojemności brutto mniejszej niż 500

(Wytyczne - zobacz sekcja B-II/1)

Sekcja B-II/4

Wytyczne dotyczące wydawania świadectw marynarzom wchodzącym w skład wachty nawigacyjnej

1 Oprócz wymagań wyszczególnionych w tabeli A-II/4 niniejszego Kodeksu, 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 z 1972 r. ze zmianami;
- .2 uzbrajanie trapu pilotowego;
- .3 rozumienie komend na ster podawanych przez pilotów w języku angielskim;
- .4 szkolenie w celu nabycia biegłości w jednostkach ratunkowych i łodziach ratowniczych;
- .5 dodatkowe obowiązki podczas cumowania i odcumowania oraz podczas operacji holowniczych;
- .6 podstawowa znajomość kotwiczenia;
- .7 podstawowa znajomość ładunków niebezpiecznych;
- .8 podstawowa znajomość procedur sztauowania i sposobów pobierania zapasów na statek; oraz
- .9 podstawowa znajomość utrzymania pokładu i narzędzi używanych na pokładzie.

Sekcja B-II/5

Wytyczne dotyczące wydawania świadectw starszym marynarzom

Szkolenie praktyczne na pokładzie statku powinno być udokumentowane w zatwierdzonym dzienniku praktyk.

ROZDZIAŁ III

Wytyczne dotyczące działu maszynowego

Sekcja B-III/1

Wytyczne dotyczące wydawania dyplomów oficerom odpowiedzialnym za wachtę w wachtowej siłowni okrętowej lub wyznaczonych na mechaników pełniących służbę w siłowni okresowo bezwachtowej

- 1 Narzędzia, o których mowa w tabeli A-III/1, 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 albo w ośrodkach szkoleniowych albo w odpowiednich, zatwierdzonych warsztatach.
- 3 Szkolenie praktyczne na pokładzie statku powinno być należycie udokumentowane w przez wykwalifikowanych egzaminatorów w dzienniku szkolenia.

Sekcja B-III/2

Wytyczne dotyczące wydawania dyplomów starszym oficerom mechanikom i drugim oficerom mechanikom na statkach morskich o mocy maszyn głównych 3000 kW lub większej

(Brak postanowień)

Wytyczne dotyczące szkolenia personelu inżynierskiego, wykonującego obowiązki kierownicze w zakresie eksploatacji i bezpieczeństwa siłowni elektrycznych o napięciu powyżej 1000 wolt

- 1 Przeszkolenie personelu inżynierskiego wykonującego obowiązki kierownicze w zakresie eksploatacji i bezpieczeństwa siłowni elektrycznych o napięciu powyżej 1000 wolt powinno obejmować co najmniej:
 - .1 wymagania funkcjonalne, operacyjne i dotyczące bezpieczeństwa dla okrętowych systemów wysokiego napięcia;
 - .2 przydzielanie odpowiednio wykwalifikowanego personelu do przeprowadzania konserwacji i napraw rozdzielni wysokiego napięcia;
 - .3 podejmowanie niezbędnych działań zaradczych w przypadku awarii w systemie wysokiego napięcia;
 - .4 opracowanie strategii przełączania dla elementów izolujących systemu wysokiego napięcia;
 - .5 wybranie odpowiedniej aparatury do izolowania i testowania wyposażenia wysokonapięciowego;

- .6 realizowanie procedury przełączania i izolowania w okrętowych systemach wysokiego napięcia, łącznie z dokumentacją dotyczącą bezpieczeństwa;
- .7 wykonywanie testów rezystancji izolacji oraz indeksu polaryzacji dla wyposażenia wysokonapięciowego.

Sekcja B-III/3

Wytyczne dotyczące wydawania dyplomów starszym i drugim oficerom mechanikom na statkach morskich o mocy maszyn głównych pomiędzy 750 kW a 3000 kW

(Brak postanowień)

Sekcja B-III/4

Wytyczne dotyczące wydawania świadectw marynarzom wchodzącym w skład wachty w wachtowej siłowni okrętowej lub wyznaczonym do wykonywania obowiązków w siłowni okresowo bezwachtowej

1 Oprócz wymagań stwierdzonych w sekcji A-III/4 niniejszego Kodeksu zachęca się Strony, aby ze względów bezpieczeństwa włączyły następujące tematy do szkolenia marynarzy wchodzących w skład 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.

Sekcja B-III/5

Wytyczne dotyczące wydawania świadectw starszym motorzystom

Szkolenie praktyczne na pokładzie statku powinno być udokumentowane w zatwierdzonym dzienniku szkolenia.

Sekcja B-III/6

Wytyczne dotyczące przeprowadzania szkoleń i wydawania dyplomów oficerom elektroautomatykom

Oprócz wymagań określonych w tabeli A-III/6 niniejszego Kodeksu, zachęca się Strony aby w swoich programach szkoleń uwzględniały rezolucję A.702(17) w sprawie wytycznych, dotyczących konserwacji radiowych urządzeń Światowego Morskiego Systemu Łączności Radiowej i Bezpieczeństwa (GMDSS).

Sekcja B-III/7

Wytyczne dotyczące przeprowadzania szkoleń i wydawania świadectw elektromonterom

(Brak postanowień)

ROZDZIAŁ IV**Szkolenie dotyczące radiokomunikacji i radiooperatorów****Sekcja B-IV/1**

Wytyczne dotyczące zastosowania rozdziału IV

(Brak postanowień)

Sekcja B-IV/2

Wytyczne dotyczące szkolenia i wydawania świadectw operatorom GMDSS

PRZESZKOLENIE ZWIĄZANE ZE ŚWIADECTWEM RADIOELEKTRONIKA I KLASY**Postanowienia ogólne**

1 Każdy kandydat ubiegający się o uzyskanie świadectwa, przed przystąpieniem do szkolenia powinien uzyskać potwierdzenie spełniania norm sprawności zdrowotnej, w szczególności słuchu, wzroku i mowy.

2 Szkolenie powinno być zgodne z postanowieniami Konwencji STCW, postanowieniami Regulaminu Radiokomunikacyjnego załączonego do Międzynarodowej Konwencji Telekomunikacji i postanowieniami aktualnie obowiązującej Międzynarodowej Konwencji o Bezpieczeństwie Życia na Morzu (Konwencja SOLAS), ze szczególnym naciskiem na postanowienia światowego morskiego systemu łączności alarmowej i bezpieczeństwa.(GMDSS). Tworząc wymagania dotyczące szkolenia, należy uwzględnić co najmniej wiedzę i wyszkolenie podane poniżej w punktach 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 punkcie 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 punktach 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, naziemnych satelitarnych stacji statkowych, satelitarnych radiopław awaryjnych (EPIRB), 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 usuwania 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 zapewnienia bezpieczeństwa;
 - .1.2 unikanie szkodliwych zakłóceń, szczególnie łączności w stanach zagrożenia i dla zapewnienia bezpieczeństwa; oraz
 - .1.3 zapobieganie nielegalnym transmisjom;
- .2 innych dokumentów, odnoszących się do postępowania operacyjnego i komunikacyjnego w stanach zagrożenia, łączności dla zapewnienia 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 Standardowych Morskich Zwrotów Komunikacyjnych IMO.

Pełnienie wachty i procedury

12 Znajomość zagadnień i wyszkolenie w zakresie:

- .1 procedur komunikacyjnych i dyscypliny w zapobieganiu szkodliwym zakłóceniom w podsystemach GMDSS;
- .2 procedur wykorzystywania informacji uzyskanych z przewidywania warunków propagacji dla określenia optymalnych częstotliwości dla komunikacji;
- .3 pełnienia wachty radiokomunikacyjnej odpowiedniej dla wszystkich podsystemów GMDSS, wymiany informacji w radiokomunikacji, szczególnie tych dotyczących stanów zagrożenia, sytuacji pilnych, procedur bezpieczeństwa oraz dzienników radiowych;
- .4 wykorzystywania 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 Międzynarodowego lotniczego i morskiego poradnika poszukiwania i ratowania (IAMSAR);
- .8 radiowych systemów i procedur porad medycznych; oraz
- .9 przyczyn fałszywych alarmów i sposobów ich unikania.

Praktyka

13 Należy przeprowadzić praktyczne wyszkolenie 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 zasadami zachowania ostrożności, gdy dotyczy to bezpieczeństwa;
- .3 dostatecznej i dokładnej sprawności obsługi klawiatury dla zapewnienia zadowalającej komunikacji;
- .4 technik operacyjnych 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 powtórnego właściwego zestrzajania;
- .4.3 wykorzystania radiowych urządzeń ratunkowych; oraz
- .4.4 wykorzystania satelitarnych radiopław awaryjnych, wskazujących pozycję niebezpiecznego wypadku (EPIRB);
- .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 urządzeń półprzewodnikowych i nowoczesnych obwodów oraz możliwości rozróżniania, czy obwód nadaje się do tego, aby złutować lub rozlutować go ręcznie;
- .9 wyszukiwania i usuwania usterek na poziomie elementów składowych, a także na poziomie płytki/modułu w innych przypadkach;
- .10 rozpoznawania i korygowania warunków, przyczyniających się do powstania uszkodzeń;
- .11 sposobów postępowania przy konserwacji, zarówno zapobiegawczych, jak i naprawczych dla całego wyposażenia radionawigacyjnego i wszystkich urządzeń komunikacyjnych GMDSS; oraz
- .12 metod eliminowania zakłóceń elektrycznych i elektromagnetycznych powstałych w wyniku spawania, ekranowania i bocznikowania.

Różne

- 14 Znajomość zagadnień oraz/lub szkolenie w zakresie:
 - .1 języka angielskiego, zarówno pisanego, jak i mówionego dla osiągnięcia zadowalającej komunikacji przydatnej dla zapewnienia bezpieczeństwa życia na morzu;
 - .2 geografii świata, zwłaszcza w odniesieniu do głównych tras żeglugowych, centrów koordynacji ratownictwa (RCC) i związanych z tymi usługami tras komunikacyjnych;
 - .3 umiejętności przetrwania na morzu, obsługi łodzi ratunkowych, łodzi ratowniczych, 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 zapewnienia 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 uzyskanie świadectwa, przed przystąpieniem do szkolenia powinien uzyskać potwierdzenie spełniania norm sprawności zdrowotnej, w szczególności słuchu, wzroku i mowy.

16 Szkolenie powinno być zgodne z postanowieniami Konwencji STCW i aktualnie obowiązującej Konwencji SOLAS, ze szczególnym naciskiem na postanowienia światowego morskiego systemu łączności alarmowej i bezpieczeństwa (GMDSS). Tworząc wymagania dotyczące szkolenia należy uwzględnić przynajmniej wiedzę i wyszkolenia podane poniżej w punktach 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 w punkcie 27 poniżej.

18 Znajomość wykorzystania, działania i zakresu obsługi podsystemów GMDSS, łącznie z charakterystyką systemu satelitarnego, 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 punktach 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, naziemnych satelitarnych stacji statkowych, satelitarnych radiopław awaryjnych (EPIRB), 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 usuwania 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 zapewnienia 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 zapewnienia 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 Kodeksu Sygnałowego i Standardowych Morskich Zwrotów Komunikacyjnych IMO.

Pełnienie wachty i procedury

26 Wszkolenie 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 Międzynarodowego lotniczego i morskiego poradnika poszukiwania i ratowania (IAMSAR);
- .8 radiowych systemów i procedur porad medycznych; oraz
- .9 przyczyn fałszywych alarmów i sposobów unikania ich.

Praktyka

27 Należy przeprowadzić 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 operacyjnych w zakresie:
 - .4.1 dostrojenia odbiornika i nadajnika do odpowiedniego trybu działania łącznie z cyfrowym selektywnym wywoływaniem selektywnym i telegrafia dalekopisową;
 - .4.2 nastawienia anteny i jej ponownego właściwego zestrojenia;
 - .4.3 wykorzystania radiowych urządzeń ratunkowych; oraz
 - .4.4 wykorzystania satelitarnych radiopław awaryjnych wskazujących pozycję niebezpiecznego wypadku (EPIRB);
- .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 wykrywania i usuwania usterek na poziomie płytek/modułów;
- .10 rozpoznania i korygowania warunków przyczyniających się do powstania uszkodzeń;
- .11 podstawowych procedur konserwacji zarówno zapobiegawczych, jak i naprawczych dla wszystkich urządzeń komunikacyjnych GMDSS i dla wyposażenia radionawigacyjnego; oraz
- .12 metod eliminowania zakłóceń elektrycznych, elektromagnetycznych powstających w wyniku spawania, ekranowania i bocznikowania.

Różne

28 Znajomość zagadnień oraz/lub szkolenie w zakresie:

- .1 języka angielskiego, zarówno pisanego, jak i mówionego dla osiągnięcia zadowalającej komunikacji przydatnej dla zapewnienia bezpieczeństwa życia na morzu;
- .2 geografii świata, zwłaszcza w odniesieniu do głównych tras żeglugowych, centrów koordynacji ratownictwa (RCC) i związanych z tymi usługami tras komunikacyjnych;
- .3 umiejętności przetrwania na morzu, obsługi łodzi ratunkowych, łodzi ratowniczych, 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 zapewnienia 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 Z OGÓLNYM ŚWIADECTWEM OPERATORA

Postanowienia ogólne

29 Każdy kandydat ubiegający się o uzyskanie świadectwa, przed przystąpieniem do szkolenia powinien uzyskać potwierdzenie spełniania norm sprawności zdrowotnej, w szczególności słuchu, wzroku i mowy.

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 punktach 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 punkcie 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 komunikację radiową w stanach zagrożenia, w sytuacjach pilnych i dla zapewnienia bezpieczeństwa;
 - .1.2 unikanie szkodliwych zakłóceń, szczególnie w stanach zagrożenia i dla zapewnienia bezpieczeństwa przepływu oraz
 - .1.3 zapobieganie nielegalnym transmisjom;
- .2 innych dokumentów, odnoszących się do postępowania operacyjnego i łączności w stanach zagrożenia, łączności dla zapewnienia 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 wykorzystywania Międzynarodowego Kodu Sygnałowego oraz Standardowych Morskich Zwrotów Komunikacyjnych 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 wykorzystywania 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 Międzynarodowego lotniczego i morskiego poradnika poszukiwania i ratowania (IAMSAR);
 - .8 radiowych systemów i procedur porad medycznych; oraz
 - .9 przyczyn fałszywych alarmów i sposobów unikania ich.

Praktyka

- 35 Należy przeprowadzić praktyczne szkolenie 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 operacyjnych w zakresie:

- .4.1 dostrojenia odbiornika i nadajnika do odpowiedniego trybu działania łącznie z cyfrowym wywoływaniem selektywnym i telegrafią dalekopisową;
- .4.2 ustawiania anteny i jej ponownego właściwego zestrojenia;
- .4.3 wykorzystania radiowych urządzeń ratunkowych; oraz
- .4.4 wykorzystania satelitarnych radiopław awaryjnych wskazujących pozycję niebezpiecznego wypadku (EPIRB).

Różne

36 Znajomość zagadnień oraz/lub szkolenie w zakresie:

- .1 języka angielskiego, zarówno pisanego, jak i mówionego dla osiągnięcia zadowalającej komunikacji przydatnej dla zapewnienia bezpieczeństwa życia na morzu;
- .2 geografii świata, zwłaszcza w odniesieniu do głównych tras żeglugowych, centrów koordynacji ratownictwa (RCC) i związanych z tymi usługami tras komunikacyjnych;
- .3 umiejętności przetrwania na morzu, obsługi łodzi ratunkowych, łodzi ratowniczych, 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 zapewnienia 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 Z OGRANICZONYM ŚWIADECTWEM OPERATORA

Ogólne

37 Każdy kandydat ubiegający się o uzyskanie świadectwa, przed przystąpieniem do szkolenia powinien uzyskać potwierdzenie spełniania norm sprawności zdrowotnej; w szczególności słuchu, wzroku i mowy.

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 punktach 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 punkcie 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 elementów Konwencji SOLAS i Regulaminu Radiokomunikacyjnego, które odnoszą się do obszaru A1, ze szczególnym naciskiem na:
 - .1.1 komunikację radiową w stanach zagrożenia, pilną i dla zapewnienia bezpieczeństwa;
 - .1.2 unikanie szkodliwych zakłóceń szczególnie łączności w stanach zagrożenia i dla zapewnienia bezpieczeństwa; oraz
 - .1.3 zapobieganie nielegalnym transmisjom;
- .2 innych dokumentów odnoszących się do postępowania operacyjnego i komunikacyjnego w stanach zagrożenia, łączności dla zapewnienia 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 Kodu Sygnałowego i Standardowych Morskich Zwrotów Komunikacyjnych IMO.

Pełnienie wachty i procedury

42 Szkolenie powinno odbywać się 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 zapewnienia bezpieczeństwa;
 - .2.2 kontrolowania częstotliwości awaryjnej w trakcie jednoczesnego kontrolowania lub pracy na przynajmniej jednej innej częstotliwości; oraz
 - .2.3 systemu cyfrowego selektywnego wywołania;
- .3 stosowania międzynarodowego alfabetu fonetycznego;
- .4 systemów i procedur zgłaszania się statków;
- .5 procedur radiokomunikacji UKF z Międzynarodowego lotniczego i morskigo poradnika poszukiwania i ratowania (IAMSAR);
- .6 radiowych systemów i procedur porad medycznych; oraz
- .7 przyczyn fałszywych alarmów i sposobów ich unikania.

Praktyka

- 43 Należy przeprowadzić praktyczne szkolenie 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 dla zapewnienia bezpieczeństwa; oraz
 - .3 technik operacyjnych 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); oraz
 - .3.4 odbiorników NAVTEX.

Różne

- 44 Znajomość zagadnień oraz/lub wyszkolenie w zakresie:
- .1 języka angielskiego w mowie i piśmie dla osiągnięcia zadowalającej komunikacji przydatnej dla zapewnienia bezpieczeństwa życia na morzu;
 - .2 centrów koordynacji ratownictwa (RCC) i związanych z tymi usługami tras komunikacyjnych;
 - .3 umiejętności przetrwania na morzu, obsługi łodzi ratowniczych, 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 zapewnienia bezpieczeństwa statku i jego personelu w związku z zagrożeniami ze strony sprzętu radiowego, w tym z zagrożeniem elektrycznym, chemicznym i mechanicznym oraz spowodowanym promieniowaniem; oraz
 - .6 pierwszej pomocy, łącznie z technikami reanimacyjnymi sercowo-oddechowymi.

WYSZKOLENIE W ZAKRESIE UTRZYMANIA I KONSERWACJI INSTALACJI GMDSS NA POKŁADZIE STATKU**Postanowienia ogólne**

45 Powołanie się na wymagania dotyczące konserwacji, zamieszczone w prawidło 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 równoważne 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 równoważnych kwalifikacji w zakresie konserwacji urządzeń elektronicznych są, wprowadzone do użytku przez Administrację jako właściwe.

47 Szkolenie zalecane poniżej nie przyznaje nikomu kwalifikacji 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 uznać, że szkolenie jest równoznaczne z elementami wymienionego świadectwa radioelektronika I klasy:

- .1 zakres wiedzy teoretycznej powinien obejmować przynajmniej tematy podane w punktach od 3 do 10;
- .2 zakres umiejętności praktycznych powinien obejmować przynajmniej tematy podane w punkcie 13; oraz
- .3 różne dodatkowe umiejętności i zakres wiedzy powinny obejmować przynajmniej tematy podane w punkcie 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 punktach od 17 do 24;
- .2 zakres umiejętności praktycznych powinien obejmować przynajmniej tematy podane w punkcie 27; oraz
- .3 różne dodatkowe umiejętności i zakres wiedzy powinny obejmować przynajmniej tematy podane w punkcie 28.

ROZDZIAŁ V

Wytyczne dotyczące specjalnego wyszkolenia i kwalifikacji załóg określonego typu statków

Sekcja B-V/1

Wytyczne dotyczące szkolenia i kwalifikacji załóg zbiornikowców

Osoba bezpośrednio odpowiedzialna

1 Pojęcie „osoba, która ponosi bezpośrednią odpowiedzialność” w rozumieniu punktów 3 i 5 przepisu V/1-1 oraz punktu 3 przepisu V/1-2, oznacza osobę władną podejmować decyzje w odniesieniu do załadunku, wyładunku, nadzorowania tranzytu lub przeładunku ładunku, czyszczenia zbiorników lub innych działań związanych z ładunkiem.

SZKOLENIE ZAPOZNAWCZE DLA CAŁEJ ZAŁOGI ZBIORNIKOWCA

2 Cała załoga zbiornikowca powinna przejść szkolenie zapoznawcze na pokładzie statku, a także – gdy jest to wymagane – na lądzie, przed wyznaczeniem im obowiązków na pokładzie statku, które powinno zostać przeprowadzone przez personel wykwalifikowany w zakresie obsługi oraz właściwości ładunków odpowiednio produktów naftowych, chemikaliów lub gazów skroplonych oraz związanych z tym procedur zapewnienia bezpieczeństwa. Szkolenie powinno obejmować co najmniej zagadnienia przedstawione poniżej w punktach 3-8.

Przepisy

3 Znajomość regulaminów statku, regulujących bezpieczeństwo załogi na pokładzie zbiornikowca w porcie i na morzu.

Zagrożenia dla zdrowia i środki ostrożności jakie należy podjąć

4 Niebezpieczeństwa kontaktu ze skórą, wdychania i przypadkowego połknięcia ładunku, szkodliwe właściwości przewożonych ładunków, wypadki z udziałem ludzi i przewidziane w takich sytuacjach udzielanie pierwszej pomocy, spisy zaleceń i zakazów.

Ochrona przeciwpożarowa i zwalczanie pożarów

5 Kontrola przestrzegania ograniczeń palenia tytoniu i gotowania; źródła zapłonu, zapobieganie pożarom i wybuchom, metody zwalczania pożarów; przenośne gaśnice i stałe instalacje gaśnicze.

Zapobieganie zanieczyszczeniom

6 Procedury, do jakich należy się stosować, aby zapobiegać zanieczyszczeniom powietrza i wody oraz kroki, jakie należy podjąć w wypadku wycieku przewożonej substancji.

Sprzęt ratunkowy i jego wykorzystanie

7 Właściwe wykorzystanie ubrań ochronnych i sprzętu, urządzeń reanimacyjnych, sprzętu ewakuacyjnego i ratunkowego.

Procedury postępowania w przypadku alarmu

8 Zapoznanie się z procedurami postępowania w przypadku alarmu.

SPRAWDZANIE KWALIFIKACJI

9 Kapitan każdego zbiornikowca do przewozu produktów naftowych, chemikaliów i gazów skroplonych powinien upewnić się, że oficer lub inna osoba w pierwszej kolejności odpowiedzialna za ładunek posiada odpowiednie świadectwo, wydane, potwierdzone lub uprawnomocnione zgodnie z wymogami odpowiednio prawidła V/1-1 punkt 3, prawidła V/1-1 punkt 5 lub prawidła V/1-2 punkt 3 i posiada odpowiednie świeże doświadczenie praktyczne, nabyte na pokładzie odpowiedniego typu zbiornikowca, pozwalające temu oficerowi lub tej osobie bezpiecznie wykonywać powierzone obowiązki.

WYTYCZNE DOTYCZĄCE ZATWIERDZONEGO SZKOLENIA NA POKŁADZIE STATKU

Postanowienia ogólne

10 Celem odbycia kwalifikującej służby na pokładzie statku jest uzyskanie przeszkolenia i nabycie wiedzy w zakresie bezpiecznego przewozu ładunków na określonych rodzajach zbiornikowców.

11 W celu uzyskania przez daną osobę doświadczenia, stosownego do jej obowiązków na danym rodzaju zbiornikowca, na którym ta osoba pełni służbę, odwołując się do prawidła V/1-1, punkt 4.2.2, prawidła V/1-1, punkt 6.2.2 oraz prawidła V/1-2, punkt 4.2.2, szkolenie na pokładzie statku powinno:

- .1 kłaść nacisk na przekazywanie doświadczenia praktycznego oraz mieć związek z charakterem zatrudnienia członka załogi, tzn. szkolenia dla działu pokładowego i dla maszynowni powinny być zróżnicowane;
- .2 być przeprowadzane pod nadzorem personelu wykwalifikowanego i doświadczonego w operacjach przeładowywania, znajomości właściwości oraz procedurach zapewniania bezpieczeństwa dla ładunków przewożonych przez statek;
- .3 odbywać się na pokładzie zbiornikowca, przewożącego produkty stosowne do świadectwa przeszkolenia/ potwierdzenia, o które ubiega się uczestnik szkolenia i powinno być tak zorganizowane, że wyposażenie specjalistyczne jest uruchomione, ale część tego szkolenia może odbywać się w trakcie podróży pod balastem pomiędzy kolejnymi podróżami z ładunkiem;
- .4 obejmować przynajmniej trzy operacje załadunku i wyładunku; oraz

- .5 obejmować przynajmniej zagadnienia wymienione w „Kryteriach, jakie powinny być spełnione przez szkolenia na pokładzie statku” w punkcie 19.

12 Program szkolenia na pokładzie statku nie może w żaden sposób wpływać na bezpieczny przebieg rejsu ani zdolność żeglugową statku.

Program szkolenia na pokładzie statku

13 Uczestnik szkolenia powinien znajdować się na statku w charakterze nadliczbowego członka załogi (tzn. uczestnik szkolenia nie powinien mieć żadnych innych obowiązków poza udziałem w realizacji programu szkolenia i obowiązkami, przydzielonymi mu na wypadek sytuacji alarmowej).

14 Program szkolenia na pokładzie statku powinien być nadzorowany i koordynowany przez przedsiębiorstwo zarządzające statkiem, na którym ma być pełniona służba na statku i który został wyznaczony przez to przedsiębiorstwo jako statek szkolny.

15 Przez cały czas uczestnik szkolenia powinien być świadomy faktu, że dwie osoby na statku są w każdym momencie odpowiedzialne bezpośrednio za kierowanie programem szkolenia na pokładzie statku. Jedną z nich jest wykwalifikowany oficer morski, nazywany „pokładowym oficerem szkoleniowym”, który pod kierownictwem kapitana powinien organizować i nadzorować program szkolenia. Drugą powinna być osoba wyznaczona przez przedsiębiorstwo zarządzające, która nazywana jest „oficerem szkoleniowym przedsiębiorstwa zarządzającego”, a która powinna ponosić ogólną odpowiedzialność za program szkolenia i współpracę z ośrodkami szkoleniowymi.

16 Uczestnik szkolenia powinien być wyposażony w dziennik szkolenia umożliwiający obszerne zapisywanie praktycznego szkolenia i nabywanego doświadczenia na morzu. Dziennik szkolenia o zatwierdzonym układzie powinien być ułożony w taki sposób, aby mogła dostarczać szczegółowych informacji o zadaniach i obowiązkach, które powinny być podejmowane, oraz o postępie w kierunku ich zrealizowania. Odpowiednio wypełniona i podpisana przez kapitana taka książka praktyk będzie stanowiła jednoznaczny dowód, że strukturalny program szkolenia na pokładzie statku został zrealizowany, stanowiąc podstawę do wydania odpowiedniego świadectwa odbycia zaawansowanego szkolenia w zakresie operacji dotyczących ładunku zbiornikowców.

17 W trakcie zatwierdzonego programu szkolenia na pokładzie statku, uczestnik szkolenia powinien w takim stopniu zostać poinstruowany o operacjach załadunku, wyładunku, nadzorowania tranzytu, przeładunku ładunku, czyszczenia zbiorników lub innych operacji związanych z ładunkiem na zbiornikowcu, aby uzyskać pewność, że nabyte doświadczenie jest równe co najmniej doświadczeniu uzyskanemu w trakcie trzech miesięcy normalnej służby.

18 Jeśli w trakcie miesięcznego okresu szkolenia na pokładzie statku nie będzie mógł być osiągnięty wymóg trzykrotnego zrealizowania operacji załadunku i trzykrotnego zrealizowania operacji wyładunku, to okres szkolenia na pokładzie statku powinien zostać wydłużony o czas odpowiedni do zadowalającego spełnienia tych kryteriów.

Kryteria, jakie powinny spełnić szkolenia na pokładzie statku

19 Szkolenie na pokładzie statku powinno dostarczyć wiedzy i zapewnić nabycie doświadczenia, stosownie do odpowiednich rodzajów zbiornikowców, a mianowicie:

.1 Bezpieczeństwo

.1.1 Wszystkie rodzaje zbiornikowców

- .1 System zarządzania bezpieczeństwem statku
- .2 Wyposażenie i procedury ochrony przeciwpożarowej odpowiednio do rodzaju ładunku
- .3 Procedury udzielania pierwszej pomocy medycznej odpowiednio do rodzaju ładunku, w tym Poradnik pierwszej pomocy medycznej (MFAG) do wykorzystywania w wypadkach, związanych z przewozem towarów niebezpiecznych
- .4 Zagrożenia odpowiednio do rodzaju statku/ładunku, w tym także przepisy dotyczące palenia, zaistnienie atmosfery ubogiej w tlen, utrata przytomności na skutek wdychania węglowodorów oraz toksyczność
- .5 Systemy oceny ryzyka
- .6 Zezwolenia na pracę, włącznie z pozwoleniem na użycie palnika oraz procedurami wchodzenia do przestrzeni zamkniętych
- .7 Stosowanie sprzętu ochrony osobistej

.1.2 Dodatkowo dla zbiornikowców do przewozu gazów skroplonych

1. Niebezpieczeństwa i środki ostrożności związane z przeładunkiem i przechowywaniem ładunków w temperaturach kriogenicznych

.2 Konstrukcje, ładunki, zbiorniki ładunkowe i rurociągi

.2.1 Wszystkie rodzaje zbiornikowców

- .1 Konstrukcja i ograniczenia kadłuba/zbiornika
- .2 Rejsowe połączenia drobnicowe
- .3 Właściwości i zagrożenia wiążące się z rodzajami przewożonych ładunków, w tym stosowanie Kart Bezpieczeństwa Materiałowego (MSDS)
- .4 Zagrożenia, jakie operacje przeładunkowe (takie jak wydmuchiwanie / odgazowanie / czyszczenie zbiornika) mogą powodować w systemach wentylacji pomieszczeń załogi oraz kroki podejmowane dla złagodzenia tych zagrożeń
- .5 Konfigurowanie układu ładunków i balastu
- .6 Pompy i związane z nimi wyposażenie
- .7 Wyposażenie specjalistyczne, związane z operacjami dokonywanymi na ładunkach
- .8 Szczegóły konstrukcji zbiornika i ich wpływ na operacje dokonywane na ładunkach

.2.2 Dodatkowo dla zbiornikowców do przewozu gazów skroplonych

- .1 Stosowanie segregacji, separacji i śluz powietrznych do utrzymania obszarów z bezpieczną, nie wybuchową atmosferą
- .2 Zbiornik ładunkowy, bariera wewnętrzna, przestrzenie izolujące oraz zawory nadmiarowe rurociągów i systemy odprowadzania oparów
- .3 Sprężarki oparów ładunkowych i związane z nimi wyposażenie

.3 Przeglębienie i stateczność

.3.1 Wszystkie rodzaje zbiornikowców

- .1 Informacje o stateczności zbiornikowca i sprzęt obliczeniowy
- .2 Znaczenie utrzymywania poziomów naprężeń w dopuszczalnych granicach
- .3 Niebezpieczeństwo wskutek efektu swobodnej powierzchni cieczy oraz efektu falowania płynu w zbiorniku (chlupotania)

.4 Operacje ładunkowe

.4.1 Wszystkie rodzaje zbiornikowców

- .1 Wstępne zaplanowanie załadunku / opieki nad ładunkiem podczas tranzytu, operacje wyładunku/balastowania
- .2 Prowadzenie ewidencji
- .3 Procedury rozpoczynania/zatrzymywania, włącznie z awaryjnym zatrzymaniem
- .4 Konieczność zwrócenia uwagi na urządzenia cumownicze w trakcie operacji ładunkowych
- .5 Wymagania dotyczące wydmuchiwania i napełniania gazem obojętnym oraz związane z tym zagrożenia
- .6 Załadunek ładunków, włącznie z operacjami doładowywania ładunku na głębszej wodzie
- .7 Wyładunek ładunków, włącznie z operacjami opróżniania i usuwania resztek ze zbiornika
- .8 Kontrolowanie ładunku podczas operacji załadunku/wyładunku, włącznie z próbkowaniem tam, gdzie jest to wymagane
- .9 Pomiar zbiornika oraz systemy alarmowe
- .10 Niebezpieczeństwa wynikające z wyładowań elektrostatycznych i zapobieganie im
- .11 Operacje balastowania i usuwania balastu
- .12 Wymagania eksploatacyjne, włącznie z kontrolą powłok

.4.2 Dodatkowo dla zbiornikowców do przewozu chemikaliów

- .1 Polimeryzacja, kompatybilność różnych rodzajów ładunków, kompatybilność powłok zbiornika oraz inne reakcje
- .2 Funkcje inhibitorów i katalizatorów reakcji.
- .3 Rozcieńczenie oparów/gazów

.4.3 Dodatkowo dla zbiornikowców do przewozu gazów skroplonych

- .1 Polimeryzacja, kompatybilność różnych rodzajów ładunków, kompatybilność powłok zbiornika oraz inne reakcje
- .2 Funkcje inhibitorów i katalizatorów reakcji
- .3 Przyczyny efektów ciśnienia wstecznego oraz nagłego wzrostu ciśnienia
- .4 Wykorzystanie odzyskanej pary ładunku jako paliwa dla statku
- .5 Rozcieńczenie oparów/gazów
- .6 Operacje wydmuchiwania i oziębiania
- .7 Funkcjonowanie i konserwowanie wyposażenia do ponownego skraplania
- .8 Zrozumienie i umiejętność wykorzystywania systemu transferu rozliczeniowego

.4.4 Dodatkowo dla zbiornikowców do przewozu ropy naftowej

- .1 Systemy przemywania ropą naftową

.5 Przemycanie/czyszczenie zbiornika

.5.1 Wszystkie rodzaje zbiornikowców

- .1 Systemy czyszczenia zbiorników oraz odpowiednie wyposażenie montowane na zbiornikowcach
- .2 Wstępne planowanie operacji przemywania/czyszczenia zbiornika
- .3 Procedury przemywania zbiornika, w tym także wydmuchiwanie i napełnianie gazem obojętnym
- .4 Kontrola popłuczyn/resztek ładunkowych
- .5 Zagrożenia elektrostatyczne
- .6 Wymagania dotyczące stopnia czystości
- .7 Wymagania konserwacyjne

.5.2 Dodatkowo dla zbiornikowców do przewozu chemikaliów

- .1 Usuwanie inhibitorów i pozostałości
- .2 Stosowanie środków wchłaniających, środków czyszczących oraz detergentów

.5.3 Dodatkowo dla zbiornikowców do przewozu gazów skroplonych

- .1 Zgazowanie w wysokiej temperaturze / odparowanie resztek gazu ciekłego oraz proces regazyfikacji

.6 Systemy gazów obojętnych

.6.1 Wszystkie rodzaje zbiornikowców

- .1 Systemy gazu obojętnego i odpowiednie wyposażenie montowane na zbiornikowcach

- .2 Zagrożenia wiążące się ze zobojętnianiem przestrzeni zamkniętych ze szczególnym uwzględnieniem bezpiecznego wchodzenia do zbiorników.
- .3 Operacje przedmuchiwania, utrzymywania atmosfery gazu obojętnego oraz odgazowania.
- .4 Wymagania dotyczące konserwacji

.7 Zapobieganie zanieczyszczaniu środowiska oraz kontrola zanieczyszczeń

.7.1 Wszystkie rodzaje zbiornikowców

- .1 Przepisy, dokumentacje i plany o zasięgu międzynarodowym, opublikowane przez państwo bandery i przez przedsiębiorstwo zarządzające
- .2 Działanie funkcjonujących na zbiornikowcach systemów i wyposażenia do zapobiegania skażeniom środowiska, włącznie z monitorowaniem czynności wyładowkowych
- .3 Działanie funkcjonującego na zbiornikowcach wyposażenia do zabezpieczania zanieczyszczeń

.8 Wyposażenie i przyrządy do detekcji gazów

.8.1 Wszystkie rodzaje zbiornikowców

- .1 Wykorzystywanie i kalibrowanie osobistych, przenośnych i stacjonarnych analizatorów gazu, ze szczególnym uwzględnieniem wyposażenia do monitorowania tlenu i węglowodorów
- .2 Działanie, konserwacja i ograniczenia układów pomiaru poziomu w zbiornikach ładunkowych, alarmy od przekroczenia poziomu oraz układy pomiaru temperatury

.8.2 Dodatkowo dla zbiornikowców do przewozu gazów skroplonych

- .1 Funkcjonowanie i konserwacja układu pomiaru temperatury kadłuba

.9 Publikacje

.9.1 Wszystkie rodzaje zbiornikowców

- .1 Międzynarodowe, opracowane przez państwo bandery i przez przedsiębiorstwo zarządzające publikacje dotyczące funkcjonowania zbiornikowca, w tym także konwencje SOLAS, MARPOL oraz różne przydatne poradniki
- .2 Podręczniki eksploatacji i konserwacji poszczególnych elementów wyposażenia pokładowego
- .3 Przyjęte normy przemysłowe oraz Kodeks zasad bezpieczeństwa pracy (np. opracowane przez Międzynarodową Izbę Żeglugi (ICS), Międzynarodowe Morskie Forum Przedsiębiorców Paliwowych (OCIMF), Międzynarodowe Stowarzyszenie Gazowców i Operatorów Terminali (SIGTTO))

Sekcja B-V/1-1

Wytyczne dotyczące wyszkolenia i kwalifikacji kapitanów, oficerów i marynarzy pełniących służbę na zbiornikowcach do przewozu produktów naftowych i do przewozu chemikaliów

SZKOLENIE DOTYCZĄCE ZBIORNIKOWCÓW DO PRZEWOZU PRODUKTÓW NAFTOWYCH

20 Szkolenie wymagane przez punkty 2.2 i 4.3 prawidła V/1-1 w odniesieniu do zbiornikowców do przewozu produktów naftowych powinno być zrealizowane według planu szkolenia, który jednoznacznie wyjaśnia wszystkim zainteresowanym stronom, jakie są cele szkolenia. Szkolenie powinno być przeprowadzane na statku i na lądzie, w zależności od potrzeb. Powinno ono być uzupełnione praktycznym instruktążem na statku oraz - tam, gdzie jest to możliwe - na odpowiednich urządzeniach na lądzie. Wszystkie szkolenia i instruktąż powinny być przeprowadzone przez należycie wykwalifikowany i posiadający odpowiednie doświadczenie personel.

21 W jak najszerszym stopniu należy wykorzystywać znajdujące się na statku instrukcje dotyczące urządzeń i ich obsługi, filmy i odpowiednie pomoce wizualne, a także należy dokonać omówienia roli oficerów ds. bezpieczeństwa statku oraz komitetów bezpieczeństwa.

SZKOLENIE DOTYCZĄCE ZBIORNIKOWCÓW DO PRZEWOZU CHEMIKALIÓW

22 Szkolenie wymagane przez punkty 2.2 i 6.3 prawidła V/1-1 w odniesieniu do zbiornikowców do przewozu chemikaliów powinno być zrealizowane według planu szkolenia, który jednoznacznie wyjaśnia wszystkim zainteresowanym stronom, jakie są cele szkolenia. Szkolenie powinno być przeprowadzane na statku i na lądzie, w zależności od potrzeb. Powinno ono być uzupełnione praktycznym instruktążem na statku oraz - tam, gdzie jest to możliwe - na odpowiednich urządzeniach na lądzie. Wszystkie szkolenia i instruktąż powinny być przeprowadzone przez należycie wykwalifikowany i posiadający odpowiednie doświadczenie personel.

23 W jak najszerszym stopniu należy wykorzystywać znajdujące się na statku instrukcje dotyczące urządzeń i ich obsługi, filmy i odpowiednie pomoce wizualne, a także należy dokonać omówienia roli oficerów ds. bezpieczeństwa statku oraz komitetów bezpieczeństwa.

Sekcja B-V/1-2

Wytyczne dotyczące wyszkolenia i kwalifikacji kapitanów, oficerów i marynarzy pełniących służbę na zbiornikowcach do przewozu gazów skroplonych

SZKOLENIE DOTYCZĄCE ZBIORNIKOWCÓW DO PRZEWOZU GAZÓW SKROPLONYCH

24 Szkolenie wymagane przez punkty 2.2 i 4.3 prawidła V/1-2 w odniesieniu do zbiornikowców do przewozu gazów skroplonych powinno być zrealizowane według planu szkolenia, który jednoznacznie wyjaśnia wszystkim zainteresowanym stronom, jakie są cele szkolenia. Szkolenie powinno być przeprowadzane na statku i na lądzie, w zależności od potrzeb. Powinno ono być uzupełnione praktycznym instruktążem na statku oraz - tam, gdzie jest to możliwe - na odpowiednich urządzeniach na lądzie. Wszystkie szkolenia

i instruktaż powinny być przeprowadzone przez należycie wykwalifikowany i posiadający odpowiednie doświadczenie personel.

25 W jak najszerszym stopniu należy wykorzystywać znajdujące się na statku instrukcje dotyczące urządzeń i ich obsługi, filmy i odpowiednie pomoce wizualne, a także należy dokonać omówienia roli oficerów ds. bezpieczeństwa statku oraz komitetów bezpieczeństwa.

Sekcja B-V/2

Wytyczne dotyczące wyszkolenia członków załogi na statkach pasażerskich

ZAAWANSOWANE SZKOLENIE Z ZAKRESU ZWALCZANIA POŻARÓW

1 Dla oficerów oraz załogi na statkach pasażerskich powinno być przeprowadzone dodatkowe szkolenie, akcentujące trudności w zwalczaniu pożarów, w tym także dostęp do pomieszczeń zamkniętych oraz zapobieganie rozprzestrzenianiu się ognia na pomieszczenia przyległe

KONTROLA PRZECIWAWARYJNA

2 Opracowując standardy kompetencji, przedstawione w sekcjach A-II/1, A-II/2 i A-III/2, a mające na celu zadbanie o osiąganie niezbędnego poziomu wiedzy teoretycznej, zrozumienia oraz biegłości w zakresie ochrony przeciwwawaryjnej i zapewnienia wodoszczelności kadłuba, przedsiębiorstwa zarządzające i instytucje szkoleniowe powinny brać pod uwagę następujące aspekty, składające się na minimum wiedzy, zrozumienia oraz biegłości w zakresie ochrony przeciwwawaryjnej i zapewnienia wodoszczelności kadłuba:

Kompetencje

Minimalizowanie groźby zatopienia statku i utrzymywanie stanu gotowości do reagowania na sytuacje awaryjne, mogące doprowadzić do naruszenia wodoszczelności kadłuba statku.

Wiedza, zrozumienie i biegłość

Planowanie oraz organizacja ochrony przeciwwawaryjnej na pokładzie statku

Systemy ochrony przeciwwawaryjnej, wyposażenie (komory) oraz awaryjne drogi ewakuacyjne

Najważniejsze elementy w utrzymaniu stateczności i wodoszczelności kadłuba

Znaczenie, jakie ma zabezpieczenie przed zatonięciem i utrzymywanie przedziałów wodoszczelnych

Działania podejmowane na pokładzie statku w przypadku eksplozji, wejścia na mieliznę, zderzenia lub pożaru

Metody ochrony przeciwwawaryjnej, spójne ze znajdującym się na pokładzie statku wyposażeniem, w tym instalacje zęzowe statku i pompy.

Sekcja B-V/a

Wytyczne dotyczące dodatkowego wyszkolenia dla kapitanów i starszych oficerów dużych statków oraz statków o nietypowych cechach manewrowych

1 Ważne jest, aby kapitanowie i starsi oficerowie posiadali stosowne doświadczenie i odbyli odpowiednie przeszkolenie przed podjęciem obowiązków kapitana czy pierwszego oficera na dużych statkach lub statkach o nietypowych cechach manewrowych i obsługowych, znacznie różniące się od tych, na których pełnili służbę uprzednio. Takie cechy spotyka się głównie w przypadku statków mających znaczną wyporność lub długość, szczególną konstrukcję lub zdolnych do rozwijania dużych prędkości.

2 Przed objęciem stanowiska na takim statku, kapitanowie i starsi oficerowi powinni:

- .1 zostać poinformowani przez przedsiębiorstwo zarządzające o szczegółach cech manewrowych statku, szczególnie w odniesieniu do wiedzy, zrozumienia i sprawności wymienionych pod hasłem manewrowanie i obsługa statku w kolumnie 2 tabeli A-II/2 – „Minimalny standard kompetencji dla kapitana i starszego oficera na statkach o pojemności brutto 500 ton lub większej”; oraz
- .2 zostać zaznajomieni z użyciem wszystkich urządzeń nawigacyjnych i manewrowych, zainstalowanych na danym statku, włączając w to możliwości tych urządzeń i ich ograniczenia.

3 Zanim kandydat na kapitana obejmie dowództwo na jednym z wymienionych powyżej statków, powinien wykazać się w dostatecznym stopniu wymaganą ogólną praktyką i doświadczeniem jako kapitan lub starszy oficer i albo:

- .1 posiadać odpowiednie wymagane doświadczenie w manewrowaniu pod nadzorem statkami takiego samego typu lub statkami o podobnych cechach manewrowych; lub
- .2 odbyć stosowny zatwierdzony kurs na symulatorze manewrowym z instalacją pozwalającą odtworzyć cech manewrowe takiego statku.

4 Dodatkowe wyszkolenie i kwalifikacje kapitanów i starszych oficerów jednostek o dynamicznej konstrukcji nośnej oraz jednostek o dużych prędkościach powinny odpowiadać stosownym wytycznym IMO zawartym odpowiednio: w Kodeksie bezpieczeństwa dla jednostki o dynamicznej konstrukcji nośnej oraz w Kodeksie bezpieczeństwa dla jednostki szybkiej (kodeks HSC z 1994 roku oraz kodeks HSC z 2000 roku).

Sekcja B-V/b

Wytyczne dotyczące szkolenia oficerów i marynarzy odpowiedzialnych za operacje przeładunkowe na statkach przewożących luzem stałe substancje szkodliwe i niebezpieczne

1 Szkolenie należy podzielić na dwie części, część ogólną, dotyczącą obowiązujących zasad oraz część dotyczącą zastosowania tych zasad w działaniach na statku. Całe szkolenie i instruktaż powinny być przeprowadzone przez właściwie wykwalifikowany i posiadający odpowiednie doświadczenie personel oraz obejmować co najmniej tematykę przedstawioną poniżej w punktach od 2 do 14.

ZASADY

Cechy i właściwości

2 Istotne cechy fizyczne i właściwości chemiczne substancji stwarzających zagrożenie i niebezpiecznych, w stopniu wystarczającym do tego, aby zapewnić podstawowe zrozumienie tkwiącego w nich niebezpieczeństwa i zagrożenia.

Klasyfikacja materiałów o niebezpiecznych właściwościach chemicznych

3 Klasy 4-9 towarów niebezpiecznych IMO i zagrożenia związane z każdą z tych klas; oraz materiały stanowiące zagrożenie jedynie w postaci ładunku masowego luzem (MHB), wymienione w Międzynarodowym kodeksie przewozu stałych ładunków masowych (IMSBC).

Zagrożenia dla zdrowia

4 Niebezpieczeństwo wynikające z kontaktu ze skórą, 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 r. ze zmianami.

6 Ogólne zastosowanie i zaznajomienie się z Międzynarodowym kodeksem przewozu stałych ładunków masowych (IMSBC) ze szczególnym odniesieniem do:

- .1 bezpieczeństwa załogi, włącznie ze sprzętem ratunkowym i urządzeniami pomiarowymi, ich wykorzystania i praktycznego stosowania oraz interpretacji wyników;
- .2 niebezpieczeństwa związanego z ładunkiem, który ma tendencje do przemieszczania 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 samoreaktywnych i pokrewnych; wymagania dotyczące segregacji w celu zapobiegania podgrzaniu i zapłonowi; emisja trujących lub palnych 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 palnych, od kwasów i od źródeł ciepła, dla uniknięcia pożaru, eksplozji oraz tworzenia się gazów toksycznych.

Klasa 6.1. Substancje toksyczne

9 Zanieczyszczenia artykułów spożywczych, miejsc pracy i pomieszczeń mieszkalnych oraz wentylacji.

Klasa 7 - Materiały 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 odpowiedniej odległości oddzielającej; segregacja od innych niebezpiecznych towarów.

Klasa 8 - Substancje powodujące korozję

11 Niebezpieczeństwo powodowane przez substancje zawilgocone.

Klasa 9 - Różne niebezpieczne substancje i przedmioty

12 Przykłady i związane z nimi zagrożenia; zagrożenia od materiałów niebezpiecznych przewożonych wyłącznie jako ładunek masowy luzem (kodeks IMSCB); ogólne i szczegółowe środki ostrożności przy sztauowaniu; środki ostrożności przy pracy i w transporcie; wymagania dotyczące segregacji.

Środki ostrożności podejmowane dla zapewnienia bezpieczeństwa oraz procedury awaryjne

13 Bezpieczeństwo elektryczne w przestrzeniach ładunkowych; środki ostrożności, jakie należy podjąć przy wchodzeniu do przestrzeni zamkniętych, o atmosferze ubogiej w tlen, zawierającej gazy trujące lub palne; możliwe skutki pożaru przy transporcie substancji każdej z klas; wykorzystanie Procedur Reagowania Awaryjnego dla statków przewożących towary niebezpieczne; plany awaryjne i sposoby postępowania, których należy przestrzegać w razie zdarzeń z udziałem substancji niebezpiecznych i stanowiących zagrożenie oraz zastosowanie w tym względzie w razie potrzeby - poszczególnych ustępów Międzynarodowego kodeksu przewozu stałych ładunków masowych (IMSBC).

Pierwsza pomoc medyczna

14 Opracowany przez IMO Poradnik Pierwszej Pomocy Medycznej do zastosowania w wypadkach obejmujących towary niebezpieczne (MFAG) oraz jego wykorzystanie i zastosowanie w połączeniu z innymi poradnikami i poradnictwem medycznym przez radio.

Sekcja B-V/c

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 na statku. Wszystkie szkolenia i instruktaże powinny być prowadzone przez właściwie wykwalifikowany i posiadający doświadczenie personel i obejmować tematy podane poniżej w punktach od 2 do 19.

ZASADY**Cechy i właściwości**

2 Istotne cechy fizyczne i właściwości chemiczne substancji stwarzających zagrożenie i niebezpiecznych, wystarczające do tego, aby zapewnić podstawowe zrozumienie tkwiącego w nich niebezpieczeństwa i zagrożenia.

Klasyfikacja substancji niebezpiecznych i stanowiących zagrożenie oraz materiałów o niebezpiecznych właściwościach chemicznych

3 Klasy 1-9 towarów niebezpiecznych IMO i zagrożenia związane z każdą z tych klas.

Zagrożenia dla zdrowia

4 Niebezpieczeństwo wynikające w przypadku kontaktów ze skórą, wdychania, połknięcia i promieniowania.

Konwencje, przepisy i zalecenia

5 Ogólne zaznajomienie się ze stosownymi wymaganiami z rozdziałów II-2 i VII Konwencji SOLAS z 1974 r. i Załącznika III do MARPOL 73/78 włącznie z jego wprowadzeniem w życie przez Kodeks IMDG.

Wykorzystywanie i zaznajomienie się z Międzynarodowym morskim kodeksem towarów niebezpiecznych (IMDG)

6 Ogólna znajomość wymagań Kodeksu IMDG, dotyczących deklarowania, dokumentowania, opakowań, etykietowania i oznakowania tablicami; załadunek kontenerów i pojazdów, przenośne zbiorniki, kontenery zbiornikowe i cysterny samochodowe, a także inne jednostki transportowe wykorzystywane do przewozu substancji niebezpiecznych.

7 Znajomość identyfikacji, znakowania i etykietowania dla potrzeb sztauwowania, zabezpieczania, separowania i segregowania na różnych typach statków wymienionych w Kodeksie IMDG.

8 Bezpieczeństwo załogi, łącznie ze sprzętem ratunkowym i urządzeniami pomiarowymi, ich wykorzystanie i praktyczne zastosowanie oraz interpretacja wyników.

ZASTOSOWANIE NA POKŁADZIE STATKU

Klasa 1 - Substancje wybuchowe

9 Podział na 6 działów zagrożeń i 13 grup zgodności; opakowania i magazynki używane do przewożenia materiałów wybuchowych; zdatność konstrukcyjna do użytkowania kontenerów i pojazdów, przepisy dotyczące sztauowania, w tym specjalne pomieszczenia dla potrzeb sztauowania na pokładzie i pod pokładem, segregacja od innych niebezpiecznych towarów z innych klas w obrębie klasy 1 i od towarów nie stwarzających niebezpieczeństwa, transport i sztauowanie na statkach pasażerskich; dostosowanie przestrzeni ładunkowych; środki ochrony; środki ostrożności, jakie należy podjąć podczas załadunku i wyładunku.

Klasa 2 - Gazy (sprężone, skroplone, schłodzone lub rozpuszczone pod ciśnieniem), palne, niepalne, nietoksyczne i toksyczne

10 Rodzaje naczyń ciśnieniowych i przenośnych zbiorników, łącznie ze stosowanymi urządzeniami upustowymi i zamykającymi; kategorie sztauowania, ogólne środki ostrożności przy sztauowaniu, w tym przy sztauowaniu gazów łatwopalnych i trujących oraz gazów, które są substancjami zanieczyszczającymi środowisko morskie.

Klasa 3 - Palne substancje płynne

11 Opakowania, kontenery zbiornikowe, zbiorniki przenośne i cysterny samochodowe, kategorie sztauowania, włącznie ze szczególnymi wymaganiami dotyczącymi zbiorników z tworzyw sztucznych; ogólne środki ostrożności przy sztauowaniu, w tym przy sztauowaniu substancji zanieczyszczających środowisko morskie, wymagania dotyczące segregacji; środki ostrożności, jakie należy podjąć, gdy przewożone są płyny palne w podwyższonej 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 i sztauowanie w kontrolowanej temperaturze w celu zapobieżenia rozpadowi i ewentualnej eksplozji; kategorie sztauowania; ogólne środki ostrożności przy sztauowaniu, w tym środki stosowane w przypadku substancji samoreaktywnych i pokrewnych, odczulonych materiałów wybuchowych i substancji zanieczyszczających środowisko morskie, wymagania dotyczące segregacji w celu zapobiegania podgrzaniu i zapłonowi, emisja trujących lub palnych gazów i tworzenie się mieszanin wybuchowych.

Klasa 5.1. - Substancje utleniające**Klasa 5.2. - Nadtlenki organiczne**

13 Typy opakowań; przewożenie i sztauowanie w kontrolowanych temperaturach 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, kwasów i źródeł ciepła w celu uniknięcia pożaru, eksplozji oraz tworzenia się gazów toksycznych, 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 sztauwowania; ogólne środki ostrożności przy sztauwaniu, w tym przy sztauwaniu płynów toksycznych i palnych oraz substancji zanieczyszczających środowisko morskie; wymagania dotyczące segregacji, szczególnie zważywszy to, że właściwościami tych substancji jest ich zdolność do spowodowania śmierci albo poważnych uszczerbków zdrowia ludzkiego, sposoby postępowania odkażającego w przypadku rozlania.

Klasa 7 - Substancje radioaktywne

15 Typy opakowań, wskaźnik transportowy w odniesieniu do sztauwowania i segregacji; sztauwowanie i oddzielanie nie wywołanych błon fotograficznych i płyt od oddziaływania na ludzi oraz na artykuły żywnościowe; kategorie sztauwowania, ogólne wymagania przy sztauwaniu, wymagania dotyczące segregacji i zachowania odpowiedniej odległości oddzielającej; segregacja od innych niebezpiecznych towarów.

Klasa 8 - Substancje powodujące korozję

16 Typy opakowań; kategorie sztauwowania; ogólne środki ostrożności przy sztauwaniu, w tym przy sztauwaniu cieczy powodujących korozję, palnych i substancji zanieczyszczających środowisko morskie; wymagania dotyczące segregacji, szczególnie jeśli uwzględnić, że wspólną ich cechą jest zdolność do powodowania poważnych uszkodzeń żywej tkanki.

Klasa 9 - Różne niebezpieczne substancje i artykuły

17 Przykłady zagrożeń, w tym zanieczyszczenia morza.

Środki bezpieczeństwa oraz procedury awaryjne

18 Bezpieczeństwo elektryczne w przestrzeniach ładunkowych; środki ostrożności, jakie należy podjąć przy wchodzeniu do przestrzeni zamkniętych, o atmosferze ubogiej w tlen, zawierającej gazy trujące lub palne; prawdopodobne skutki wycieku lub pożaru podczas transportu substancji, uwzględnianie zdarzeń na pokładzie i pod pokładem, stosowanie Procedur Reagowania Awaryjnego IMO dla statków przewożących towary niebezpieczne; plany awaryjne i sposoby postępowania, których należy przestrzegać w razie zdarzeń z udziałem substancji niebezpiecznych.

Pierwsza pomoc medyczna

19 Opracowany przez IMO Poradnik Pierwszej Pomocy Medycznej do zastosowania w wypadkach obejmujących towary niebezpieczne (MFAG) oraz jego wykorzystanie i zastosowanie w połączeniu z innymi poradnikami i poradnictwem medycznym przez radio.

Sekcja B-V/d

Wytyczne dotyczące stosowania postanowień Konwencji STCW do ruchomych jednostek przybrzeżnomorskich (jednostek MOU)

- 1 Postanowienia Konwencji STCW stosują się do członków załóg jednostek MOU o napędzie własnym, biorących udział w rejsach.
- 2 Postanowienia Konwencji STCW nie stosują się do jednostek MOU bez napędu własnego ani do jednostek MOU „na posterunku”.
- 3 Opracowując odpowiednie standardy dla szkoleń i wydawania świadectw dla przypadku, gdy jednostka MOU jest „na posterunku”, państwo bandery powinno uwzględnić stosowne zalecenia IMO. W szczególności, wszyscy członkowie załóg jednostek MOU bez napędu własnego oraz – tam, gdzie jest to wymagane – także innych jednostek powinni spełniać wymagania Konwencji STCW ze zmianami.
- 4 Od jednostek MOU z napędem własnym, biorących udział w rejsach wymaga się, aby posiadały one dokumenty potwierdzające bezpieczne kompletowanie załogi
- 5 Jednostki MOU „na posterunku” podlegają krajowemu ustawodawstwu państwa nadbrzeżnego, w którego wyłącznej strefie ekonomicznej (EEZ) one operują. Takie państwa nadbrzeżne powinny również uwzględniać stosowne zalecenia IMO i nie powinny one ustanawiać dla jednostek MOU zarejestrowanych w innych państwach norm ostrzejszych niż normy obowiązujące dla jednostek MOU zarejestrowanych w tym państwie przybrzeżnym.
- 6 Cała załoga specjalistyczna zatrudniona na pokładach jednostek MOU (niezależnie od tego czy posiadają one napęd własny czy nie) powinna przejść odpowiednie zaznajomienie się oraz szkolenie podstawowe zgodnie ze stosownymi zaleceniami IMO.

Sekcja B-V/e

Zalecenia dotyczące szkolenia oraz podnoszenia kwalifikacji przez kapitanów i oficerów wachtowych na pokładach statków zaopatrzeniowych platform wiertniczych (OSV)

- 1 Ważne jest, aby kapitanowie i oficerowie uczestniczący w działaniach zaopatrzeniowych dla platform wiertniczych nabyli stosownego doświadczenia lub odbyli odpowiednie przeszkolenie przed podjęciem swoich obowiązków na statkach zaopatrzeniowych platform wiertniczych. Celem powinno być nabycie doświadczenia operacyjnego na pokładzie lub połączenie doświadczenia operacyjnego i szkolenia na symulatorach.
- 2 Kapitanowie i oficerowie powinni zdawać sobie sprawę ze specyficznych cech manewrowania i prac przeładunkowych, wspólnych dla statków zaopatrzeniowych platform wiertniczych.
- 3 Przed przystąpieniem do realizacji operacji zaopatrzeniowych dla platform, kapitan i oficerowie powinni:
 - .1 posiadać wiedzę z dziedziny morskiego przemysłu wydobywczego oraz znajomość terminów stosowanych w ramach różnych działań;
 - .2 zrozumieć znaczenie utrzymywania bezpiecznej odległości roboczej przez cały czas pracy w pobliżu samej platformy oraz zainstalowanych na niej urządzeń;

- .3 posiadać wiedzę o manewrowaniu statkiem oraz utrzymywaniu stanowiska pozycyjnego w różnych warunkach pogodowych
- .4 zdawać sobie sprawę ze specyficznych parametrów konstrukcyjnych statków; oraz
- .5 rozumieć konieczność zapewnienia nieograniczonego pola widzenia przestrzeni roboczych.

4 Znajdując się na pokładzie statku zaopatrzeniowego platform wiertniczych, kapitan i oficerowie powinni:

- .1 posiadać wiedzę o właściwościach przeładunkowych i zachowaniach się statków wyposażonych w różne układy napędowe; oraz
- .2 umieć operować statkiem zaopatrzeniowym platform wiertniczych w bezpośredniej bliskości instalacji na platformie oraz innych statków.

5 Kapitanowie powinni zdawać sobie sprawę z konieczności zaznajomienia ze swoimi obowiązkami innych członków załogi, uczestniczących w operacjach realizacji zaopatrzenia platform wiertniczych.

Statki zaopatrzeniowe platform wiertniczych wykonujące czynności manewrowania kotwicą

6 Ważne jest, aby kapitanowie i oficerowie wachtowi na pokładach statków zaopatrzeniowych platform wiertniczych, uczestniczący w czynnościach manewrowania kotwicą, posiadali odpowiednie doświadczenie i przeszli stosowne przeszkolenie.

7 Przed przystąpieniem do wykonywania czynności manewrowania kotwicą, kapitanowie i oficerowie wachtowi powinni:

- .1 być należycie poinformowani o właściwościach manewrowych statku w odniesieniu do manewrowania kotwicą, włącznie – między innymi – ze znajomością:
 - .1.1 nawigacji i utrzymywania pozycji;
 - .1.2 manewrowania statkiem;
 - .1.3 dokładnej wiedzy o stateczności statków zaopatrzeniowych platform wiertniczych, w szczególności w przypadku kombinacji następujących czynników: niskiej wartości maksymalnego ramienia stateczności statycznej (GZ_{max}), niskiego pokładu otwartego i dużych sił zewnętrznych; stosowania kalkulatorów ładunkowych oraz występowanie konfliktu pomiędzy sztywnym i odpornym na przechyły statkiem a wygodnym środowiskiem roboczym na pokładzie; potencjalnego pogorszenia stateczności w przypadku korzystania z urządzeń przeciwprzechyłowych; oraz

- .1.4 postępowania w stwarzających zagrożenie obszarach pól naftowych, włącznie z usytuowaniem wszelkich rurociągów lub innych konstrukcji na dnie morskim, w obszarach gdzie istnieje prawdopodobieństwo użycia kotwic lub innych urządzeń do cumowania; oraz
- .2 być dokładnie zaznajomieni ze sposobami korzystania z wszelkich przyrządów i systemów, zainstalowanych na statku, mających związek i biorących udział w operacjach manewrowania kotwicą, włącznie ze znajomością ich możliwości i ograniczeń, w tym między innymi:
 - .2.1 stosowania różnych pędników sterujących, napędu konwencjonalnego lub azymutalnego;
 - .2.2 odbioru ładunku, przeładunku, podnoszenia ciężarów, odholowywania, manewrowania kotwicą i stawiania na kotwicy przy platformach wiertniczych, barkach i instalacjach wiertniczych;
 - .2.3 holowania urządzeń wiertniczych, barek i innych statków;
 - .2.4 pracy wciągarek dźwigowych i wciągarek holowniczych o uciagu na pału do 600 ton metrycznych
 - .2.5 szczegółową, gruntowną znajomość podstaw działania wciągarek holowniczych i wciągarek do manewrowania kotwicami; w szczególności – funkcjonowania urządzeń ograniczania obciążenia i systemów wysprzęgania oraz wyposażenia towarzyszącego, takiego jak bolce (trzczenie) holownicze i stopery; oraz
 - .2.6 istotnej różnicy pomiędzy awaryjnym wysprzęganiem haków (zaczepów) holowniczych i wciągarek.

8 Kapitanowie i oficerowie wachtowi podczas wykonywania czynności manewrowania kotwicą powinni posiadać dostateczne i odpowiednie przeszkolenie oraz doświadczenie, uzyskane poprzez wykonywanie pod nadzorem określonej liczby holowań platform wiertniczych, ustalonej przez Administrację. Przeszkolenie może być uzupełnione przez odpowiednie szkolenie na symulatorze.

Sekcja B-V/f

Wytyczne dotyczące szkolenia i praktyki zawodowej personelu obsługi systemów dynamicznego pozycjonowania

1 Dynamiczne pozycjonowanie określane jest jako system, za pomocą którego pozycja i kurs statku o napędzie własnym jest automatycznie sterowana przy użyciu jego własnych jednostek napędowych.

2. Personel obsługi systemu dynamicznego pozycjonowania (DP) powinien odbyć odpowiednie przeszkolenie i praktykę zawodową. Elementy teoretyczne takiego szkolenia powinny umożliwić operatorowi systemu dynamicznego pozycjonowania (DPO) zrozumieć działanie systemów DP oraz jego elementów. Wiedza, zrozumienie oraz nabyte doświadczenie powinny umożliwić załodze bezpieczne kierowanie statkiem za pomocą

systemu DP, z należytą dbałością o bezpieczeństwo życia na morzu i o ochronę środowiska morskiego.

3 Program szkolenia i praktyki zawodowej powinien obejmować następujący zakres zagadnień, dotyczących systemów DP:

- .1 stacja sterująca (komputer sterujący) systemu DP;
- .2 wytwarzanie energii i zarządzanie jej wykorzystywaniem;
- .3 jednostki napędowe;
- .4 systemy referencyjne określania pozycji statku;
- .5 systemy referencyjne określania kursu statku;
- .6 systemy referencyjne określania warunków środowiskowych; oraz
- .7 systemy referencyjne określania oddziaływania sił zewnętrznych, takie jak przyrządy do pomiaru naciągu liny holowniczej.

4 Szkolenie i doświadczenie powinny obejmować zakres rutynowych czynności DP, a także obsługę błędów, usterek, incydentów i sytuacji awaryjnych w systemie DP, aby można było uzyskać pewność, że czynności są kontynuowane lub kończone w sposób bezpieczny. Szkolenie nie powinno być ograniczone tylko do operatorów systemów DP i kapitanów ubiegających się o uprawnienia DP; także inni członkowie załogi, jak np. oficer elektroautomatyk i oficer mechanik mogą wymagać dodatkowego przeszkolenia i odbycia praktyki zawodowej na pokładzie statku, aby uzyskać pewność, że będą oni w stanie należycie wykonywać swoje obowiązki na statku wyposażonym w system DP. Należy rozważyć przeprowadzenie odpowiednich ćwiczeń z zakresu DP, jako elementów odbywanego na pokładzie szkolenia i praktyki zawodowej. Operatorzy systemów DP powinni być obeznani z rodzajami i celami dokumentowania związanego z operacjami DP, takimi jak podręczniki eksploatacji, metodyka analizy sytuacji awaryjnych i ich skutków (FMEA) oraz wykresy ograniczeń utrzymania statku na pozycji.

5 Wszystkie szkolenia powinny być prowadzone przez odpowiednio wykwalifikowany i posiadający stosowne doświadczenie personel.

6 Po mianowaniu na statek pracujący w trybie DP, kapitan, operatorzy systemu DP oraz pozostały personel przeszkolony w tematyce DP powinien zostać zaznajomiony ze specyfiką wyposażenia zainstalowanego na statku oraz z charakterystyką statku. Szczególnie dogłębnie należy rozważyć charakter prac wykonywanych na statku oraz znaczenie systemu DP dla tych prac.

Sekcja B-V/g

Wytyczne dotyczące szkolenia kapitanów i oficerów na statkach wykorzystywanych na wodach polarnych

1 Ważne jest, aby kapitanowie oraz oficerowie wachtowi i oficerowie mechanicy odpowiedzialni za wachtę maszynową statków wykorzystywanych na wodach polarnych posiadali stosowne doświadczenie oraz przeszkolenie w następującym zakresie:

- .1 Przed objęciem wyznaczonych obowiązków na pokładach takich statków:
 - .1.1 W przypadku kapitanów oraz oficerów wachtowych, szkolenie powinno dostarczać podstawowej wiedzy przynajmniej w zakresie tematyki przedstawionej poniżej, w punkcie 2-11; oraz
 - .1.2 W przypadku oficerów odpowiedzialnych za wachtę maszynową, szkolenie powinno dostarczać podstawowej wiedzy przynajmniej w zakresie tematyki przedstawionej poniżej, w punktach 3, 6, 10 i 11.
- .2 Kapitanowie i starsi oficerowie mechanicy powinni dysponować dostatecznym i odpowiednim doświadczeniem w obsłudze statków na wodach polarnych.

Charakterystyka lodu – obszary lodowe

2 Interpretowanie różnych map lodów oraz świadomość ograniczeń, wynikających z danych meteorologicznych i oceanograficznych, fizyka lodu; tworzenie się, narastanie, starzenie się oraz faza topienia się lodu; rodzaje i zwartość lodu; ciśnienie lodu; tarcie na lodzie pokrytym śniegiem; wpływ przechłodzonej mgły i oblodzenia, środki zapobiegające oblodzeniu i łagodzenie konsekwencji oblodzenia; warunki lodowe w różnych regionach i w różnych porach roku, w tym także różnice pomiędzy Arktyką i Antarktyką; przewidywanie konsekwencji szybkiej przemiany w lód a warunki pogodowe; ruchy gór lodowych i lodu dryfującego

Osiągi statku w warunkach lodowych oraz w mroźnym klimacie

3 Charakterystyki statków; rodzaje statków, konstrukcje kadłuba; wymagania odnośnie wytrzymałości na lód; klasy lodowe według różnych towarzystw klasyfikacyjnych – klasa polarna i przepisy miejscowe; przygotowywanie do warunków zimowych i utrzymywanie gotowości statku; osiągi systemu w niskich temperaturach.

Planowanie podróży i przejść podczas żeglugi w lodach

4 Wyznaczanie bezpiecznej marszruty statku i planowanie podróży w taki sposób, aby uniknąć – tam, gdzie to możliwe – lodu, włącznie z interpretowaniem różnych form zobrazowania (zdjęć satelitarnych) lodu oraz danych pomocnych w przygotowaniu strategicznego zaplanowania podróży; wpływanie w lód z otwartego morza dla uniknięcia kolizji z górami lodowymi oraz niebezpieczne warunki lodowe; nawigacja prowadzona w taki sposób, aby można było określić, czy wpływanie na obszary, na których znajduje się lód lub góry lodowe jest bezpieczne czy też niebezpieczne z uwagi na ciemności, fałę martwą, mgłę lub lód stłoczony.

Użycie i obsługa statku podczas żeglugi na wodach pokrytych lodem

5 Przygotowania i ocena ryzyka przed wplynięciem na wody pokryte pływającym lodem; samodzielne eksploatowanie statku w warunkach różnych klas lodowych i różnych

rodzajów lodu; bezpieczna prędkość w obecności lodu i gór lodowych; komunikowanie się z lodołamaczem i innymi statkami; prowadzenie nawigacji w warunkach różnej zwartości lodu i różnego stopnia pokrycia nim wód; zdawanie sobie sprawy ze wzrostu zużycia energii ruchu; wykorzystywanie gór lodowych jako schronienia oraz torowanie sobie drogi przez zbity lód.

6 Wykorzystywanie różnych rodzajów systemów napędowych oraz steru, przy uwzględnianiu wytrzymałości systemu i jego ograniczeń wydajnościowych; stosowanie systemów zapewnienia odpowiedniego przegłębienia i przechyłu bocznego statku, obciążenie siłowni i problemy z chłodzeniem.

Przepisy i zalecenia

7 Lokalne wymagania dotyczące pływania po różnych akwenach, w tym postanowienia Traktatu Antarktycznego; międzynarodowe przepisy i zalecenia.

Ograniczenia dotyczące wyposażenia

8 Wykorzystywanie na wodach polarnych terestrycznych pomocy nawigacyjnych i związane z nimi zagrożenia; błędy własne kompasów na wysokich szerokościach geograficznych; rozróżnianie celów radarowych i cech charakterystycznych powierzchni (topografii) lodu w przypadku zakłóceń biernych od lodu; ograniczenia elektronicznych systemów pozycjonowania na dużych szerokościach geograficznych; ograniczenia dotyczące map morskich oraz locji; ograniczenia systemów komunikacyjnych.

Środki bezpieczeństwa i procedury postępowania w sytuacjach awaryjnych

9 Dostępność danych hydrograficznych, wystarczających dla bezpiecznej żeglugi; środki ostrożności podejmowane, gdy żegluga odbywa się na wodach, dla których nie istnieją dokładne mapy morskie; ograniczenia gotowości i odpowiedzialności w zakresie działań poszukiwawczych i ratowniczych, włącznie z obszarem A4 systemu GMDSS oraz jego ograniczeniami w zakresie urządzeń komunikacji SAR; świadomość potrzeby planowania awaryjnego; znajomość procedur holowania; znaczenie kontaktu z innymi statkami oraz z lokalną organizacją SAR; zdawanie sobie sprawy z niebezpieczeństwa wynikającego z narażenia załogi na niskie temperatury; procedury i techniki opuszczania statku i przetrwania na lodzie; problemy wynikające ze zmęczenia personelu spowodowanego hałasem i wibracjami; transport dodatkowych zasobów, takich jak zbiorniki, żywność i dodatkowa odzież; świadomość zwiększonego zagrożenia konsekwencjami wypadków na wodach polarnych.

10 Ustanowienie bezpiecznych procedur roboczych; zdawanie sobie sprawy z najczęściej występujących uszkodzeń kadłuba i wyposażenia oraz sposoby zapobiegania im; ograniczenia stosowania systemów przeciwpożarowych.

Czynniki związane ze środowiskiem morskim

11 Obszary morskie wrażliwe na wszelkie substancje wypompowane za burtę; obszary, na których żegluga jest zabroniona lub powinno się jej tam unikać; obszary specjalne w konwencji MARPOL; ograniczenia sprzętu do likwidacji wycieków ropy do wody; plan

dotyczący walki z rosnącymi ilościami śmieci, wody zęzowej, szlamu, ścieków kanalizacyjnych itp.; konsekwencje zanieczyszczenia środowiska w klimacie zimnym.

ROZDZIAŁ VI

Wytyczne dotyczące stanu zagrożenia, bezpieczeństwa pracy, ochrony statku, opieki medycznej i funkcji ratowniczych

Sekcja B-VI/1

Minimalne wymogi doszkolenia zapoznawczego, szkolenia podstawowego i instruktażu dla wszystkich członków załogi w zakresie bezpieczeństwa

OCHRONA PRZECIWPÓŻAROWA I ZWALCZANIE POŻARÓW

1 Szkolenie w zakresie ochrony przeciwpożarowej i zwalczania pożarów, wymagane zgodnie z sekcją A-VI/1, powinno obejmować przynajmniej elementy teoretyczne i praktyczne wyszczególnione poniżej, w punktach 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, ilość ciepła uwalnianego w procesie spalania, dolna granica palności (LFL), górna granica palności (UFL), zakres palności, utrzymywanie atmosfery obojętnej (inertyzacja), elektryczność statyczna, temperatura zapłonu, samozapłon;
- .4 zagrożenie pożarowe 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 maszynowni, papierosy, przegrzanie (łóżysk), urządzenia kuchenne (piece, kanały spalinowe, patelnie, grzejniki itd.), samoistny zapłon (ładunek, odpady itp.), 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 przeciwpożarowe;
- .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 (CO₂), piana, systemy zraszania wodą pod ciśnieniem w pomieszczeniach kategorii specjalnej 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 rozwiązania 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 pomieszczenia, w tym drogi ewakuacji, środki do odgazowania zbiorników, podział na klasy A, B i C, systemy gazu obojętnego;
- .12 organizacja zwalczania pożaru na statku, łącznie z ogłaszaniem alarmów głównych, plany ochrony przeciwpożarowej, stanowiska alarmowe i obowiązki poszczególnych osób, łączność wraz z łącznością statek-brzeg podczas postoju w porcie, procedury działania załogi, okresowe ćwiczenia na statku, systemy patrolowania,
- .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 substancje przeciwpożarowe włącznie z wodą, strumieniem zwartym, strumieniem z rozpylaczy, mgłą, zatapianiem; piana o niskim, średnim i wysokim stopniu rozprężania; dwutlenek węgla (CO₂), piana tworząca błonę wodną (AFFF), proszek gaśniczy, nowe rozwiązania i urządzenia.

Szkolenie praktyczne

3 Szkolenie praktyczne, przedstawione 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 stosowania różnych typów przenośnych gaśnic;

- .2 stosowania samodzielnych 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 za pomocą piany, proszku lub innego odpowiedniego czynnika chemicznego;
- .6 wejścia i przejścia przez przedział, do którego wpompowano pianę o wysokim stopniu rozprężania, z linką ratowniczą, ale bez aparatu oddechowego;
- .7 gaszenia pożaru w pomieszczeniach zamkniętych wypełnionych dymem, z założonym aparatem oddechowym;
- .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; proszku gaśniczego lub dozowników piany;
- .10 przeprowadzenia ratowania w pomieszczeniu wypełnionym dymem, z założonym aparatem oddechowym.

Postanowienia ogólne

4 Szkolonym powinno się również uświadomić konieczność utrzymywania na statku stanu gotowości.

PODSTAWOWA PIERWSZA POMOC

5 Szkolenie medyczne stopnia podstawowego, dotyczące udzielania pierwszej pomocy, wymagane przez правило VI/1, będące częścią szkolenia podstawowego, powinno zostać przeprowadzone w początkowej fazie szkolenia zawodowego, 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 ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZESPOŁOWA

6 Administracje powinny wziąć pod rozwagę znaczenie komunikowania się i rolę znajomości języka w zapewnieniu bezpieczeństwa życia i mienia na morzu, a także w zapobieganiu zanieczyszczeniom środowiska morskiego. Międzynarodowy charakter branży morskiej, 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 przyczyniać się do

zapewnienia bezpiecznej praktyki poprzez ograniczenie błędów ludzkich przy przekazywaniu najistotniejszych 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 zapewnienia bezpieczeństwa, także za sprawą wprowadzenia do użycia Standardowych Morskich Zwrotów Komunikacyjnych IMO.

8 Administracje powinny rozważyć korzyści płynące z zapewnienia członkom załóg możliwości posługiwania się przynajmniej elementarnym słownictwem języka angielskiego z naciskiem na stosowanie go w terminologii i sytuacjach związanych z morzem.

Sekcja B-VI/2

Wytyczne dotyczące wydawania świadectw przeszkoleń w zakresie jednostek ratunkowych, łodzi ratowniczych i szybkich łodzi ratowniczych

1 Każdy kandydat ubiegający się o wydanie świadectwa, przed przystąpieniem do szkolenia powinien uzyskać potwierdzenie spełnienia wymogów sprawności zdrowotnej, w szczególności tych, dotyczących wzroku i słuchu.

2 Szkolenie powinno być przeprowadzone stosownie do postanowień Międzynarodowej Konwencji o Bezpieczeństwie Życia na Morzu (SOLAS) ze zmianami.

3 Strony mogą także zatwierdzić wymóg udziału w szkoleniu oraz odbycie praktyki zawodowej na pokładzie statku (np. w formie udziału w ćwiczeniach) dla utrzymania wymaganego standardu kompetencji zgodnie z tabelą A-VI/2-1, w dziedzinach wymienionych w sekcji A-VI/2, punkty 6.1.2, 6.1.3, 6.1.4, 6.2.1 oraz 12.1.5. Administracje powinny mieć na uwadze, że takie szkolenie na pokładzie statku w tych dziedzinach może zostać przeprowadzone przy dobrej pogodzie i po uzyskaniu zezwolenia wydanego na mocy przepisów portowych.

Sekcja B-VI/3

Wytyczne dotyczące szkolenia przeciwpożarowego stopnia wyższego

(Brak postanowień)

Sekcja B-VI/4

Wytyczne dotyczące wymagań w zakresie pierwszej pomocy medycznej oraz opieki medycznej

Programy szkolenia dla członków załogi, wyznaczonych do podejmowania prac i obowiązków oraz przyjmowania odpowiedzialności, wymienionych w kolumnie 1 tabeli A-VI/4-1 dla zapewnienia pierwszej pomocy medycznej na pokładzie statku, powinny odpowiednio uwzględniać wytyczne zawarte w zrewidowanym Międzynarodowym Poradniku Medycznym dla Załóg Statków.

Sekcja B-VI/5

Wytyczne dotyczące szkoleń i wydawania świadectw przeszkoleń dla oficerów ochrony statku

- 1 Szkolenie powinno być zgodne z postanowieniami Kodeksu ISPS oraz Konwencji SOLAS ze zmianami.
- 2 Po zakończeniu szkolenia, oficer ochrony statku powinien znać język angielski w stopniu wystarczającym do prawidłowego interpretowania i przekazywania komunikatów odnoszących się do ochrony statku lub urzędzeń portowych
- 3 W stanie wyższej konieczności, gdy osoba posiadająca świadectwo przeszkolenia jako oficer ochrony statku jest okresowo nieosiągalna, Administracja może zezwolić członkowi załogi, mającemu wyznaczone specjalne obowiązki i zakres odpowiedzialności w zakresie ochrony oraz zapoznanemu z planem zapewnienia ochrony statku, na wykonywanie wszystkich obowiązków i ponoszenie odpowiedzialności związanych z funkcją oficera ochrony statku, aż do pierwszego portu docelowego lub przez okres nieprzekraczający 30 dni, w zależności od tego, który z tych okresów czasu jest dłuższy. Przedsiębiorstwo zarządzające powinno możliwie najszybciej poinformować właściwe władze następnego portu (portów) o podjętych w tej mierze krokach.

Sekcja B-VI/6

Wytyczne dotyczące obowiązującego minimum wymagań w zakresie instruktażu i szkolenia dotyczącego ochrony statku dla wszystkich członków załogi

Szkolenie zapoznawcze oraz świadomość znaczenia ochrony

- 1 Członkowie załogi oraz personel pokładowy nie są specjalistami w dziedzinie ochrony niniejszych postanowień Konwencji oraz Kodeksu nie jest uczynienie z nich specjalistów w tym zakresie.
- 2 Członkowie załogi oraz personel pokładowy powinni odbyć stosowne przeszkolenie lub instruktaż z dziedziny ochrony oraz przeszkolenie zapoznawcze, aby uzyskać wymaganą wiedzę i zrozumienie potrzeby wykonywania nałożonych na nich obowiązków oraz wspólnego przyczyniania się do poprawy ochrony żeglugi.
- 3 Członkowie załogi, którym nie przydzielono obowiązków związanych z ochroną, powinni przynajmniej jeden raz w trakcie swojej pracy zawodowej ukończyć szkolenie z zakresu świadomości ochrony lub instruktaż opisany w sekcji A-VI/6. Nie ma konieczności aktualizacji lub przedłużania ważności takiego szkolenia, jeżeli dany członek załogi lub personelu pokładowego spełnia wymagania związane ze znajomością problematyki ochrony, wyszczególnione w prawidło VI/6 i bierze udział w ćwiczeniach i manewrach, wymaganych przez Kodeks ISPS.

Członkowie załogi, którym przydzielono obowiązki związane z ochroną

- 4 Zwrot „którym przydzielono obowiązki związane z ochroną”, pojawiający się w sekcji A-VI/6 oznacza, że w ramach planu ochrony statku, danej osobie przydzielone zostały specjalne obowiązki i odpowiedzialność z zakresu ochrony.

5 Członkowie załogi, którym przydzielono obowiązki związane z ochroną, powinni ukończyć szkolenie opisane w sekcji A-VI/6 przynajmniej jeden raz w trakcie swojej pracy zawodowej. Nie ma konieczności aktualizacji lub przedłużania ważności takiego szkolenia, jeżeli dany członek załogi lub personelu pokładowego spełnia wymagania związane ze znajomością problematyki bezpieczeństwa podane w prawidło VI/6 i bierze udział w ćwiczeniach i manewrach, wymaganych przez Kodeks ISPS.

6 Osoby prowadzące „przeszkolenie zapoznawcze związane z ochroną” zgodnie z sekcją A-VI/6 nie muszą spełniać wymagań ani prawidła I/6 ani sekcji A-I/6.

7 W stanie wyższej konieczności, gdy wymagane jest, aby obowiązki związane z zapewnieniem ochrony statku zostały podjęte przez osobę zakwalifikowaną do wykonywania wyznaczonych obowiązków związanych z ochroną statku, a taka osoba jest tymczasowo nieosiągalna, Administracja może zezwolić członkowi załogi, któremu nie przydzielono obowiązków związanych z ochroną, ale pod warunkiem, że został on zapoznany z planem ochrony statku, na wykonywanie takich obowiązków aż do pierwszego portu docelowego lub przez okres nie przekraczający 30 dni, w zależności od tego, który z tych okresów czasu jest dłuższy.

ROZDZIAŁ VII

Wytyczne dotyczące dyplomów alternatywnych

Sekcja B-VII/1

Wytyczne dotyczące wydawania dyplomów alternatywnych

(Brak postanowień)

Sekcja B-VII/2

Wytyczne dotyczące specjalnych zintegrowanych programów szkoleń obsługi pokładu i maszynowni

1 Każda Strona powinna zapewnić, aby specjalny zintegrowany program szkolenia, obejmującego obsługę pokładu i maszynowni:

- .1 był realizowany w oparciu o zatwierdzony program szkolenia;
- .2 odbywał się na lądzie, w obiektach instytucji szkolenia morskiego oraz/lub na pokładzie zatwierdzonego statku szkolnego; oraz
- .3 był dokumentowany w zatwierdzonym dzienniku szkolenia.

Sekcja B-VII/3

Wytyczne dotyczące zasad regulujących wydawanie dyplomów alternatywnych

(Brak postanowień)

ROZDZIAŁ VIII

Wytyczne dotyczące pełnienia wachty

Sekcja B-VIII/1

Wytyczne dotyczące zdolności do pełnienia służby

Zapobieganie zmęczeniu

1 Przy przestrzeganiu wymagań dotyczących okresu odpoczynku, pojęcie „nadrzędne warunki działania” powinno być interpretowane tak, aby warunki te oznaczały tylko zasadnicze prace na statku, które nie mogą ulec opóźnieniu ze względu na bezpieczeństwo, ochronę statku 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 na statku powinien być wyczulony na czynniki, które mogą przyczynić się do zmęczenia w tym także i te, które określiła Organizacja, i powinien brać je pod uwagę podczas podejmowania decyzji dotyczących 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 lub nieuzasadniony. 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 lub inne obowiązki;
- .2 częstotliwość i długość okresów urlopowych oraz udzielanie urlopów kompensacyjnych są materialnymi czynnikami zapobiegania 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 Wyjątki ustalone w sekcji A-VIII/1, punkt 9, należy rozumieć jako wyjątki ustanowione przez Konwencję MOP dotyczącą godzin pracy marynarzy i obsadzania statków załogą z 1996 r. (nr 180) lub przez Konwencję MOP o pracy na morzu, 2006, po jej wejściu w życie. Sytuacje, w jakich tego rodzaju wyjątki będą stosowane, zostaną określone przez Strony.

5 Opierając się na informacjach uzyskiwanych w rezultacie badań wypadków morskich, Administracje powinny dokonywać przeglądów swoich przepisów dotyczących zapobiegania zmęczeniu.

Zapobieganie nadużywaniu narkotyków i alkoholu

6 Nadużywanie narkotyków i alkoholu ma bezpośredni wpływ na sprawność i zdolność członka załogi do wykonywania obowiązków wachtowych lub obowiązków, które mogą rzutować na wyznaczony poziom bezpieczeństwa, zapobiegania zanieczyszczeniu środowiska lub obowiązków dotyczących ochrony. Członkom załogi, u których stwierdzono przebywanie pod wpływem narkotyków lub alkoholu, nie powinno się zezwolić na wykonywanie obowiązków na wachtcie ani obowiązków, które mogą mieć wpływ na wyznaczony poziom bezpieczeństwa, zapobiegania zanieczyszczeniu środowiska ani obowiązków dotyczących ochrony, aż do chwili, kiedy ustanie ich brak zdolności do wykonywania tych obowiązków.

7 Administracje powinny zapewnić, aby podjęto odpowiednie kroki w celu zapobiegania sytuacjom, w których alkohol i narkotyki zmniejszają zdolność personelu do pełnienia wachty oraz obowiązków, które mogą mieć wpływ na wyznaczony poziom bezpieczeństwa, zapobiegania zanieczyszczeniu środowiska i obowiązków dotyczących ochrony i powinny wprowadzić niezbędne programy kontroli, które zapewnią:

- .1 identyfikowanie przypadków nadużywania narkotyków lub alkoholu;
- .2 respektowanie godności, prywatności, poufności i fundamentalnych praw jednostki; oraz
- .3 uwzględnianie stosownych wytycznych międzynarodowych.

8 Przedsiębiorstwa zarządzające powinny rozważyć wprowadzenie jednoznacznych, spisanych zasad zapobiegania nadużywaniu narkotyków i alkoholu, wprowadzenia zakazu spożywania alkoholu na cztery godziny przed objęciem wachty albo przez włączenie go do obowiązującego w przedsiębiorstwie zarządzającym systemu zarządzania jakością albo poprzez dostarczenie członkom załogi odpowiednich informacji i możliwości kształcenia.

9 Programy obejmujące zapobieganie nadużywaniu narkotyków i alkoholu powinny uwzględniać wytyczne zawarte w publikacji MOP Programy zapobiegania zażywaniu narkotyków i spożywaniu alkoholu w branży morskiej (Podręcznik proceduralny) wraz z ewentualnymi przyszłymi zmianami.

Sekcja B-VIII/2

Wytyczne dotyczące organizacji pełnienia oraz zasad, których należy przestrzegać

1 Przedsiębiorstwa zarządzające, kapitanowie i oficerowie wachtowi powinni brać pod uwagę następujące wytyczne dotyczące działania:

CZĘŚĆ 1 - WYTYCZNE W SPRAWIE DYPLOMÓW

(Brak postanowień)

CZĘŚĆ 2 - WYTYCZNE W SPRAWIE PLANOWANIA PODRÓŻY

(Brak postanowień)

CZĘŚĆ 3 – OGÓLNE ZASADY DOTYCZĄCE PEŁNIENIA WACHTY

(Brak postanowień)

CZĘŚĆ 4 - WYTYCZNE W SPRAWIE PEŁNIENIA WACHTY NA MORZU

Część 4-1 – Wytyczne dotyczące pełnienia wachty nawigacyjnej

Wstęp

2 Szczegółowe wytyczne mogą być niezbędne dla specjalnych typów statków oraz dla statków przewożących ładunki niebezpieczne, stwarzające zagrożenie, toksyczne lub łatwopalne. W takim przypadku kapitan powinien przygotować takie zalecenia operacyjne, jakie uzna za odpowiednie.

3 Istotne jest to, aby oficerowie odpowiedzialni za pełnienie wachty nawigacyjnej docenili fakt, że skuteczne wykonywanie przez nich obowiązków jest konieczne dla zapewnienia bezpieczeństwa życia na morzu, ochrony żeglugi i ochrony środowiska morskiego.

Wachta kotwiczna

4 Kapitan każdego statku na nieosłoniętym kotwiczowisku, na otwartej redzie lub w jakichkolwiek innych warunkach praktycznie „na morzu” zgodnie z rozdziałem VIII, sekcja A-VIII/2, część 4-1, punkt 51 Kodeksu STCW, powinien zapewnić, aby układy wacht były adekwatne do utrzymywania przez cały czas bezpiecznej wachty. Oficer pokładowy powinien przez cały czas być odpowiedzialny za bezpieczną wachtę kotwiczną.

5 Decydując o układach wacht oraz dążąc do utrzymania należytego bezpieczeństwa życia na morzu, ochrony żeglugi i ochrony środowiska morskiego, kapitan powinien brać pod uwagę wszelkie mogące mieć wpływ okoliczności i warunki, takie jak:

- .1 utrzymywanie stanu ciągłej czujności nie tylko przy pomocy wzroku i słuchu, ale także wszelkimi innymi dostępnymi środkami;
- .2 wymagania dotyczące zapewnienia komunikacji pomiędzy statkami oraz pomiędzy statkiem a lądem;
- .3 panujące warunki pogodowe, morskie, lodowe i prądowe;
- .4 konieczność bezustannego monitorowania pozycji statku;
- .5 charakter, wielkość i charakterystykę kotwiczowiska;
- .6 warunki ruchu na morzu;
- .7 sytuacje, które mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo statku;
- .8 prace załadunkowe i rozładunkowe;

- .9 wyznaczenie członków załogi, zobowiązanych być w pogotowiu;
- .10 procedura alarmowania kapitana oraz utrzymywanie stanu gotowości silników

Część 4-2 – wytyczne, dotyczące pełnienia wachty maszynowej

6 Szczegółowe wytyczne mogą okazać się niezbędne dla specjalnych rodzajów systemów napędowych lub urządzeń pomocniczych oraz dla statków przewożących materiały niebezpieczne, stanowiące zagrożenie, toksyczne lub łatwopalne albo inne, specjalne rodzaje ładunków. Starszy oficer mechanik w takich przypadkach powinien zapewnić przestrzeganie stosownych zaleceń operacyjnych.

7 Istotne jest, aby oficerowie kierujący wachtą maszynową zdawali sobie sprawę z tego, że staranne wykonywanie obowiązków na wachcie maszynowej jest niezbędne dla zapewnienia bezpieczeństwa życia na morzu, ochrony żeglugi i ochrony środowiska morskiego.

8 Oficer obejmujący wachtę, zanim przejmie kierownictwo wachty maszynowej, powinien:

- .1 zaznajomić się z rozmieszczeniem i wykorzystaniem urządzeń przewidzianych do zapewnienia bezpieczeństwa życia na morzu w niebezpiecznym, stanowiącym zagrożenie bądź toksycznym środowisku;
- .2 upewnić się, że środki materialne do udzielania pierwszej pomocy medycznej są łatwo dostępne, a w szczególności te do leczenia oparzeń; oraz
- .3 w sytuacji, gdy statek znajduje się w porcie, bezpiecznie zakotwiczony lub zacumowany, być zorientowanym w:
 - .3.1 czynnościach ładunkowych, stanie działań związanych z konserwacją i remontem i wszystkich innych czynnościach, które mogą mieć wpływ na wachtę; oraz
 - .3.2 urządzeniach pomocniczych wykorzystywanych do pracy w pomieszczeniach załogi i pasażerów, do operacji ładunkowych, do zaopatrywania w wodę technologiczną i w systemach wyciągowych.

Część 4-3 Wytyczne w sprawie pełnienia wachty radiowej

Postanowienia ogólne

9 Regulamin Radiokomunikacyjny wymaga, między innymi, aby każdy statek posiadał licencjonowaną radiostację, aby podlegała wyłącznie kapitanowi albo innej osobie odpowiedzialnej za statek oraz aby była obsługiwana jedynie pod nadzorem 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 być świadom tego, że cały personel odpowiedzialny za wysyłanie sygnału wzywania pomocy musi przejść przeszkolenie w zakresie całego sprzętu radiowego

zgodnie z wymogami prawidła I/14 punkt 1.5. Fakt przeszkolenia powinien zostać zapisany w dzienniku pokładowym lub radiowym.

Pełnienie wachty

11 Oprócz wymagań dotyczących pełnienia wachty radiowej, kapitan każdego statku morskiego powinien zadbać o to, aby:

- .1 radiostacja statkowa była odpowiednio obsadzona ludźmi dla zapewnienia odpowiedniej komunikacji, w szczególności - korespondencji publicznej, biorąc pod uwagę ograniczenia wpływające z rozlicznych obowiązków ludzi upoważnionych do jej obsługi; oraz
- .2 znajdujący się na statku sprzęt radiowy, posiadał, w miejscach swojego zainstalowania, rezerwowe, sprawne źródła energii.

12 Niezbędne instrukcje i informacje dotyczące wykorzystania sprzętu radiowego i procedur dla celów bezpieczeństwa i stanu zagrożenia powinny być udostępniane okresowo wszystkim przewidzianym do tych zadań 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 niepodlegającego Konwencji SOLAS powinien wymagać, aby pełnienie wachty radiowej było zgodne z wymogami Administracji, z uwzględnieniem Regulaminu Radiokomunikacyjnego.

Postanowienia operacyjne

14 Radiooperator, który został 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 celów zapewnienia bezpieczeństwa i do wzywania pomocy oraz rezerwowe źródła energii są w stałej sprawności roboczej i że jest to odnotowane w dzienniku radiowym;
- .2 są dostępne wszystkie dokumenty wymagane przez międzynarodowe porozumienia, powiadomienia dla radiostacji statkowych oraz dodatkowe dokumenty wymagane przez Administrację i czy są one skorygowane zgodnie z ostatnimi uzupełnieniami i czy o wszelkich rozbieżnościach jest powiadomiony kapitan;
- .3 zegar radiostacji jest poprawnie nastawiony według standardowych sygnałów czasu;
- .4 anteny są poprawnie usytuowane, nie są uszkodzone i są prawidłowo podłączone; oraz

- .5 rutynowe komunikaty pogodowe i ostrzeżenia dla akwenu, w którym statek będzie płynął są uaktualnione w rozsądnym zakresie; to samo dotyczy tych informacji, których zażądał kapitan dla innych akwenów oraz czy te komunikaty są przekazywane kapitanowi.
- 15 W czasie żeglugi, włączając radiostację, radiooperator wachty powinien:
- .1 nasłuchiwać na odpowiednich częstotliwościach awaryjnych wszelkich możliwych sygnałów wzywania pomocy oraz
 - .2 przysyłać meldunki radiowe dotyczące ruchu statku (nazwa statku, pozycja i port przeznaczenia) do lokalnej stacji brzegowej i każdej innej właściwej stacji brzegowej, z którą można się spodziewać nawiązania komunikacji ogólnej.
- 16 Gdy radiostacja jest włączona, radiooperator wachtowy powinien:
- .1 mniej raz dziennie sprawdzać zgodność wskazań zegara radiowego z sygnałem czasu;
 - .2 przysyłać meldunki radiowe, dotyczące ruchu statku przy wchodzeniu i przy opuszczaniu strefy usług brzegowych stacji radiowych, z którymi można się spodziewać nawiązania komunikacji o charakterze ogólnym; oraz
 - .3 zgodnie z instrukcjami kapitana wysyłać raporty do systemów kontroli ruchu statków.
- 17 Na morzu, radiooperator wyznaczony jako ten, który ponosi główną odpowiedzialność za radiokomunikację w stanach zagrożenia, powinien zapewnić właściwe funkcjonowanie:
- .1 urządzenia cyfrowego wywoływania selektywnego (DSC), wykorzystywanego w łączności dla zapewnienia bezpieczeństwa i do wzywania pomocy za pomocą próbnego wywołania przynajmniej raz w tygodniu; oraz
 - .2 sprzętu radiowego wykorzystywanego w łączności dotyczącej zapewnienia bezpieczeństwa i wzywania pomocy poprzez sprawdzanie go przynajmniej raz dziennie, lecz bez wysyłania sygnału.

Wyniki przeprowadzonych prób powinny zostać odnotowane w dzienniku radiowym.

18 Radiooperator wyznaczony do obsługi łączności ogólnej powinien zapewnić, aby był 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 stosownych zaleceń ITU.

19 Przy wyłączaniu 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.

Komunikaty alarmowe i procedury wzywania pomocy

21 Komunikaty alarmowe wzywania pomocy i wywołania awaryjne mają absolutny priorytet przed wszystkimi innymi transmisjami. Wszystkie stacje, które odbiorą takie sygnały są zobowiązane 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 niezwłocznie wziąć na siebie odpowiedzialność za przestrzeganie procedur Regulaminu Radiokomunikacyjnego i stosownych zaleceń ITU-R.

23 Po odebraniu komunikatu alarmowego wezwania pomocy:

- .1 radiooperator wachtowy powinien zaalarmować kapitana i – jeśli jest to potrzebne - 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 porady lekarskiej, 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 dokumentacji międzynarodowej (zobacz ustęp 14.2) lub wyszczególnionych przez stronę zapewniającą usługi satelitarne.

26 W przypadkach łączności dotyczącej transportu medycznego, zgodnie z definicją z Protokołu dodatkowego do Konwencji Genewskiej z 12 sierpnia 1949 r., 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 procedur 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 dotyczącego bezpieczeństwa, radiooperator wachtowy powinien zanotować jego treść i działać zgodnie z instrukcjami kapitana.

30 Łączność mostek-mostek powinna odbywać się na częstotliwości UKF na kanale 13. Łączność mostek-mostek jest opisana w Regulaminie Radiokomunikacyjnym jako "Łączność między statkami dotycząca bezpieczeństwa żeglugi".

Dokumentacja radiowa

31 Dodatkowe wpisy w dzienniku radiowym powinny być dokonywane zgodnie z punktami 10, 12, 14, 17 i 33.

32 Nielegalne transmisje i przypadki szkodliwych zakłóceń powinny być w miarę możliwości identyfikowane i zapisywane w dzienniku radiowym i podawane do wiadomości Administracji zgodnie z Regulaminem Radiokomunikacyjnym, wraz z odpowiednim wyciągiem z dziennika radiowego.

Konserwacja akumulatorów

33 Dbanie o akumulatory zapewniające źródło energii dla wszystkich elementów instalacji radiowej, w tym dla urządzeń wymagających ciągłego zasilania energią, należy do zakresu obowiązków radiooperatora, który został wyznaczony jako ten, który ponosi główną odpowiedzialność za radiokomunikację w stanach zagrożenia i powinny być:

- .1 przeprowadzane codzienne testy stanu akumulatorów, a jeśli trzeba, powinny być one doładowane do stanu całkowitego naładowania;
- .2 raz na tydzień - dokonywane ich kontrole za pomocą areometru, a tam gdzie areometr nie może być zastosowany, za pomocą odpowiedniej próby obciążenia; oraz
- .3 raz na miesiąc – dokonywane ich sprawdzenia pod względem zabezpieczenia każdej baterii i ich połączeń oraz stanu baterii i przegród, w których są umieszczone.

Wyniki przeprowadzonych prób powinny zostać zapisane w dzienniku radiowym.

CZĘŚĆ 5 - WYTYCZNE W SPRAWIE PEŁNIENIA WACHTY W PORCIE

(Brak postanowień)”