

MIĘDZYNARODOWA KONWENCJA

o wymaganiach w zakresie wykształcenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, 1978,

sporządzona w Londynie dnia 7 lipca 1978 r.

W imieniu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej

RADA PAŃSTWA
POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ

podaje do powszechnej wiadomości:

W dniu siódmego lipca tysiąc dziewięćset siedemdziesiątego ósmego roku została sporządzona w Londynie Międzynarodowa konwencja o wymaganiach w zakresie wykształcenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, 1978, wraz z załącznikiem.

Po zaznajomieniu się z powyższą konwencją i załącznikiem Rada Państwa uznała je i uznaje za słuszne zarówno w całości, jak i każde z postanowień w nich zawartych; oświadcza, że są one przyjęte, ratyfikowane i potwierdzone, oraz przyrzeka, że będą niezmiennie zachowywane.

Na dowód czego wydany został akt niniejszy, opatrzony pieczęcią Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

Dano w Warszawie dnia 21 kwietnia 1983 r.

Przewodniczący Rady Państwa: *H. Jabłoński*

L. S.

Minister Spraw Zagranicznych: w z. *T. Olechowski*

(Tekst konwencji zawiera załącznik do niniejszego numeru)

201

Przekład

MIĘDZYNARODOWA KONWENCJA

o wymaganiach w zakresie wykształcenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, 1978,

sporządzona w Londynie dnia 7 lipca 1978 r.

Strony niniejszej konwencji,

pragnąc podnieść poziom bezpieczeństwa życia i mienia na morzu oraz ochrony środowiska morskiego przez ustalenie we wspólnym porozumieniu wymagań w zakresie wykształcenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht,

zważywszy, że cel ten najlepiej można osiągnąć przez przyjęcie Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wykształcenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht,

uzgodniły, co następuje:

Artykuł I

Zobowiązania ogólne wynikające z konwencji

1. Strony zobowiązują się stosować postanowienia konwencji i załącznika do niej, który stanowi integralną część konwencji. Każde powołanie się na konwencję oznacza jednocześnie powołanie się na załącznik.

2. Strony zobowiązują się wydać niezbędne ustawy, dekrety, zarządzenia i inne przepisy oraz podjąć wszelkie inne kroki konieczne w celu nadania konwencji pełnej i całkowitej skuteczności, jak również zapewnienia, aby pod względem bezpieczeństwa życia i mienia na morzu oraz ochrony środowiska morskiego marynarze na statkach posiadali odpowiednie kwalifikacje i byli zdolni wykonywać swoje obowiązki.

Artykuł II

Określenia

W rozumieniu niniejszej konwencji, jeśli wyraźnie nie przewidziano inaczej:

- „Strona” oznacza państwo, w stosunku do którego konwencja weszła w życie;
- „administracja” oznacza rząd Strony, której banderę statek ma prawo podnosić;
- „świadectwo” oznacza ważny dokument, niezależnie od nazwy, pod jaką występuje, wydany przez administrację lub z jej upoważnienia albo też uznany przez administrację, upoważniający posiadacza do pełnienia służby, jaka jest określona w tym dokumencie lub do jakiej dopuszczają przepisy krajowe;
- „dyplomowany” oznacza osobę mającą właściwe świadectwo;
- „Organizacja” oznacza Międzypaństwową Morską Organizację Doradczą (IMCO)*;

*) Obecnie Międzynarodowa Organizacja Morska.

- „Sekretarz Generalny” oznacza Sekretarza Generalnego Organizacji;
- „statek morski” oznacza statek inny niż te, które pływają wyłącznie na wodach wewnętrznych lub wodach leżących w ich granicach albo ściśle przyległych do nich, na wodach osłoniętych lub obszarach, do których mają zastosowanie przepisy portowe;
- „statek rybacki” oznacza statek używany do połowu ryb, wielorybów, fok, morsów lub innych żywych zasobów morza;
- „Przepisy radiowe” oznaczają Przepisy radiowe stanowiące załącznik lub uważane za załącznik do aktualnej Międzynarodowej konwencji telekomunikacyjnej, która będzie obowiązywać w danym czasie.

Artykuł III

Zastosowanie

Konwencja ma zastosowanie do marynarzy zatrudnionych na statkach morskich uprawnionych do podnoszenia bandery Strony, z wyjątkiem marynarzy zatrudnionych na:

- okrętach wojennych, statkach pomocniczych marynarki wojennej lub innych statkach stanowiących własność państwa lub eksploatowanych przez państwo i zatrudnionych w służbie państwowej wyłącznie w celach niehandlowych; jednakże każda Strona powinna zapewnić, przez przyjęcie odpowiednich środków nie naruszających zasad eksploatacji ani zdolności eksploatacyjnych takich statków stanowiących własność lub eksploatowanych przez tę Stronę, aby osoby pełniące służbę na tych statkach odpowiadały wymaganiom konwencji w takim zakresie, w jakim jest to słuszne i wykonalne;
- statkach rybackich;
- jachtach rekreacyjnych nie uprawiających handlu lub
- statkach drewnianych o prymitywnej budowie.

Artykuł IV

Przekazywanie informacji

1. Strony będą przekazywać Sekretarzowi Generalnemu, tak szybko, jak to jest praktycznie możliwe:

- teksty ustaw, dekretów, zarządzeń i innych przepisów oraz dokumentów wydanych we wszelkich sprawach wchodzących w zakres konwencji;
- pełne dane szczegółowe, gdy będzie to celowe, dotyczące programu i czasu trwania kursów szkoleniowych, a także państwowych wymagań egzaminacyjnych i innych wymagań w stosunku do każdego świadectwa wydanego zgodnie z konwencją;
- wystarczającą liczbę wzorów świadectw wydanych zgodnie z konwencją.

2. Sekretarz Generalny zawiadomi wszystkie Strony o otrzymaniu każdej informacji zgodnie z ustępem 1 lit. a) oraz między innymi zgodnie z artykułami IX i X będzie przekazywać Stronom na ich wniosek każdą informację otrzymaną zgodnie z ustępem 1 lit. b) i c).

Artykuł V

Inne umowy oraz interpretacja

1. Wszystkie wcześniejsze umowy, konwencje i porozumienia odnoszące się do wymagań w zakresie wykształcenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, obowiązujące między Stronami, będą nadal miały pełną i całkowitą moc w przewidzianych dla nich okresach ważności w stosunku do:

- marynarzy, do których nie stosuje się niniejszej konwencji;
- marynarzy, do których stosuje się niniejszą konwencję w zakresie spraw wyraźnie przez konwencję nie uregulowanych.

2. Jednakże w takim zakresie, w jakim te umowy, konwencje lub porozumienia są sprzeczne z postanowieniami niniejszej konwencji, Strony dokonają rewizji swoich zobowiązań wynikających z tych umów, konwencji i porozumień, w celu usunięcia sprzeczności między tymi zobowiązaniami a zobowiązaniami wynikającymi z niniejszej konwencji.

3. Wszystkie sprawy, które nie są wyraźnie uregulowane w konwencji, podlegają wewnętrznemu ustawodawstwu Stron.

4. Żadne z postanowień niniejszej konwencji nie narusza kodyfikacji i rozwoju prawa morza przez Konferencję Prawa Morza Narodów Zjednoczonych, zwołaną na podstawie Rezolucji 2750 C (XXV) Zgromadzenia Ogólnego Organizacji Narodów Zjednoczonych, ani obecnych lub przyszłych roszczeń i poglądów prawnych jakiegokolwiek Państwa, dotyczących prawa morza oraz charakteru i zasięgu jurysdykcji państwa nadbrzeżnego i państwa bandery.

Artykuł VI

Świadectwa

1. Świadectwa kapitanów, oficerów lub marynarzy będą wydawane tylko tym kandydatom, którzy spełniają wymagania stawiane przez administrację, dotyczące stażu pracy, wieku, stanu zdrowia, wykształcenia, kwalifikacji oraz egzaminów, zgodnie z odpowiednimi postanowieniami załącznika do niniejszej konwencji.

2. Świadectwa kapitanów i oficerów, wydane zgodnie z niniejszym artykułem, powinny być potwierdzone przez administrację, która je wydaje, w formie przewidzianej w punkcie 1/2 załącznika. Jeżeli język, w jakim sporządzono świadectwo, nie jest językiem angielskim, to potwierdzenie powinno zawierać tłumaczenie na ten język.

Artykuł VII

Przepisy przejściowe

1. Świadectwo o kwalifikacjach lub świadectwo o praktyce morskiej na stanowisku, dla którego konwencja wymaga takiego świadectwa, wydane przed

wejściem w życie konwencji w stosunku do danej Strony zgodnie z ustawodawstwem tej Strony lub Przepisami radiowymi, będzie uznane za ważne dla wykonywania praktyki po wejściu konwencji w życie w stosunku do tej Strony.

2. Po wejściu konwencji w życie w stosunku do danej Strony jej administracja będzie mogła nadal przez okres nie przekraczający pięciu lat wydawać świadectwa o kwalifikacjach zgodnie z poprzednimi zasadami. W rozumieniu niniejszej konwencji świadectwa te będą uznawane za ważne. W ciągu tego okresu przejściowego świadectwa te będą wydawane tylko tym marynarzom, którzy rozpoczęli praktykę morską przed wejściem konwencji w życie w stosunku do danej Strony w tym dziale służby na statku, do którego się one odnoszą. Administracja zapewni, aby wszyscy inni kandydaci ubiegający się o świadectwa zostali poddani egzaminowi i otrzymali świadectwa zgodnie z konwencją.

3. W ciągu dwóch lat od wejścia w życie konwencji w stosunku do danej Strony może ona wydawać świadectwa o praktyce morskiej marynarzom, którzy nie posiadają ani odpowiedniego świadectwa zgodnego z niniejszą konwencją, ani świadectwa o kwalifikacjach, wydanego na podstawie ustawodawstwa obowiązującego przed wejściem w życie konwencji w stosunku do tej Strony, jeżeli:

- pracowali na morzu na stanowisku wymagającym świadectwa przez okres co najmniej trzech lat w ciągu siedmiu lat poprzedzających wejście w życie konwencji w stosunku do tej Strony;
- przedstawili dowód, że wykonywali pracę w sposób zadowalający;
- spełniają wymagania administracji dotyczące stanu zdrowia, w tym wzroku i słuchu, z uwzględnieniem ich wieku w chwili starania się o świadectwo.

W rozumieniu niniejszej konwencji świadectwo o praktyce morskiej wydane stosownie do niniejszego ustępu będzie uważane za równorzędne ze świadectwem wydanym zgodnie z konwencją.

Artykuł VIII

Uprawnienia

1. W razie wyjątkowej potrzeby administracje, jeśli — ich zdaniem — nie spowoduje to niebezpieczeństwa dla osób, mienia lub środowiska, mogą przyznać uprawnienie zezwalające określonej osobie marynarzowi na wykonywanie pracy na określonym statku przez określony czas, nie przekraczający sześciu miesięcy, na stanowisku innym niż radiooficer lub operator radiotelefonu, z wyjątkiem przypadków przewidzianych w odpowiednich Przepisach radiowych, do którego objęcia nie posiada on odpowiedniego świadectwa, pod warunkiem że osoba, której przyznano to uprawnienie, będzie miała odpowiednie kwalifikacje do wykonywania pracy na nieobsadzonym stanowisku w sposób gwarantujący bezpieczeństwo, zgodnie z wymaganiami administracji. Jednakże uprawnienia takie nie będą przyznawane kapitanowi ani starszemu mechanikowi, z wyjątkiem przypadków siły wyższej i tylko na okres możliwie najkrótszy.

2. Każde takie uprawnienie do objęcia jakiegokolwiek stanowiska może być przyznane jedynie osobie mającej świadectwo uprawniające do objęcia stanowiska tylko o jeden stopień niższego. W razie gdy dla tego niższego stanowiska konwencja nie wymaga świadectwa, można przyznać uprawnienia osobie, której kwalifikacje i doświadczenie, zdaniem administracji, wyraźnie odpowiadają wymaganiom na stanowisko, jakie ma objąć, pod warunkiem że osoba nie mająca właściwego świadectwa powinna być poddana testowi określonemu przez administrację, który wykaże, że takie uprawnienie może być bez obawy przyznane. Ponadto administracje powinny zapewnić, aby stanowisko, o którym mowa, zostało jak najszybciej objęte przez osobę mającą odpowiednie świadectwo.

3. Strony, tak szybko, jak to jest możliwe po 1 stycznia każdego roku, nadesłają Sekretarzowi Generalnemu sprawozdanie informujące o ogólnej liczbie uprawnień na każde ze stanowisk, na które świadectwo jest wymagane, jakie w ciągu roku zostały wydane na statkach morskich, wraz z informacją co do liczby tych statków osobno o pojemności brutto powyżej i poniżej 1.600 RT.

Artykuł IX

Odpowiedniki

1. Konwencja nie stoi na przeszkodzie zachowaniu lub stosowaniu przez administrację innych form kształcenia i szkolenia, obejmujących także praktykę morską i organizację pracy na statku specjalnie dostosowane do postępu technicznego i do specjalnych typów statków i żeglugi, pod warunkiem że poziom wiedzy i sprawności w zakresie obsługi statku i ładunku zapewnia właściwy stan bezpieczeństwa na morzu i zapobiega zanieczyszczeniom w stopniu co najmniej odpowiednim z wymaganiami konwencji.

2. Szczegółowe informacje dotyczące tych form kształcenia i szkolenia zostaną przekazane Sekretarzowi Generalnemu tak szybko, jak jest to praktycznie możliwe, który roześle je wszystkim Stronom.

Artykuł X

Kontrola

1. Statki, z wyjątkiem tych, które zostały wyłączone na mocy artykułu III, gdy znajdują się w portach jednej ze Stron, podlegają kontroli przez funkcjonariuszy odpowiednio uprawnionych przez tę Stronę w celu sprawdzenia, czy wszyscy marynarze zatrudnieni na statku, którzy powinni mieć świadectwa wymagane przez konwencję, rzeczywiście je mają lub mają odpowiednie uprawnienia. Świadectwa te będą uznane za ważne, jeśli nie ma wyraźnych podstaw do przypuszczenia, że którekolwiek ze świadectw zostało uzyskane w drodze oszustwa albo że jego posiadacz nie jest tą osobą, której świadectwo zostało rzeczywiście wydane.

2. W razie stwierdzenia uchybień wymienionych w ustępie 1 lub w trybie określonym w prawie 1/4 — „Postępowanie kontrolne”, funkcjonariusz przeprowadzający kontrolę zawiadomi o tym niezwłocznie na piśmie kapitana statku i konsula lub, gdy ich nie ma, naj-

bliższego przedstawiciela dyplomatycznego albo władze morskie kraju, którego banderę statek ma prawo podnosić, w celu podjęcia odpowiedniej akcji. Takie zawiadomienie powinno zawierać szczegóły dotyczące stwierdzonych uchybień oraz wskazywać podstawy, na których Strona oparła się stwierdzając, że uchybienia te stanowią niebezpieczeństwo dla osób, mienia lub środowiska.

3. Przy wykonywaniu kontroli zgodnie z ustępem 1, jeśli, biorąc pod uwagę wielkość i typ statku oraz czas trwania i charakter podróży, uchybienia wymienione w ustępie 3 prawidła 1/4 nie zostały usunięte i stwierdzono, że stanowią one niebezpieczeństwo dla osób, mienia lub środowiska, Strona przeprowadzająca kontrolę podejmie kroki w celu zapewnienia, aby statek nie rozpoczął żeglugi dopóty, dopóki te wymagania nie zostaną spełnione w takim zakresie, aby niebezpieczeństwo zostało usunięte. Okoliczności podjętej akcji powinny być niezwłocznie podane do wiadomości Sekretarzowi Generalnemu.

4. Przeprowadzając kontrolę na podstawie niniejszego artykułu należy dążyć do wszelkich starań, aby nie spowodować nieuzasadnionego zatrzymania lub opóźnienia statku. Jeżeli statek zostanie zatrzymany lub opóźniony bez należytego uzasadnienia, ma on prawo do odszkodowania za wynikłe stąd straty lub szkody.

5. Postanowienia niniejszego artykułu powinny być stosowane w taki sposób, aby statki podnoszące banderę państw nie będących Stronami konwencji nie były traktowane w sposób bardziej uprzywilejowany aniżeli statki podnoszące bandery państw będących jej Stronami.

Artykuł XI

Popieranie współpracy technicznej

1. Strony niniejszej konwencji będą udzielały, w konsultacji z Organizacją i z jej pomocą, poparcia tym Stronom, które zwracają się o pomoc techniczną w zakresie:

- a) szkolenia personelu administracyjnego i technicznego;
- b) tworzenia instytucji szkolących marynarzy;
- c) dostarczania wyposażenia i urządzeń dla instytucji szkoleniowych;
- d) rozwijania odpowiednich programów szkoleniowych, łącznie ze szkoleniem praktycznym na statkach morskich, oraz
- e) podejmowania innych kroków i stosowania ułatwień służących podnoszeniu kwalifikacji marynarzy,

— przede wszystkim opierając się na bazie krajowej, subregionalnej lub regionalnej, dla realizacji celów i zadań niniejszej konwencji, i biorąc pod uwagę specyficzne w tym względzie potrzeby krajów rozwijających się.

2. Organizacja ze swej strony, gdy jest to możliwe, powinna również podejmować wysiłki, o których mowa wyżej, w uzgodnieniu lub wspólnie z innymi organizacjami międzynarodowymi, szczególnie z Międzynarodową Organizacją Pracy.

Artykuł XII

Poprawki

1. Konwencja może być zmieniona w jeden z następujących sposobów:

a) Poprawki rozpatrywane w ramach Organizacji:

- i) każda poprawka zaproponowana przez Stronę zostanie przedstawiona Sekretarzowi Generalnemu, który roześle ją wszystkim członkom Organizacji, wszystkim Stronom oraz Dyrektorowi Generalnemu Międzynarodowego Biura Pracy co najmniej na sześć miesięcy przed jej rozpatrzeniem;
- ii) każda poprawka zaproponowana i rozesłana w ten sposób będzie przekazana Komitetowi Bezpieczeństwa na Morzu Organizacji w celu jej rozpatrzenia;
- iii) Strony, niezależnie od tego, czy są, czy też nie są członkami Organizacji, mają prawo uczestniczyć w postępowaniu Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu mającym na celu rozpatrzenie i uchwalenie poprawek;
- iv) poprawki zostaną uchwalone większością dwóch trzecich Stron obecnych i głosujących w Komitecie Bezpieczeństwa na Morzu rozszerzonym zgodnie z lit. a) iii), zwanym dalej rozszerzonym Komitetem Bezpieczeństwa na Morzu, pod warunkiem, że co najmniej jedna trzecia Stron będzie obecna w czasie głosowania;
- v) poprawki uchwalone w taki sposób zostaną podane do wiadomości przez Sekretarza Generalnego wszystkim Stronom w celu ich przyjęcia;
- vi) poprawka do artykułu będzie uważana za przyjętą w dniu, w którym zostanie przyjęta przez dwie trzecie Stron;
- vii) poprawka do załącznika będzie uważana za przyjętą:

— po upływie dwóch lat od daty podania jej do wiadomości Stronom w celu przyjęcia albo

— po upływie innego okresu, który nie może być krótszy niż jeden rok, jeżeli tak zostało ustalone w czasie, gdy ją uchwalono większością dwóch trzecich głosów Stron obecnych i głosujących w rozszerzonym Komitecie Bezpieczeństwa na Morzu;

jednakże będzie się uważać, że poprawki nie zostały przyjęte, gdy w przewidzianym okresie więcej niż jedna trzecia Stron albo Strony, których łączna flota handlowa stanowi nie mniej niż 50 procent tonażu brutto światowej floty handlowej statków o pojemności brutto 100 RT lub większej, zawiadomią Sekretarza Generalnego, że zgłaszają sprzeciw co do poprawki;

- viii) poprawka do artykułu wejdzie w życie w stosunku do tych Stron, które ją przyjęły, po upływie sześciu miesięcy od daty, którą uważa się za datę jej przyjęcia, a w stosunku do każdej Strony, która ją przyjmie po tej dacie — w sześć miesięcy po dacie jej przyjęcia przez tę Stronę;

ix) poprawka do załącznika wejdzie w życie w stosunku do wszystkich Stron, z wyjątkiem tych, które zgłosiły sprzeciw co do poprawki na podstawie lit. a) vii) i nie wycofały tego sprzeciwu, w sześć miesięcy po dacie, którą uważa się za datę jej przyjęcia. Każda Strona może, przed ustaloną datą wejścia poprawki w życie, zawiadomić Sekretarza Generalnego, że uważa się za zwolnioną z obowiązku stosowania tej poprawki przez okres nie dłuższy niż jeden rok, licząc od daty wejścia jej w życie, albo przez okres dłuższy, który może być określony większością dwóch trzecich głosów Stron obecnych i głosujących w rozszerzonym Komitecie Bezpieczeństwa na Morzu, w czasie gdy ją uchwalono;

b) Poprawka rozpatrywana przez konferencję:

- i) na wniosek Strony uzgodniony co najmniej z jedną trzecią Stron Organizacja zwoła, wspólnie albo w konsultacji z Dyrektorem Generalnym Międzynarodowego Biura Pracy, konferencję Stron w celu rozpatrzenia poprawek do konwencji;
- ii) każda poprawka uchwalona na takiej konferencji większością dwóch trzecich Stron obecnych i głosujących będzie przekazana przez Sekretarza Generalnego wszystkim Stronom w celu jej przyjęcia;
- iii) jeżeli konferencja nie postanowi inaczej, poprawka będzie uważana za przyjętą i wejdzie w życie zgodnie z zasadami ustalonymi odpowiednio w lit. a) vi) i a) viii) lub w lit. a) vii) i a) ix), pod warunkiem że powołanie się w tych literach na rozszerzony Komitet Bezpieczeństwa na Morzu będzie oznaczać powołanie się na konferencję.

2. Każde oświadczenie o przyjęciu poprawki lub zgłoszeniu sprzeciwu oraz każde zawiadomienie złożone zgodnie z ust. 1 lit. a) ix) powinno być złożone Sekretarzowi Generalnemu na piśmie, który zawiadomi wszystkie Strony o nim oraz o dacie jego otrzymania.

3. Sekretarz Generalny zawiadomi wszystkie Strony o wszelkich poprawkach, które wejdą w życie, łącznie z datą, w której każda poprawka wchodzi w życie.

Artykuł XIII

Podpisanie, ratyfikacja, przyjęcie, zatwierdzenie i przystąpienie

1. Konwencja będzie otwarta do podpisu w siedzibie Organizacji od dnia 1 grudnia 1978 r. do dnia 30 listopada 1979 r., a następnie będzie otwarta do przystąpienia. Każde państwo może stać się Stroną przez:

- a) podpisanie bez zastrzeżenia ratyfikacji, przyjęcia lub zatwierdzenia albo
- b) podpisanie z zastrzeżeniem ratyfikacji, przyjęcia lub zatwierdzenia, po którym nastąpi ratyfikacja, przyjęcie lub zatwierdzenie, albo
- c) przystąpienie.

2. Ratyfikacja, przyjęcie, zatwierdzenie lub przystąpienie następują przez złożenie w tym celu odpowiedniego dokumentu Sekretarzowi Generalnemu.

3. Sekretarz Generalny poinformuje wszystkie Państwa, które podpisały konwencję lub do niej przystąpiły, a także Dyrektora Generalnego Międzynarodowego Biura Pracy, o każdym podpisaniu lub złożeniu każdego dokumentu ratyfikacyjnego albo dokumentu przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia oraz o dacie jego złożenia.

Artykuł XIV

Wejście w życie

1. Konwencja wejdzie w życie po upływie dwunastu miesięcy od dnia, w którym co najmniej dwadzieścia pięć państw, których floty handlowe stanowią łącznie nie mniej niż 50 procent tonażu brutto światowej floty handlowe statków o pojemności brutto 100 RT lub większej, podpiszą ją bez zastrzeżenia ratyfikacji, przyjęcia lub zatwierdzenia lub złożą wymagane dokumenty ratyfikacyjne albo dokumenty przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia zgodnie z artykułem XIII.

2. Sekretarz Generalny zawiadomi wszystkie państwa, które podpisały konwencję lub do niej przystąpiły, o dacie jej wejścia w życie.

3. Każdy dokument ratyfikacyjny albo dokument przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia, złożony w ciągu dwunastu miesięcy, o których mowa w ustępie 1, nabiera mocy z chwilą wejścia w życie konwencji lub w trzy miesiące po złożeniu takiego dokumentu, zależnie od tego, która z tych dat jest późniejsza.

4. Każdy dokument ratyfikacyjny albo dokument przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia, złożony po dacie wejścia w życie konwencji, nabiera mocy w trzy miesiące od dnia jego złożenia.

5. Po dniu, w którym poprawka uważana jest za przyjętą zgodnie z artykułem XII, każdy złożony dokument ratyfikacyjny albo dokument przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia będzie odnosić się do konwencji wraz z poprawką.

Artykuł XV

Wypowiedzenie

1. Konwencja może być wypowiedziana przez Stronę w każdym czasie po upływie pięciu lat od daty wejścia w życie konwencji w stosunku do tej Strony.

2. Wypowiedzenie powinno być dokonane przez pisemne zawiadomienie Sekretarza Generalnego, który poinformuje wszystkie inne Strony oraz Dyrektora Generalnego Międzynarodowego Biura Pracy o każdym takim zawiadomieniu oraz o dacie jego otrzymania, jak również o dacie, w której wypowiedzenie to nabierze mocy.

3. Wypowiedzenie nabierze mocy w dwanaście miesięcy od daty otrzymania przez Sekretarza Generalnego zawiadomienia o wypowiedzeniu albo po upływie dłuższego okresu wskazanego w tym zawiadomieniu.

Artykuł XVI

Złożenie i rejestracja

1. Konwencja zostanie złożona do depozytu Sekretarzowi Generalnemu, który przekaże uwierzytelnione jej odpisy wszystkim państwom, które podpisały konwencję lub do niej przystąpiły.

2. Z chwilą wejścia w życie konwencji Sekretarz Generalny przekaże jej tekst Sekretarzowi Generalnemu Organizacji Narodów Zjednoczonych w celu zarejestrowania i opublikowania, zgodnie z artykułem 102 Karty Narodów Zjednoczonych.

Artykuł XVII

Języki

Konwencja została sporządzona w jednym egzemplarzu w językach chińskim, angielskim, francuskim, rosyjskim i hiszpańskim, przy czym każdy tekst jest jednako autentyczny. Oficjalne tłumaczenia na języki arabski i niemiecki zostaną sporządzone i złożone wraz z podpisanym oryginałem.

Na dowód powyższego niżej podpisani, należycie upoważnieni w tym celu przez swoje Rządy, podpisali niniejszą konwencję.

Sporządzono w Londynie dnia siódmego lipca tysiąc dziewięćset siedemdziesiątego ósmego roku.

Z A Ł A C Z N I K

Rozdział I

Postanowienia ogólne

Prawidło I/1

Definicje

W rozumieniu niniejszej konwencji, jeżeli wyraźnie nie przewidziano inaczej:

- a) „Prawidła” oznaczają prawidła zawarte w załączniku do konwencji;
- b) „Zatwierdzone” oznacza zatwierdzone przez administrację;

c) „Kapitan” oznacza osobę sprawującą kierownictwo statkiem;

d) „Oficer” oznacza członka załogi innego niż kapitan, którego tak określa prawo krajowe lub inne przepisy albo, z braku takiego określenia, umowa zbiorowa lub zwyczaj;

e) „Oficer pokładowy” oznacza oficera mającego odpowiednie kwalifikacje w dziale pokładowym;

f) „Starszy oficer” oznacza oficera pokładowego kolejnego stopniem po kapitanie, na którego spada obowiązek kierowania statkiem w razie niezdolności do pracy kapitana;

g) „Oficer mechanik” oznacza oficera mającego odpowiednie kwalifikacje w dziale maszynowym;

- h) „Starszy oficer mechanik” oznacza najstarszego stopniem oficera mechanika, odpowiedzialnego za mechaniczny napęd statku;
- i) „Drugi oficer mechanik” oznacza oficera mechanika, kolejnego stopniem po starszym oficerze mechaniku, na którego spada odpowiedzialność za mechaniczny napęd statku w razie niezdolności do pracy starszego oficera mechanika;
- j) „Asystent oficera mechanika” oznacza osobę, która szkoli się na oficera mechanika, którą tak określa prawo krajowe lub inne przepisy;
- k) „Radiooficer” oznacza osobę mającą świadectwo radiotelegrafisty pierwszej lub drugiej klasy albo ogólne świadectwo radiooperatora ruchomej służby morskiej, wydane zgodnie z postanowieniami Regulaminu radiokomunikacyjnego, zatrudnioną przy obsłudze radiostacji statku, który zgodnie z Międzynarodową konwencją o bezpieczeństwie życia na morzu ma obowiązki posiadania takiej stacji;
- l) „Operator radiotelefonu” oznacza osobę mającą odpowiednie świadectwo, wydane zgodnie z postanowieniami Regulaminu radiokomunikacyjnego;
- m) „Marynarz” oznacza członka załogi statku innego niż kapitan lub oficer;
- n) „Żegluga przybrzeżna” oznacza podróże w pobliżu brzegu Strony, jak to jest przez nią określone;
- o) „Moc napędowa” oznacza moc w kilometrach wymienioną w Certyfikacie okrętowym lub innym dokumencie urzędowym; *)
- p) „Służba radiowa” obejmuje odpowiednio pełnienie wachty oraz techniczną konserwację i naprawy, zgodnie z Regulaminem radiokomunikacyjnym, Międzynarodową konwencją o bezpieczeństwie życia na morzu oraz według uznania każdej administracji — z odpowiednimi zaleceniami IMCO;
- q) „Zbiornikowiec” oznacza statek zbudowany i używany do przewozu luzem ropy naftowej i jej przetworów;
- r) „Chemikaliowiec” oznacza statek zbudowany i używany do przewozu luzem wszystkich płynnych chemikaliów wymienionych w „Kodzie budowy i wyposażenia statków przewożących niebezpieczne chemikalia luzem”, wydanym przez IMCO;
- s) „Gazowiec” oznacza statek zbudowany i używany do przewozu luzem wszelkich gazów skroplonych, wymienionych w „Kodzie budowy i wyposażenia statków przewożących skroplone gazy luzem”, wydanym przez IMCO.

Prawidło I/2

Treść świadectw i forma potwierdzenia świadectwa

1. Świadectwa będą sporządzane w języku urzędowym lub w językach urzędowych kraju, który je wydaje. Jeżeli nie jest ono sporządzone w języku angielskim, tekst powinien zawierać tłumaczenie na ten język.

*) Przyjmuje się, że moc podana w Certyfikacie okrętowym lub innym dokumencie urzędowym oznacza całkowitą, maksymalną, stale wytwarzaną moc znamionową wszystkich głównych napędowych maszyn okrętowych.

2. W odniesieniu do radiooficerów i operatorów radiotelefonu administracja może:

- a) do egzaminu na wydanie świadectwa wymaganego zgodnie z Regulaminem radiokomunikacyjnym włączyć dodatkowe wiadomości wymagane na podstawie załącznika do konwencji albo
- b) wydać oddzielne świadectwo stwierdzające, że jego posiadacz ma dodatkowe wiadomości wymagane na podstawie załącznika do konwencji.

3. Forma potwierdzenia świadectwa, wymagana zgodnie z artykułem VI konwencji, powinna być następująca:

Forma potwierdzenia świadectwa**POTWIERDZENIE ŚWIADECTWA KWALIFIKACJI**

(pieczęć urzędowa)

(Kraj)

Wydano zgodnie z postanowieniami Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, 1978

Rząd (podać nazwę) zaświadcza *)

Ja, niżej podpisany, zaświadczam,

że niniejsze świadectwo (świadectwo nr) **) wydano (pełne imię i nazwisko), co do którego (której) uznano, że posiada należyte kwalifikacje zgodnie z postanowieniami prawidła Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, 1978, jako ***) z następującymi ograniczeniami

(wpisać odpowiednie ograniczenia lub „bez ograniczeń”)

Data wydania niniejszego potwierdzenia

(pieczęć urzędowa)

Podpis
(imię i nazwisko właściwie upoważnionego urzędnika)

Data urodzenia posiadacza świadectwa

Podpis posiadacza świadectwa

*) użyć jednej lub drugiej formy,

**) niepotrzebne skreślić,

***) wstawić stopień lub klasę zgodnie z konwencją.

Prawidło I/3

Zasady dotyczące żeglugi przybrzeżnej

1. Każda Strona, określając żeglugę przybrzeżną dla celów niniejszej konwencji, nie będzie stawiać marynarzom zatrudnionym na statkach uprawnionych do podnoszenia bandery innej Strony i uprawiających taką żeglugę bardziej surowych wymagań w zakresie wykszolenia, doświadczenia lub świadectw aniżeli w stosunku do marynarzy zatrudnionych na statkach uprawnionych do podnoszenia jej własnej bandery. W żadnym razie Strona taka nie będzie 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. W stosunku do statków uprawnionych do podnoszenia bandery Strony, regularnie uprawiających żeglugę przybrzeżną u wybrzeży innej Strony, Strona, której banderę statek jest uprawniony podnosić, określi wobec marynarzy zatrudnionych na takich statkach wymagania w zakresie wykszolenia, doświadczenia i świadectw 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. Statek, który przedłuża swą podróż poza granice żeglugi przybrzeżnej określonej przez Stronę i wychodzi na wody nie objęte tym określeniem, powinien spełniać wymagania określone w konwencji bez stosowania ulg przewidzianych w niniejszym prawidło.

3. Strona może przyznać statkowi uprawnionemu do podnoszenia jej bandery ulgi dotyczące żeglugi przybrzeżnej, jakie wynikają z postanowień konwencji, jeśli uprawia on regularnie żeglugę przybrzeżną w pobliżu wybrzeża państwa nie będącego Stroną konwencji w sposób przez siebie określony.

4. Żadne z postanowień niniejszego prawidła nie ogranicza w jakikolwiek sposób jurysdykcji jakiegokolwiek Państwa, bez względu na to, czy jest, czy nie jest Stroną konwencji.

Prawidło I/4

Postępowanie kontrolne

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

- a) sprawdzenia, zgodnie z artykułem X ustęp 1, czy wszyscy zatrudnieni na statku marynarze, którzy powinni posiadać świadectwa zgodnie z konwencją, posiadają ważne świadectwa lub ważne uprawnienia;
- b) oceny zdolności załogi statku do pełnienia wacht według norm wymaganych przez konwencję, jeżeli istnieją powody do przypuszczenia, że te normy nie są przestrzegane, i jeżeli podczas pobytu w porcie Strony lub w pobliżu niego wystąpiły następujące zdarzenia:
 - i) statek uczestniczył w zderzeniu, wszedł na mieliznę lub został wyrzucony na brzeg;
 - ii) nastąpiło usunięcie substancji ze statku będącego w drodze lub stojącego na kotwicy albo

przy nabrzeżu, co stanowi naruszenie prawa sprzeczne z międzynarodowymi konwencjami, albo

- iii) manewrowano statkiem w sposób nieprawidłowy lub niebezpieczny lub nie stosowano się do wskazań dotyczących oznakowań nawigacyjnych albo prawideł systemów rozgraniczenia ruchu.

2. Funkcjonariusz kontroli zawiadomi na piśmie kapitana statku oraz odpowiedniego przedstawiciela państwa bandery, zgodnie z artykułem X, jeżeli podczas kontroli przeprowadzonej w myśl ustępu 1 ujawnione zostały następujące uchybienia:

- a) nieposiadanie przez członka załogi, który obowiązyany jest je posiadać, odpowiedniego ważnego świadectwa lub ważnego zwolnienia od jego posiadania;
- b) zaniedbania w organizacji wacht nawigacyjnych i maszynowych, uchybiające wymaganiom ustalonym przez państwo bandery;
- c) brak na wachcie osoby mającej kwalifikacje do obsługi podstawowego wyposażenia w celu bezpiecznej żeglugi lub zapobiegania zanieczyszczeniom;
- d) niemożność postawienia przez kapitana wypoczętych osób na pierwszej wachcie przy rozpoczęciu podróży lub na dalszych wachtach zmianowych.

3. Nieusunięcie uchybień, o których mowa w ust. 2 lit. a), jeśli dotyczą one świadectw kapitana, starszego oficera mechanika i oficerów, pełniących wachty nawigacyjne i maszynowe, oraz ewentualnie radiooficera, jak również uchybień wymienionych w ust. 2 lit. b) stanowi jedynie podstawę do zatrzymania statku przez Stronę w myśl artykułu X.

Rozdział II

Kapitan — dział pokładowy

Prawidło II/1

Podstawowe zasady, które powinny być przestrzegane przy pełnieniu wachty nawigacyjnej

1. Strony zwrócą uwagę armatorom, użytkownikom statków, kapitanom i personelowi wachtowemu na następujące zasady, jakie powinny być przestrzegane w celu zapewnienia ciągłego utrzymywania bezpiecznej wachty nawigacyjnej.

2. Kapitan każdego statku jest obowiązany wydać odpowiednie zarządzenia w celu zapewnienia bezpiecznej wachty nawigacyjnej. Pod ogólnym kierownictwem kapitana oficerowie wachtowi są odpowiedzialni za bezpieczną nawigację statku w czasie pełnienia przez nich wachty, a szczególnie powinni zwracać uwagę na to, aby uniknąć zdarzenia i wejścia na mieliznę.

3. Podstawowe zasady, które obejmują niżej wymienione sprawy, lecz nie ograniczają się do nich, powinny być brane pod uwagę na wszystkich statkach.

4. Organizacja wachty

- a) Skład osobowy wacht powinien być zawsze odpowiedni i dostosowany do istniejących okoliczności i warunków oraz powinien uwzględniać potrzebę utrzymywania właściwej obserwacji.

b) Przy podejmowaniu decyzji o składzie osobowym wachty na mostku, do której mogą być włączeni odpowiedni marynarze pokładowi, należy między innymi brać pod uwagę następujące okoliczności:

- i) aby mostek nigdy nie był pozostawiony bez nadzoru;
- ii) warunki pogodowe, widzialność oraz fakt, czy jest światło dzienne, czy panuje ciemność;
- iii) bliskość niebezpieczeństw nawigacyjnych, co może spowodować konieczność wykonania przez oficera wachtowego dodatkowych czynności nawigacyjnych;
- iv) użycie i stan gotowości pomocy nawigacyjnych, takich jak radar lub elektroniczne urządzenia służące do określania pozycji statku, oraz innego sprzętu mającego wpływ na bezpieczną nawigację statku;
- v) czy statek jest wyposażony w sterowanie automatyczne;
- vi) wszelkie wyjątkowe wymagania w stosunku do wachty nawigacyjnej, jakie mogą powstać w wyniku szczególnych okoliczności.

5. Zdarność do służby

System wachtowy powinien być taki, aby sprawność oficerów i marynarzy wachtowych nie była osłabiona na skutek zmęczenia. Służbę należy zorganizować tak, aby pierwsza wachta przy rozpoczęciu podróży oraz następne wachty zmianowe, były dostatecznie wypoczęte i zdadne do służby pod każdym względem.

6. Nawigacja

- a) Zamierzoną podróż należy zaplanować z wyprzedzeniem, biorąc pod uwagę wszelkie stosowne informacje, przy czym zaprojektowany kurs powinien być sprawdzony przed rozpoczęciem podróży.
- b) Podczas wachty, w dostatecznie krótkich odstępach czasu, należy sprawdzać, czy statek ma właściwy kurs, oraz sprawdzać pozycję i prędkość statku, wykorzystując wszelkie dostępne pomoce nawigacyjne w celu upewnienia się, że statek płynie zamierzonym kursem.
- c) Oficer wachtowy powinien być w pełni obeznany z rozmieszczeniem i obsługą wszelkich urządzeń związanych z bezpieczeństwem i nawigacją, jakie znajdują się na statku, oraz orientować się w możliwościach eksploatacyjnych tych urządzeń i uwzględniać je.
- d) Oficer kierujący wachtą nawigacyjną nie może być wyznaczony do wykonywania obowiązków, które utrudniałyby bezpieczną nawigację statku, ani też sam nie powinien się podejmować takich obowiązków.

7. Sprzęt nawigacyjny

- a) Oficer wachtowy powinien posługiwać się wszelkimi urządzeniami nawigacyjnymi, jakie ma do swej dyspozycji, w sposób jak najbardziej skuteczny.
- b) Używając radaru oficer wachtowy powinien pamiętać o konieczności stosowania w każdym czasie postanowień dotyczących używania radaru, zawartych w odpowiednich przepisach o zapobieganiu zderzeniom na morzu.

c) W razie potrzeby oficer wachtowy powinien bez wahania posłużyć się sterem, maszynami i dźwiękową aparaturą sygnałową.

8. Obowiązki i odpowiedzialność w zakresie nawigacji:

a) Oficer odpowiedzialny za wachtę powinien:

- i) pełnić swą wachtę na mostku, którego nie może opuścić w żadnych okolicznościach, dopóki nie zostanie w odpowiedni sposób zwolniony z wachty;
- ii) ponosić w dalszym ciągu odpowiedzialność za bezpieczną nawigację statku, mimo iż kapitan jest obecny na mostku, dopóki kapitan nie poinformuje go w sposób wyraźny, że przyjmuje tę odpowiedzialność, i fakt ten nie zostanie zrozumiany przez obie strony;
- iii) powiadomić kapitana w razie jakichkolwiek wątpliwości co do działania, jakie trzeba podjąć w interesie bezpieczeństwa statku;
- iv) nie przekazywać wachty oficerowi zmianowemu, gdy ma podstawę przypuszczać, że jest on niezdolny do wykonywania skutecznie swych obowiązków, przy czym fakt ten powinien podać do wiadomości kapitana;

b) Przejmując wachtę oficer zmianowy powinien upewnić się sam co do zliczonej lub rzeczywistej pozycji statku i stwierdzić jego planową trasę, kurs i prędkość oraz zwrócić uwagę na wszelkie niebezpieczeństwa nawigacyjne, jakich spodziewa się podczas swej wachty.

c) Należy prowadzić właściwy zapis ruchów statku i czynności podczas wachty dotyczących nawigacji statku.

9. Obserwator

Oprócz prowadzenia odpowiedniej obserwacji w celu pełnej oceny sytuacji i uniknięcia ryzyka zderzenia, wejścia na mieliznę oraz innych niebezpieczeństw nawigacyjnych obowiązki obserwatora powinny obejmować wykrywanie statków lub samolotów potrzebujących pomocy, rozbitków, wraków i szczątków. W czasie obserwacji należy przestrzegać następujących zasad:

- a) obserwator musi mieć możliwość zwrócenia całej uwagi na prowadzenie właściwej obserwacji i nie może podejmować ani być wyznaczany do żadnych innych obowiązków, które mogłyby utrudniać wykonywanie tego zadania;
- b) obowiązki obserwatora i sternika są odrębne i sternika podczas sterowania nie można uważać za obserwatora, z wyjątkiem małych statków, na których z pozycji przy sterze istnieje nieprzerwana widoczność dookoła widnokregu i na których zdolność widzenia podczas nocy nie jest osłabiona ani też nie ma innej przeszkody utrudniającej utrzymywanie właściwej obserwacji. Oficer odpowiedzialny za wachtę może być jedynym obserwatorem przy świetle dziennym, pod warunkiem że każdorazowo:
 - i) starannie oceniono sytuację i ustalono bez wątplenia, że takie postępowanie jest bezpieczne;

- ii) uwzględniono wszelkie istotne czynniki, włączając w to:
- stan pogody
 - widzialność
 - nasilenie ruchu
 - bliskość niebezpieczeństwa nawigacyjnego
 - niezbędną ostrożność podczas nawigacji w systemach rozgraniczenia ruchu lub w ich pobliżu,
- lecz nie ograniczając się do nich;
- iii) istnieje możliwość natychmiastowego wezwania pomocy na mostek, gdy wymagać tego będzie zmiana sytuacji.

10. Nawigacja z pilotem na pokładzie

Obecność pilota na statku, mimo jego obowiązków i odpowiedzialności, nie zwalnia kapitana ani oficera odpowiedzialnego za wachtę od ich obowiązków i odpowiedzialności związanych z bezpieczeństwem statku. Kapitan i pilot powinni wymieniać informacje dotyczące prowadzenia nawigacji, miejscowych warunków i właściwości statku. Kapitan i oficer wachtowy powinien ściśle współpracować z pilotem oraz sprawdzać dokładnie pozycję i ruch statku.

11. Ochrona środowiska morskiego

Kapitan i oficer odpowiedzialny za wachtę powinni zdawać sobie sprawę z poważnych następstw zanieczyszczenia środowiska morskiego wynikających z eksploatacji statku lub wypadku i powinni podjąć wszelkie możliwe środki zaradcze w celu zapobieżenia takim zanieczyszczeniom, szczególnie w ramach odpowiednich przepisów międzynarodowych i portowych.

Prawidło II/2

Obowiązujące minimum wymagań do nadania dyplomu kapitana i starszego oficera na statkach o pojemności brutto 200 RT lub większej

Kapitan i starszy oficer na statkach o pojemności brutto 1600 RT i większej

1. Każdy kapitan i starszy oficer na statku morskim o pojemności brutto 1600 RT i większej powinien mieć odpowiedni dyplom.

2. Każdy kandydat do nadania dyplomu powinien:

- a) spełniać wymagania administracji dotyczące stanu zdrowia, szczególnie wzroku i słuchu;
- b) czynić zadość wymaganiom do nadania dyplomu oficera odpowiedzialnego za wachtę nawigacyjną na statkach o pojemności brutto 200 RT i większej i wykazać się przepisana praktyką morską w tym charakterze:
 - i) na dyplom starszego oficera — wynoszącą co najmniej 18 miesięcy; okres ten może być jednak skrócony co najmniej do 12 miesięcy, gdy administracja wymaga specjalnego przeszkolenia, które uznaje za równoważne z przynajmniej 6-miesięczną praktyką w charakterze oficera odpowiedzialnego za wachtę nawigacyjną;

- ii) na dyplom kapitana — wynoszącą co najmniej 36 miesięcy; okres ten może być jednak skrócony co najmniej do 24 miesięcy, gdy przynajmniej 12 miesięcy z tego okresu praktyki morskiej przepracowane było na stanowisku starszego oficera albo gdy administracja wymaga specjalnego przeszkolenia, które uważa za równoważne z taką praktyką;

- c) zdać odpowiedni egzamin, zgodnie z wymaganiami administracji. Egzamin taki powinien obejmować materiał wymieniony w dodatku do niniejszego prawidła, z tym że administracja może zmienić wymagania egzaminacyjne w stosunku do kapitanów i starszych oficerów na statkach o ograniczonej wielkości i w żegludze przybrzeżnej w stopniu, jaki uzna za konieczny, mając przy tym na uwadze wpływ, jaki to może mieć na bezpieczeństwo wszystkich statków na tych samych wodach.

Kapitan i starszy oficer na statkach o pojemności brutto od 200 do 1600 RT

3. Każdy kapitan i starszy oficer na statku morskim o pojemności brutto od 200 do 1600 RT powinien mieć odpowiedni dyplom.

4. Każdy kandydat do nadania dyplomu powinien:

- a) spełniać wymagania administracji dotyczące stanu zdrowia, szczególnie wzroku i słuchu;
- b)
 - i) do dyplomu starszego oficera — czynić zadość wymaganiom stawianym oficerowi odpowiedzialnemu za wachtę nawigacyjną na statkach o pojemności brutto 200 RT i większej;
 - ii) do dyplomu kapitana — czynić zadość wymaganiom stawianym oficerowi odpowiedzialnemu za wachtę nawigacyjną na statkach o pojemności brutto 200 RT i większej oraz wykazać się przepisana praktyką morską w tym charakterze w wymiarze co najmniej 36 miesięcy; jednakże okres ten może być skrócony co najmniej do 24 miesięcy, gdy przynajmniej 12 miesięcy z tego okresu praktyki morskiej przepracowane było na stanowisku starszego oficera albo gdy administracja wymaga specjalnego przeszkolenia, które uważa za równoważne z taką praktyką;
- c) zdać odpowiedni egzamin zgodnie z wymaganiami administracji. Egzamin taki powinien obejmować materiał wymieniony w dodatku, z tym że administracja może zmienić wymagania egzaminacyjne w stosunku do kapitanów i starszych oficerów na statkach w żegludze przybrzeżnej, w stopniu, jaki uzna za konieczny, albo wyłączyć tę część materiału, która nie znajduje zastosowania do danych wód lub statków, mając przy tym na uwadze wpływ, jaki to może mieć na bezpieczeństwo wszystkich statków na tych samych wodach.

Uwagi ogólne

5. Poziom wiedzy wymaganej zgodnie z różnymi punktami dodatku może być zróżnicowany w zależności od tego, czy dyplom ma być wydany kapitanowi, czy też starszemu oficerowi, i stosownie do tego, czy dyplom lub dyplomy odnoszą się do statków o pojemności brutto 1600 RT i większej, czy też do statków o pojemności brutto od 200 do 1600 RT.

Dodatek do prawidła II/2

Minimum wiadomości wymaganych do nadania dyplomu kapitana i starszego oficera na statkach o pojemności brutto 200 RT i większej

1. Podany niżej program jest wymagany na egzaminie dla kandydatów do nadania dyplomu kapitana lub starszego oficera na statkach o pojemności brutto 200 RT i większej. Ma on na celu poszerzenie i pogłębienie tematyki przewidzianej w prawidło II/4 pt. „Obowiązujące minimum wymagań do nadania dyplomu oficera odpowiedzialnego za wachtę nawigacyjną na statkach o pojemności brutto 200 RT i większej”. Mając na uwadze, że kapitan ponosi ostateczną odpowiedzialność za bezpieczeństwo statku, jego pasażerów, załogi i ładunku oraz że starszy oficer powinien być w stanie przejąć tę odpowiedzialność w każdym czasie, egzamin z tych przedmiotów powinien być sprawdzianem ich zdolności przyswajania sobie wszelkich dostępnych wiadomości mających wpływ na bezpieczeństwo statku.

2. Nawigacja i określanie pozycji

- a) Planowanie podróży i nawigacja w każdych warunkach:
 - i) z zastosowaniem odpowiednich metod wykreślenia tras oceanicznych;
 - ii) w obrębie wód ograniczonych;
 - iii) w warunkach lodowych;
 - iv) przy ograniczonej widzialności;
 - v) w systemach rozgraniczenia ruchu;
 - vi) na obszarach o silnej działalności pływów;
- b) Określanie pozycji:
 - i) na podstawie obserwacji ciał niebieskich — słońca, gwiazd, księżyca i planet;
 - ii) na podstawie obserwacji ziemnych wraz z umiejętnością wykorzystania namiarów ze znaków lądowych i pomocy nawigacyjnych, takich jak latarnie morskie, stawy i pławy, w połączeniu z odpowiednimi mapami, wiadomościami żeglarskimi oraz innymi wydawnictwami, w celu ustalenia dokładności uzyskanej pozycji;
 - iii) z użyciem wszystkich nowoczesnych elektronicznych pomocy nawigacyjnych, zgodnie z wymaganiami administracji, i ze szczególną znajomością zasad ich działania, możliwości, źródeł błędów, wykrywania błędnej interpretacji informacji oraz metod korekcyjnych, w celu uzyskania dokładnego określenia pozycji.

3. Pełnienie wachty

- a) Wykazanie się dokładną znajomością treści, stosowania i założeń Międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu oraz tych załączników, które dotyczą bezpieczeństwa nawigacji;
- b) Wykazanie się znajomością prawidła II/1 — „Podstawowe zasady, które powinny być przestrzegane przy pełnieniu wachty nawigacyjnej”.

4. Urządzenia radarowe

Wykazanie się z użyciem symulatora radarowego lub, w razie jego braku, za pomocą tabel nakresowych znajomością podstawowych zasad radaru oraz umiejętnością

obsługi i użycia radaru, a także interpretacji i analizy informacji uzyskanych za pomocą tego urządzenia, z uwzględnieniem:

- a) czynników mających wpływ na działanie i dokładność;
- b) nastawienia i utrzymania obrazów;
- c) wykrywania błędnej informacji, fałszywych ech, odbić od fal morskich itd.;
- d) zakresu i namiaru;
- e) identyfikowania ech krytycznych;
- f) kursu i prędkości innych statków;
- g) czasu i odległości największego zbliżenia przy przecinaniu się kursów statków, spotkaniu i wyprzedzaniu statków;
- h) wykrywania zmian kursu i prędkości innych statków;
- i) skutków zmian kursu lub prędkości własnego statku albo obu tych czynników;
- j) stosowania Międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu.

5. Kompas magnetyczny i żyrokompas

Zdolność określania i poprawiania błędów kompasu magnetycznego i żyrokompasu oraz znajomość środków korygowania takich błędów.

6. Meteorologia i oceanografia

- a) Wykazanie się umiejętnością rozumienia i interpretacji mapy synoptycznej oraz przewidywania pogody na danym obszarze, z uwzględnieniem lokalnych warunków pogodowych.
- b) Znajomość cech charakterystycznych różnych układów meteorologicznych wraz z wirującymi cyklonami tropikalnymi oraz sposobów unikania „oka” cyklonu i niebezpiecznych „ćwiartek”.
- c) Znajomość układu prądów oceanicznych.
- d) Umiejętność posługiwania się wszystkimi odpowiednimi wydawnictwami nawigacyjnymi na temat pływów i prądów wraz z wydawnictwami na ten temat w języku angielskim.
- e) Umiejętność obliczania pływów.

7. Manewrowanie i kierowanie statkiem

Manewrowanie i kierowanie statkiem w każdych warunkach, włączając w to:

- a) manewry podczas zbliżania się do statków pilotowych lub stacji pilotowych, z uwzględnieniem pogody, pływu, zysku drogi w kierunku na wiatr oraz odległości zatrzymania się;
- b) kierowanie statkiem na rzekach, w ujęciach itd., z uwzględnieniem wpływu prądu, wiatru oraz ograniczonego akwenu na reagowanie statku na ster;
- c) manewrowanie na płytkiej wodzie, z uwzględnieniem zanieczyszczania się zapasu wody pod stępką na skutek osiadania¹⁾, przechyłów bocznych i wzdłużnych;
- d) wzajemne oddziaływanie na siebie statków mijających się oraz własnego statku i pobliskich mielizn (zjawisko kanałowe);

¹⁾ Osiadanie: zmniejszanie się zapasu wody pod stępką, występujące gdy statek posuwa się po wodzie, wywołane wzrostem zanurzenia i zmianą przegłębienia. Zjawisko to występuje wyraźnie na płytkiej wodzie i zmniejsza się wraz ze zmniejszeniem prędkości statku.

- e) dobijanie i odchodzenie od nabrzeża przy różnym wietrze i pływie z pomocą lub bez pomocy holowników;
- i) wybór kotwicowiska; kotwiczenie jedną lub dwiema kotwicami na ograniczonych kotwicowiskach oraz czynniki, które należy uwzględnić przy określaniu właściwej długości łańcucha kotwicznego;
- g) wleczenie kotwicy; klarowanie zaplątania kotwicy;
- h) dokowanie w suchym doku statku z awarią lub bez awarii;
- i) prowadzenie i manewrowanie statkiem w czasie burzliwej pogody, w tym udzielanie pomocy statkowi lub samolotowi w niebezpieczeństwie, holowanie, sposoby utrzymywania niesterownego statku poza dolną falą, zmniejszanie dryfu i użycie oleju;
- j) środki ostrożności podczas manewrowania statkiem w celu spuszczenia na wodę łodzi lub tratw ratunkowych podczas złej pogody;
- k) metody przyjęcia na statek rozbitków z łodzi lub tratw ratunkowych;
- l) umiejętność określenia charakterystyki manewrowej i charakterystyki maszyn większych statków, ze specjalnym uwzględnieniem odległości zatrzymywania i średnic cyrkulacji przy różnych zanurzeniach i prędkościach;
- m) znaczenie nawigacji przy zmniejszonej prędkości dla uniknięcia uszkodzeń spowodowanych dziobową lub rufową falą własnego statku;
- n) praktyczne środki podejmowane podczas nawigacji w łodzi lub w warunkach oblodzenia statku;
- o) korzystanie z systemów rozgraniczenia ruchu i manewrowanie w nich.

8. Stateczność ²⁾ i budowa statku oraz ochrona przed uszkodzeniem

- a) Znajomość podstawowych zasad budowy statku, teorii i czynników mających wpływ na przegłębienie i stateczność oraz środków niezbędnych do zachowania bezpiecznego przegłębienia i stateczności,
- b) Znajomość działania wpływającego na przegłębienie i stateczność statku w razie uszkodzenia i następnie zalania przedziału, a także środków zaradczych, jakie należy podjąć.
- c) Umiejętność posługiwania się tablicami stateczności, przegłębienia i naprężeń, schematami i przyrządami do obliczania naprężeń wraz ze znajomością sposobów przyjmowania ładunków i balastowania statku w celu utrzymania naprężeń kadłuba w dopuszczalnych granicach.
- d) Ogólna znajomość głównych elementów konstrukcyjnych statku i właściwe nazwy różnych części.
- e) Znajomość zaleceń IMCO dotyczących stateczności statku.

9. Siłownie okrętowe

- a) Zasady działania siłowni okrętowych.
- b) Pomocnicze mechanizmy okrętowe.
- c) Ogólna znajomość morskich terminów technicznych.

²⁾ Kapitanowie i starsi oficerowie służący na małych statkach powinni być w pełni zaznajomieni z podstawowymi wymaganiami dotyczącymi stateczności takich statków.

10. Przeładunek i sztauowanie

- a) Sztauowanie i mocowanie ładunków na statku oraz urządzenia przeładunkowe.
- b) Czynności załadowcze i wyładowcze, ze szczególnym uwzględnieniem przeładunku dużych ciężarów.
- c) Międzynarodowe przepisy i zalecenia dotyczące przewozu ładunków, w szczególności Międzynarodowy kod morskich ładunków niebezpiecznych (IMDG).
- d) Przewóz ładunków niebezpiecznych; środki ostrożności, jakie należy podjąć podczas załadunku i wyładunku, oraz ochrona ładunków niebezpiecznych podczas podróży.
- e) Praktyczna znajomość treści i stosowania przepisów dotyczących bezpieczeństwa zbiornikowców.
- f) Praktyczna znajomość powszechnie stosowanych systemów ładunkowych rurociągów i pomp.
- g) Terminy i definicje używane przy opisie własności pospolitych ładunków olejowych, takich jak ropa naftowa, półdestylaty, nafta.
- h) Przepisy dotyczące zanieczyszczeń; balastowanie, mycie zbiornikowców i odgazowywanie.
- i) Procedura „load-on-top”.

11. Ochrona przeciwpożarowa i urządzenia gaśnicze

- a) Organizacja alarmu pożarowego.
- b) Rodzaje i chemia pożaru.
- c) Systemy przeciwpożarowe.
- d) Udział w przepisowym kursie przeciwpożarowym.
- e) Znajomość przepisów dotyczących sprzętu gaśniczego.

12. Postępowanie w razie zagrożenia

- a) Środki ostrożności podczas osadzania statku na plaży.
- b) Działania, jakie należy podjąć przed i po wejściu statku na mieliznę.
- c) Ściąganie statku z mielizny z pomocą z zewnątrz i bez takiej pomocy.
- d) Działania, jakie należy podjąć po zderzeniu.
- e) Prowizoryczne uszczelnianie przecieków.
- f) Środki podejmowane w celu ochrony i bezpieczeństwa pasażerów i załogi w stanie zagrożenia.
- g) Usuwanie uszkodzeń i ratowanie statku po pożarze lub eksplozji.
- h) Opuszczanie statku.
- i) Sterowanie awaryjne, założenie i użycie steru awaryjnego oraz sposoby jego założenia, gdy to jest możliwe.
- j) Ratowanie osób ze statku w niebezpieczeństwie lub z wraku.
- k) Postępowanie w razie alarmu „człowiek za burtą”.

13. Opieka lekarska

Dokładna znajomość posługiwania się informacjami zawartymi w następujących wydawnictwach:

- a) Międzynarodowym przewodniku lekarskim dla statków lub w równorzędnych wydawnictwach krajowych;
- b) Dziale medycznym Międzynarodowego kodu sygnałowego;
- c) Informatorze pierwszej pomocy lekarskiej w wypadkach z niebezpiecznymi ładunkami.

14. Prawo morskie

- a) Znajomość międzynarodowego prawa morskiego zawartego w międzynarodowych umowach i konwencjach, które wiążą się ze specjalnymi zobowiązaniami i odpowiedzialnością kapitana i dotyczą zwłaszcza bezpieczeństwa i ochrony środowiska morskiego. Szczególnie należy uwzględnić następujące zagadnienia:
- i) zaświadczenia i inne dokumenty, jakie zgodnie z wymaganiami konwencji międzynarodowych powinny znajdować się na statku, sposób ich uzyskania oraz okres ich ważności;
 - ii) odpowiedzialność w myśl odpowiednich wymagań Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych;
 - iii) odpowiedzialność w myśl odpowiednich wymagań Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu;
 - iv) odpowiedzialność w myśl międzynarodowych konwencji o zapobieganiu zanieczyszczeniom przez statki;
 - v) deklaracje morskie o stanie zdrowotnym; wymagania Międzynarodowych przepisów sanitarnych;
 - vi) odpowiedzialność w myśl Konwencji w sprawie międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu;
 - vii) odpowiedzialność w myśl innych międzynarodowych aktów prawnych dotyczących bezpieczeństwa statku, pasażerów, załogi i ładunku.
- b) Zakres znajomości krajowego ustawodawstwa morskiego pozostawia się do uznania administracji; powinien on jednak obejmować krajowe zarządzenia wprowadzające w życie międzynarodowe umowy i konwencje.

15. Kierowanie personelem i odpowiedzialność za szkolenie

Znajomość zasad kierowania personelem, organizowanie pracy i szkolenia na statkach.

16. Łączność

- a) Umiejętność przekazywania i odbioru wiadomości za pomocą świetlnej sygnalizacji alfabetem Morse'a i posługiwania się międzynarodowym kodem sygnałowym. Jeżeli administracja poddała egzaminowi z tych przedmiotów kandydatów na niższe stopnie, można zaniechać ponownego ich egzaminowania z tych przedmiotów na dyplom kapitana.
- b) Znajomość metod stosowanych w łączności radiotelefonicznej i umiejętność posługiwania się radiotelefonem, szczególnie w sprawach dotyczących potrzeby pomocy, pilnych, bezpieczeństwa i nawigacji.
- c) Znajomość sposobów nadawania alarmowych sygnałów potrzeby pomocy drogą radiotelegraficzną zgodnie z regulaminami radiokomunikacyjnymi.

17. Ratowanie życia

Dokładna znajomość przepisów dotyczących środków ratunkowych (Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu), organizacji alarmów opuszczania statku, łodzi ratunkowych, tratw ratunkowych i innego sprzętu ratunkowego.

18. Poszukiwanie i ratunek

Dokładna znajomość Poradnika poszukiwania i ratowania dla statków handlowych (MERSAR), wydanego przez IMCO.

19. Metody demonstrowania umiejętności

- a) Nawigacja
 - Zademonstrowanie użycia sekstantu, pelorusa i namiernika oraz umiejętność wykreślenia pozycji, kursu, namiarów.
- b) Międzynarodowe przepisy o zapobieganiu zderzeniom na morzu
 - i) użycie małych modeli do pokazywania właściwych sygnałów lub świateł albo symulatora świateł nawigacyjnych;
 - ii) arkusz nakresowy lub symulator radarowy.
- c) Radar
 - i) symulator radarowy lub
 - ii) arkusze nakresowe.
- d) Pożarnictwo
 - Udział w przepisany kursie przeciwpożarowym.
- e) Łączność
 - Praktyczna próba wzrokowa i głosowa.
- f) Ratowanie życia
 - Wodowanie łodzi ratunkowych oraz innych urządzeń ratunkowych i kierowanie nimi oraz nakładanie kamizelek ratunkowych.

Prawidło II/3

Obowiązujące minimum wymagań do nadania dyplomu kapitana i oficera odpowiedzialnego za wachtę nawigacyjną statków o pojemności brutto poniżej 200 RT

1. Statki nie zatrudnione w żegludze przybrzeżnej

- a) Każdy kapitan statku morskiego o pojemności brutto poniżej 200 RT nie zatrudnionego w żegludze przybrzeżnej powinien mieć dyplom uznany przez administrację, uprawniający do stanowiska kapitana na statkach o pojemności brutto od 200 do 1600 RT.
- b) Każdy oficer odpowiedzialny za wachtę nawigacyjną na statku morskim o pojemności brutto poniżej 200 RT nie zatrudnionym w żegludze przybrzeżnej powinien mieć odpowiedni dyplom, uprawniający do pracy na statkach o pojemności brutto 200 RT lub większej.

2. Statki zatrudnione w żegludze przybrzeżnej**a) Kapitan**

- i) Każdy kapitan statku morskiego o pojemności brutto poniżej 200 RT, zatrudnionego w żegludze przybrzeżnej, powinien mieć odpowiedni dyplom.
- ii) Każdy kandydat do nadania dyplomu powinien:
 - 1) mieć ukończonych przynajmniej 20 lat;
 - 2) mieć przynajmniej 12-miesięczną przepisową praktykę morską w charakterze oficera odpowiedzialnego za wachtę nawigacyjną;
 - 3) wykazać się przed administracją należytą wiedzą wymaganą do pełnienia obowiązków na danych statkach, która powinna obejmować

przedmioty wymienione w dodatku do niniejszego prawidła.

b) Oficer odpowiedzialny za wachtę nawigacyjną

- i) Każdy oficer odpowiedzialny za wachtę nawigacyjną na statku morskim o pojemności brutto poniżej 200 RT zatrudnionym w żegludze przybrzeżnej powinien mieć odpowiedni dyplom.
- ii) Każdy kandydat do nadania dyplomu powinien:
 - 1) mieć ukończonych przynajmniej 18 lat;
 - 2) spełniać wymagania administracji dotyczące stanu zdrowia, szczególnie wzroku i słuchu;
 - 3) wykazać przed administracją, że:
 - przeszedł pomyślnie specjalne przeszkolenie, łącznie z odpowiednim okresem praktyki morskiej, zgodnie z wymaganiami administracji, lub
 - odbył przepisową praktykę morską w dziale pokładowym w wymiarze co najmniej trzech lat;
 - 4) wykazać przed administracją, że ma dostateczną wiedzę odpowiednią do jego obowiązków na danych statkach, która powinna obejmować przedmioty wymienione w dodatku.

3. Szkolenie

Szkolenie potrzebne do zdobycia niezbędnej wiedzy teoretycznej i praktycznego doświadczenia powinno być zgodne z zasadami zawartymi w prawidło II/1 „Podstawowe zasady, które powinny być przestrzegane przy pełnieniu wachty nawigacyjnej” oraz w odpowiednich międzynarodowych przepisach i zaleceniach.

4. Zwolnienia

Jeżeli administracja uzna, że wielkość statku oraz warunki jego żeglugi powodują, iż stosowanie w pełni wymagań niniejszego prawidła i dodatku do niego jest niepotrzebne i niewykonalne, to może odpowiednio zwolnić kapitana i oficera odpowiedzialnego za wachtę nawigacyjną na takim statku lub klasie statków od niektórych wymagań, mając przy tym na uwadze bezpieczeństwo wszystkich statków na tych wodach.

Dodatek do prawidła II/3

Minimum wiadomości wymaganych do nadania dyplomu kapitana i oficera odpowiedzialnego za wachtę nawigacyjną na statkach o pojemności brutto poniżej 200 RT

1. a) Znajomość następujących zagadnień:
 - i). nawigacja przybrzeżna i w wymaganym stopniu astronawigacja;
 - ii) międzynarodowe przepisy o zapobieganiu zderzeniom na morzu;
 - iii) międzynarodowy kod morskich ładunków niebezpiecznych (IMDG);
 - iv) kompas magnetyczny;
 - v) radiotelegrafia i sygnalizacja wzrokowa;
 - vi) zapobieganie pożarom i środki gaśnicze;
 - vii) ratowanie życia;
 - viii) postępowanie w razie zagrożenia;
 - ix) manewrowanie statkiem;
 - x) stateczność statku;
 - xi) meteorologia;

- xii) siłownie okrętowe na małych statkach;
- xiii) pierwsza pomoc;
- xiv) poszukiwanie i ratowanie;
- xv) zapobieganie zanieczyszczeniu środowiska morskiego.

- b) Oprócz wymagań podanych w punkcie a) dostateczna znajomość bezpiecznej obsługi wszystkich pomocy nawigacyjnych i wyposażenia zainstalowanego na danych statkach.
- c) Poziom wymaganej wiedzy z przedmiotów wymienionych w punktach a) i b) powinien być taki, aby umożliwiał oficerowi wachtowemu bezpieczne wykonywanie obowiązków.

2. Każdy kapitan na statku morskim o pojemności brutto poniżej 200 RT powinien, oprócz spełnienia wymagań podanych w ust. 1, wykazać przed administracją, że ma wiadomości potrzebne do należytego wykonywania wszystkich obowiązków kapitana.

Prawidło II/4

Obowiązujące minimum wymagań do nadania dyplomu oficera odpowiedzialnego za wachtę nawigacyjną na statkach o pojemności brutto 200 RT i większej

1. Każdy oficer odpowiedzialny za wachtę nawigacyjną na statku morskim o pojemności brutto 200 RT i większej powinien mieć odpowiedni dyplom.

2. Każdy kandydat do nadania dyplomu powinien:

- a) mieć ukończonych przynajmniej 18 lat;
- b) spełniać wymagania administracji dotyczące stanu zdrowia, szczególnie wzroku i słuchu;
- c) mieć przepisową praktykę morską w dziale pokładowym w wymiarze co najmniej 2 lat, która powinna obejmować przynajmniej 6-miesięczny okres służby wachtowej na mostku pod nadzorem kwalifikowanego oficera; jednakże administracja może zezwolić na zastąpienie najwyżej dwóch lat z tej przepisanej praktyki morskiej okresem specjalnego szkolenia, pod warunkiem że administracja uzna, że takie szkolenie ma wartość co najmniej równoważną z okresem praktyki morskiej, jaki zastępuje;
- d) wykazać przed administracją przez zdanie odpowiedniego egzaminu, że ma teoretyczną i praktyczną wiedzę odpowiednią do swych obowiązków.

3. Dyplomy do służby bez ograniczeń

Dyplom do służby bez ograniczeń co do zasięgu żeglugi może być nadany po sprawdzeniu egzaminem, że kandydat ma teoretyczną i praktyczną wiedzę z przedmiotów wymienionych w dodatku do niniejszego prawidła.

4. Dyplomy z ograniczeniem

Przy nadawaniu dyplomów z ograniczeniem do służby w żegludze przybrzeżnej administracja może pominąć następujące przedmioty spośród wymienionych w dodatku, mając przy tym na uwadze bezpieczeństwo wszystkich statków na tych wodach:

- a) astronawigację;
- b) elektroniczne systemy określania pozycji i nawigację na wodach nie objętych tymi systemami.

5. Poziom wiedzy

- a) Poziom wiedzy wymaganej z przedmiotów wymienionych w dodatku powinien być wystarczający do należytego wykonywania czynności wachtowych przez oficera wachtowego. Przy ustalaniu odpowiedniego poziomu wiedzy administracja powinna uwzględniać uwagi do każdego przedmiotu podane w dodatku.
- b) Szkolenie w celu nabycia niezbędnych wiadomości teoretycznych i praktycznego doświadczenia powinno być zgodne z zasadami zawartymi w prawidło II/1 „Podstawowe zasady, które powinny być przestrzegane przy pełnieniu wachty nawigacyjnej”, oraz z odpowiednimi międzynarodowymi przepisami i zaleceniami.

Dodatek do prawidła II/4

Minimum wiadomości wymaganych do nadania dyplomu oficera odpowiedzialnego za wachtę nawigacyjną na statkach o pojemności brutto 200 RT i większej

1. Astronawigacja

Umiejętność wykorzystania obserwacji ciał niebieskich w celu określenia pozycji statku i całkowitych poprawek kompasu.

2. Nawigacja terestryczna i przybrzeżna

- a) Umiejętność określenia pozycji statku z użyciem:
 - i) znaków lądowych;
 - ii) pomocy nawigacyjnych obejmujących latarnie morskie, stawy i pławy;
 - iii) zaliczania nawigacyjnego z uwzględnieniem wiatru, pływów, prądów oraz prędkości określonej na podstawie liczby obrotów śruby na minutę i za pomocą logu.
- b) Dokładna znajomość i umiejętność korzystania z map nawigacyjnych i takich wydawnictw, jak locja, tablice pływów, wiadomości żeglarskie, radiowe ostrzeżenia nawigacyjne oraz informacje dotyczące tras.

3. Nawigacja radarowa

Znajomość zasad działania radaru, umiejętność obsługi i korzystania z radaru, a także umiejętność interpretowania i analizowania informacji uzyskanych z użyciem radaru, m.in. następujące zagadnienia:

- a) czynniki mające wpływ na działanie i dokładność;
- b) nastawienie i utrzymanie obrazowań;
- c) wykrywanie fałszywej informacji, fałszywych ech, odbić od fal morskich itd.;
- d) zakres i namiar;
- e) identyfikacja ech krytycznych;
- f) kurs i prędkość innych statków;
- g) czas i odległość największego zbliżenia przy przecinaniu się kursów statków, spotkaniu i wyprzedzaniu statków;
- h) wykrywanie zmian kursów i prędkości innych statków;

- i) skutki zmian kursu lub prędkości własnego statku albo obu tych czynników;
- j) stosowanie międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu.

4. Pełnienie wachty

- a) Wykazanie się dokładną znajomością treści, stosowania i założeń międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu oraz tych załączników, które dotyczą bezpieczeństwa nawigacji.
- b) Wykazanie się znajomością prawidła II/1 „Podstawowe zasady, które powinny być przestrzegane przy pełnieniu wachty nawigacyjnej”.

5. Elektroniczne systemy określania pozycji i nawigacji

Umiejętność określania pozycji statku z użyciem elektronicznych pomocy nawigacyjnych, zgodnie z wymaganiem administracji.

6. Radionamierniki i echosondy

Umiejętność obsługi sprzętu i poprawnego wykorzystywania informacji.

7. Meteorologia

Znajomość okrętowych instrumentów meteorologicznych i ich zastosowanie. Znajomość cech charakterystycznych różnych układów meteorologicznych, sposoby podawania komunikatów, systemy rejestrujące oraz umiejętność stosowania dostępnych informacji meteorologicznych.

8. Kompas magnetyczny i żyrokompas

Znajomość zasad działania kompasu magnetycznego i żyrokompasu, w tym błędy i poprawki. W odniesieniu do żyrokompasu rozumienie systemów sterowania żyromaską oraz znajomość działania i opieki nad głównymi typami żyrokompasów.

9. Sternik automatyczny

Znajomość układów sternika automatycznego i sposobów jego wykorzystania.

10. Radiotelefony i sygnalizacja wzrokowa

- a) Umiejętność nadawania i odbierania depeza za pomocą sygnalizacji świetlnej.
- b) Umiejętność korzystania z międzynarodowego kodu sygnałowego.
- c) Znajomość metod stosowanych w łączności radiotelefonicznej i umiejętność posługiwania się radiotelefonem, w szczególności w sprawach dotyczących potrzeby pomocy, pilnych, bezpieczeństwa i nawigacji.

11. Ochrona przeciwpożarowa i urządzenia gaśnicze

- a) Umiejętność organizowania alarmu pożarowego.
- b) Znajomość rodzajów i chemii pożaru.
- c) Znajomość systemów przeciwpożarowych.
- d) Udział w przepisowym kursie przeciwpożarowym.

12. Ratowanie życia

Umiejętność organizowania alarmu opuszczania statku oraz znajomość obsługi łodzi ratunkowych, tratw ratunkowych, pływaków i innych urządzeń ratunkowych wraz z ich wyposażeniem obejmującym przenośne aparaty radiowe i awaryjne nadajniki naprowadzające (EPIRBs). Znajomość sposobów przetrwania na morzu.

13. Postępowanie w stanie zagrożenia

Znajomość klauzul wyszczególnionych w odpowiednim dodatku do aktualnego wydania „Dokumentu poradnictwa” („Document for Guidance”) opublikowanego przez IMCO/ILO.

14. Manewrowanie i kierowanie statkiem

Znajomość:

- wpływu różnych nośności, zanurzeń, przegłębienia, prędkości i zapasu wody pod stępką na wielkość cyrkulacji i odległości zatrzymania się;
- wpływ wiatru i prądu na kierowanie statkiem;
- manewrów dla ratowania człowieka za burtą;
- wpływu osiadania, płytkiej wody i podobnych zjawisk;
- właściwych metod postępowania podczas kotwiczenia i cumowania.

15. Stateczność statku

- Praktyczna umiejętność stosowania tablic stateczności, przegłębienia i naprężeń, schematów i urządzeń do obliczania naprężeń.
- Znajomość podstawowych czynności, jakie należy podjąć w razie częściowej utraty pływalności.

16. Język angielski

Odpowiednia znajomość języka angielskiego umożliwiającą oficerowi korzystanie z map i innych wydawnictw nautycznych, rozumienie wiadomości meteorologicznych oraz depesz dotyczących bezpieczeństwa i eksploatacji statku, jak również wyrażanie się w sposób jasny w łączności z innymi statkami lub stacjami brzegowymi. Umiejętność rozumienia i stosowania Morskiego nawigacyjnego słownika frazeologicznego, wydanego przez IMCO (IMCO Standard Marine Navigational Vocabulary).

17. Budowa statku

Ogólna znajomość głównych elementów konstrukcyjnych statku oraz właściwych nazw różnych części.

18. Prace przeładunkowe i sztautowanie

Znajomość bezpiecznego postępowania z ładunkami i ich sztautowanie oraz wpływ tych czynników na bezpieczeństwo statku.

19. Pomoc lekarska

Praktyczne stosowanie wskazań i porad lekarskich nadawanych przez radio oraz umiejętność skutecznego działania, po otrzymaniu takich wiadomości w razie wypadków lub chorób, które mogą się zdarzyć na statku.

20. Poszukiwanie i ratowanie

Znajomość Poradnika poszukiwania i ratowania dla statków handlowych wydanego przez IMCO (IMCO Merchant Ship Search and Rescue Manual — MERSAR).

21. Zapobieganie zanieczyszczeniu środowiska morskigo

Znajomość środków ostrożności, jakich należy przestrzegać, aby zapobiec zanieczyszczeniu środowiska morskigo.

Prawidło II/5

Obowiązujące minimum wymagań w celu utrzymania wysokich kwalifikacji i aktualizacji wiedzy kapitanów i oficerów pokładowych

1. Każdy kapitan i oficer pokładowy, który ma dyplom i pracuje na morzu lub zamierza wrócić na morze po pewnym okresie spędzonym na lądzie, powinien w celu utrzymania swych kwalifikacji do służby morskiej wykazywać się przed administracją w regularnych odstępach czasu nie przekraczających pięciu lat:

- odpowiednim stanem zdrowia, szczególnie wzroku i słuchu;
- umiejętnościami zawodowymi:
 - przez odbycie w czasie ostatnich pięciu lat przepisanej praktyki morskiej przez okres co najmniej jednego roku w charakterze kapitana lub oficera pokładowego lub
 - przez wykonywanie funkcji odpowiadających obowiązkowi wynikającym z posiadanego dyplomu, które uważane są co najmniej za równoważne z pracą na morzu wymaganą w myśl punktu 1 b) i); albo
 - przez jeden z następujących sposobów:
 - przejście przepisowego testu lub
 - pomyślne ukończenie przepisowego kursu lub kursów albo
 - odbycie przepisanej praktyki morskiej jako oficer pokładowy przez okres co najmniej 3 miesięcy w charakterze oficera nadliczbowego bezpośrednio przed objęciem stanowiska, do którego jest uprawniony na podstawie swego dyplomu.

2. Administracja w porozumieniu z zainteresowanymi stronami powinna określić lub spowodować określenie kursów dobrowolnych lub obowiązkowych, gdy będzie to potrzebne, mających na celu przypomnienie lub uaktualnienie nabytych wiadomości, dla kapitanów i oficerów pokładowych zatrudnionych na morzu, a zwłaszcza zgłaszających się ponownie do pracy na morzu. Administracja powinna zapewnić wszystkim zainteresowanym możliwość uczęszczania na takie kursy, stosownie do ich doświadczenia i obowiązków. Kursy takie powinny być zatwierdzone przez administrację i uwzględniać zmiany zachodzące w technice morskiej oraz właściwe międzynarodowe przepisy i zalecenia dotyczące bezpieczeństwa życia na morzu i ochrony środowiska morskigo.

3. Każdy kapitan i oficer pokładowy, w celu kontynuowania praktyki morskiej na statkach, co do których uzgodniono na szczeblu międzynarodowym specjalne wy-

magania szkoleniowe, powinien przejść pomyślnie przepisowe odpowiednie szkolenie.

4. Administracja zapewni, aby statkom podlegającym jej jurysdykcji były udostępnione teksty aktualnych zmian w międzynarodowych przepisach dotyczących bezpieczeństwa życia na morzu i ochrony środowiska morskiego.

Prawidło II/6

Obowiązujące minimum wymagań dla marynarzy wchodzących w skład wachty nawigacyjnej

1. Minimum wymagań dla marynarzy wchodzących w skład wachty nawigacyjnej na statku morskim o pojemności brutto 200 RT i większej przedstawione jest w punkcie 2. Nie są to wymagania konieczne do uzyskania dyplomu starszych marynarzy*) ani też, z wyjątkiem statków o ograniczonej wielkości, nie stanowią minimum wymagań dla marynarza, który ma być jedynym szeregowym marynarzem na wachcie nawigacyjnej. Administracja może wymagać dodatkowego wykształcenia i dodatkowych kwalifikacji w stosunku do marynarza, który ma być jedynym szeregowym marynarzem na wachcie nawigacyjnej.

2. Każdy marynarz wchodzący w skład wachty nawigacyjnej na statku morskim o pojemności brutto 200 RT i większej powinien:

- a) mieć ukończonych przynajmniej 16 lat;
- b) spełniać wymagania administracji dotyczące stanu zdrowia, szczególnie wzroku i słuchu;
- c) spełniać wymagania administracji, a mianowicie:
 - i) odbyć przepisana praktykę morską, w tym przez okres co najmniej 6 miesięcy nabyć doświadczenie związane szczególnie z pełnieniem wachty nawigacyjnej; lub
 - ii) przejść pomyślnie specjalne przeszkolenie bądź przed podjęciem pracy na morzu, bądź już na statku, obejmujące także wymagany przez administrację okres pracy na morzu, który nie może być krótszy niż dwa miesiące;
- d) mieć doświadczenie lub przejść przeszkolenie obejmujące:
 - i) podstawowe zasady walki z pożarami, pierwszą pomoc, technikę ratowania życia, zagrożenia zdrowia i bezpieczeństwo osobiste;
 - ii) umiejętność pojmowania rozkazów i porozumiewania się z oficerem wachtowym w sprawach dotyczących swoich obowiązków służbowych;
 - iii) umiejętność sterowania i wykonywania kómend do steru wraz z dostateczną znajomością kompasu magnetycznego i żyrokompasu, w celu wykonywania obowiązków w tym zakresie;
 - iv) umiejętność utrzymywania właściwej obserwacji wzrokowej i słuchowej oraz zgłaszania przybliżonego namiaru w stopniach lub rumbach, sygnału dźwiękowego, światła lub przedmiotu;
 - v) umiejętność przechodzenia ze sterowania automatycznego na sterowanie ręczne i na odwrót;

*) Patrz: Konwencja Międzynarodowej Organizacji Pracy dotycząca dyplomów dla starszych marynarzy z 1946 r. lub jakakolwiek kolejna konwencja.

- vi) umiejętność korzystania z właściwej łączności wewnętrznej i z systemów alarmowych;
- vii) znajomość pirotechnicznych sygnałów wzywania pomocy;
- viii) znajomość swoich obowiązków w stanie zagrożenia;
- ix) znajomość terminów okrętowych i określeń w zakresie swoich obowiązków.

3. Doświadczenie, praktyka albo przeszkolenie, wymagane w myśl ust. 2 lit. c) i d), mogą być nabyte przez wykonywanie obowiązków związanych z pełnieniem wachty nawigacyjnej, ale tylko pod warunkiem, że obowiązki te są wykonywane pod bezpośrednim nadzorem kapitana, oficera odpowiedzialnego za wachtę nawigacyjną lub kwalifikowanego marynarza.

4. Administracja zapewni, aby każdemu marynarzowi, który przez praktykę lub przeszkolenie nabył kwalifikacje do służby w charakterze marynarza wchodzącego w skład wachty nawigacyjnej zgodnie z niniejszym prawidłem, wydano urzędowy dokument lub aby posiadany przez niego dokument był odpowiednio poświadczony.

5. Administracja może uznać, że marynarz spełnia wymagania niniejszego prawidła, jeśli przepracował w odpowiednim charakterze w dziale pokładowym okres co najmniej jednego roku podczas ostatnich pięciu lat poprzedzających wejście w życie konwencji w stosunku do tej administracji.

Prawidło II/7

Podstawowe zasady, które powinny być przestrzegane przy pełnieniu wachty w porcie

1. Na każdym statku bezpiecznie zacumowanym lub stojącym bezpiecznie na kotwicy w normalnych okolicznościach w porcie kapitan powinien zarządzić pełnienie odpowiedniej i sprawnej wachty w celu zapewnienia bezpieczeństwa.

2. Przy organizowaniu wacht należy brać pod uwagę postanowienia „Zaleceń w sprawie zasad i wytycznych działania dla oficerów pokładowych odpowiedzialnych za wachtę w porcie” oraz „Zaleceń w sprawie zasad i wytycznych działania dla oficerów mechaników odpowiedzialnych za wachtę maszynową w porcie”, przyjętych przez Międzynarodową konferencję w sprawie wykształcenia i świadectw marynarzy, 1978.

Prawidło II/8

Obowiązujące minimum wymagań dotyczących wachty w porcie na statkach przewożących ładunek niebezpieczny

1. Kapitan każdego statku przewożącego masowy ładunek niebezpieczny, który jest lub może być wybuchowy, łatwo palny, trujący, szkodliwy dla zdrowia lub zanieczyszczający środowisko, powinien zapewnić, aby wachta pokładowa i wachta maszynowa były pełnione w należyty sposób przez obecnego na statku odpowiednio kwalifikowanego oficera lub oficerów oraz, gdy jest to wskazane, przez marynarzy, nawet wówczas, gdy statek jest bezpiecznie zacumowany lub bezpiecznie stoi na kotwicy w porcie.

2. Kapitan każdego statku przewożącego ładunek niebezpieczny inny niż masowy, który jest lub może być

wybuchowy, łatwo palny, trujący, szkodliwy dla zdrowia lub zanieczyszczający środowisko, powinien przy wydawaniu zarządzeń dotyczących organizacji należytej wachty wziąć w pełni pod uwagę rodzaj, ilość, opakowanie i rozmieszczenie ładunku niebezpiecznego oraz wszelkie specjalne warunki panujące na statku, na wodzie i na lądzie.

3. Przy organizowaniu wacht należy w pełni uwzględnić „Zalecenia w sprawie zasad i wytycznych działania dla oficerów pokładowych odpowiedzialnych za wachtę w porcie” oraz „Zalecenia w sprawie zasad i wytycznych działania dla oficerów mechaników odpowiedzialnych za wachtę maszynową w porcie”, przyjęte przez Międzynarodową konferencję w sprawie wyszkolenia i świadectw marynarzy, 1978.

Rozdział III

Dział maszynowy.

Prawidło III/1

Podstawowe zasady, które powinny być przestrzegane przy pełnieniu wachty maszynowej

1. Strony zwrócą uwagę armatorów, użytkowników statków, kapitanów, starszych oficerów mechaników i personelu wachtowego na następujące zasady, które powinny być przestrzegane w celu zapewnienia bezpiecznej wachty maszynowej w każdym czasie.

2. Określenie „wachta” jest użyte w niniejszym prawidło dla oznaczenia albo grupy osób tworzących wachtę albo okresu odpowiedzialności oficera mechanika, w czasie którego jego fizyczna obecność w maszynowni może być lub też może nie być konieczna.

3. Podstawowe zasady, które obejmują, lecz nie ograniczają się do niżej wymienionych spraw, powinny być brane pod uwagę na wszystkich statkach.

4. Zasady ogólne

- a) Starszy oficer mechanik każdego statku jest zobowiązany zapewnić, w porozumieniu z kapitanem, aby organizacja pełnienia wacht była odpowiednia dla utrzymania należytej wachty. Przy decydowaniu o składzie wachty, do której mogą być włączeni odpowiedni motorzyści, należy brać pod uwagę, między innymi, następujące kryteria:
 - i) typ statku;
 - ii) rodzaj i stan maszyn;
 - iii) szczególne warunki eksploatacji określone przez takie czynniki, jak: pogoda, lód, zanieczyszczenia wody, płytka woda, stany awaryjne, uszkodzenia lub obniżenie zdolności przeciwdziałania zanieczyszczeniom;
 - iv) kwalifikacje i doświadczenie wachty;
 - v) bezpieczeństwo życia, statku, ładunku i portu oraz ochrona środowiska;
 - vi) przestrzeganie przepisów międzynarodowych, krajowych i lokalnych;
 - vii) utrzymanie normalnej eksploatacji statku.
- b) Pod kierownictwem starszego oficera mechanika oficer mechanik odpowiedzialny za wachtę jest odpowiedzialny za przegląd, działanie i wypróbowanie,

jak to jest wymagane, wszystkich maszyn i całego wyposażenia, za które odpowiada. Oficer mechanik odpowiedzialny za wachtę reprezentuje starszego oficera mechanika i jego podstawową odpowiedzialnością w każdym czasie jest należyte i skuteczne działanie oraz utrzymanie maszyn mających wpływ na bezpieczeństwo statku.

- c) Starszy oficer mechanik powinien w porozumieniu z kapitanem określić zawczasu potrzeby zamierzonego rejsu, biorąc pod uwagę wymagania co do paliwa, wody, smarów, środków chemicznych, części zużywających się i innych części zapasowych, narzędzi oraz zapasów, a także inne wymagania.

5. Eksploatacja

- a) Oficer mechanik odpowiedzialny za wachtę powinien zapewnić, aby była przestrzegana ustalona organizacja pełnienia wacht. Pod jego ogólnym kierownictwem motorzyści, jeżeli tworzą wachtę, powinni być kierowani do pomocy przy bezpiecznej i skutecznej eksploatacji maszyn napędowych i wyposażenia pomocniczego.
- b) Rozpoczynając wachtę maszynową, należy sprawdzić aktualne parametry eksploatacyjne i stan wszystkich maszyn. Każdy mechanizm, który nie pracuje prawidłowo, może ulec awarii lub wymaga specjalnej obsługi, powinien być odnotowany łącznie z działaniami, jakie zostały już podjęte. Należy zrobić plany dalszego działania, jeśli będzie ono konieczne.
- c) Oficer mechanik odpowiedzialny za wachtę powinien zapewnić, aby napęd główny i instalacje pomocnicze były pod stałym nadzorem, aby inspekcje pomieszczeń maszynowych i maszyny sterowej dokonywane były w odpowiednich okresach oraz aby zostało podjęte odpowiednie działanie, gdyby stwierdzono jakąkolwiek nieprawidłową pracę.
- d) Jeśli maszynownia jest pod stałym nadzorem, oficer mechanik odpowiedzialny za wachtę powinien być w każdym czasie gotowy do obsługi urządzeń napędowych, w razie konieczności zmiany kierunku lub szybkości. Jeżeli maszynownia jest okresowo bez załogi, wyznaczony oficer mechanik odpowiedzialny za wachtę powinien być osiągalny natychmiast i na wezwanie gotów do bezpośredniego nadzoru nad maszynownią.
- e) Wszystkie polecenia z mostku powinny być szybko wykonywane. Zmiany kierunku i liczby obrotów głównego zespołu napędowego powinny być zapisane, chyba że administracja ustali, że wielkość i właściwości danego statku powodują, że taki zapis jest niepraktyczny. Oficer mechanik odpowiedzialny za wachtę powinien zapewnić, aby urządzenia sterownicze głównego zespołu napędowego w warunkach obsługi ręcznej były pod ciągłym nadzorem w razie pogotowia lub manewrów.
- f) Oficerowi mechanikowi odpowiedzialnemu za wachtę nie należy powierzać żadnych obowiązków, które mogłyby zakłócić wykonywanie przez niego obowiązków nadzorczych w stosunku do głównego zespołu napędowego i jego pomocniczego wyposażenia, ani też sam nie powinien podejmować się takich obowiązków, a ponadto powinien upewnić się, że główny zespół napędowy i wyposażenie pomocnicze są pod stałym nadzorem aż do czasu, gdy jest on właściwie zwolniony z wachty.

- g) Należy zwrócić należytą uwagę na utrzymanie i remonty wszystkich maszyn — włączając w to instalacje mechaniczne, elektryczne, hydrauliczne i pneumatyczne — ich aparaty kontrolnej i towarzyszących urządzeń zabezpieczających, całego wyposażenia pomieszczeń mieszkalnych obsługi oraz prowadzenie zapisów zużycia materiałów i części zamiennych.
- h) Starszy oficer mechanik powinien zapewnić, aby oficer mechanik odpowiedzialny za wachtę był poinformowany o wszystkich zabiegach profilaktycznych, kontroli uszkodzeń lub pracach remontowych, które mają być wykonane w czasie wachty. Oficer mechanik odpowiedzialny za wachtę jest odpowiedzialny za odłączenie, obejście i regulację wszystkich maszyn, za które odpowiada, a na których będą wykonywane prace, i powinien zapisać wszystkie prace wykonane.
- i) Przed zejściem z wachty oficer mechanik odpowiedzialny za wachtę powinien dopilnować, aby wszystkie fakty odnoszące się do maszyn głównych i pomocniczych były odpowiednio zanotowane.
- j) Aby uniknąć zagrożenia bezpieczeństwa statku i jego załogi, oficer mechanik odpowiedzialny za wachtę powinien natychmiast zawiadomić mostek o wybuchu pożaru, groźnych stanach w maszynowni mogących spowodować zmniejszenie szybkości statku, niebezpieczeństwie utraty sterowania, zatrzymania zespołu napędowego statku lub o jakichkolwiek zmianach w wytwarzaniu energii elektrycznej lub o podobnym zagrożeniu bezpieczeństwa. Zawiadomienie to, jeżeli jest to możliwe, powinno nastąpić przed dokonaniem zmian, aby mostek miał maksimum czasu potrzebnego do podjęcia wszelkich możliwych działań w celu uniknięcia potencjalnego wypadku morskiego.
- k) Gdy maszynownia jest w stanie pogotowia, oficer mechanik odpowiedzialny za wachtę powinien dopilnować, aby wszystkie maszyny i wyposażenie, które mogą być użyte podczas manewrowania, były w stanie natychmiastowej gotowości oraz aby była zapewniona odpowiednia rezerwa mocy dla maszyny sterowej i innych potrzeb.

6. Wymagania dotyczące wachty

- a) Każdy członek wachty powinien być zaznajomiony z przydzielonymi mu obowiązkami wachtowymi. Ponadto każdy członek wachty powinien w odniesieniu do swego statku mieć:
- znajomość stosowania odpowiednich systemów komunikacji wewnętrznej;
 - znajomość drogi ewakuacyjnej z pomieszczeń maszynowych;
 - znajomość systemów alarmowych w maszynowni i zdolność rozróżniania różnych alarmów, ze szczególnym uwzględnieniem alarmu „CO₂”;
 - znajomość usytuowania i używania sprzętu przeciwpożarowego w pomieszczeniach maszynowych.
- b) Skład wachty powinien być w każdym czasie odpowiedni dla zapewnienia należytego działania wszystkich maszyn mających wpływ na eksploatację statku, przy obsłudze zautomatyzowanej albo ręcznej i powinien być dostosowany do panujących okoliczności i warunków. Aby to osiągnąć, należy, między innymi, wziąć pod uwagę:

- dostateczny w każdym czasie nadzór nad maszynami mającymi wpływ na należytą eksploatację statku;
 - stan i niezawodność jakiegokolwiek zdalnie sterowanego napędu i wyposażenia sterowego i ich urządzeń kontrolnych, rozmieszczenie urządzeń sterujących i sposoby ich przestawiania na sterowanie ręczne w razie uszkodzenia lub zagrożenia;
 - usytuowanie i działanie stałej instalacji wykrywającej pożar, aparaty i urządzeń gaśniczych oraz powstrzymujących rozprzestrzenianie się pożaru;
 - przeznaczenie i stan gotowości pomocniczych, rezerwowych i awaryjnych urządzeń mających wpływ na bezpieczną nawigację, cumowanie lub dokowanie statku;
 - postępowanie konieczne do utrzymania instalacji maszynowej w stanie zapewniającym skuteczne działanie we wszystkich stanach eksploatacji statku;
 - inne wymagania wobec wachty, które mogą powstać w wyniku specjalnych okoliczności eksploatacyjnych.
- c) W nie osłoniętym miejscu kotwiczenia starszy oficer mechanik powinien uzgodnić z kapitanem, czy utrzymać wachtę morską, czy też nie.

7. Zdarność do pełnienia wachty

System wachtowy powinien być taki, aby sprawność wachty nie była osłabiona na skutek zmęczenia. Obowiązki powinny być tak rozłożone przez starszego oficera mechanika, aby pierwsza wachta przy rozpoczęciu podróży i następne wachty zmianowe były dostatecznie wypoczęte i zdadne do służby pod każdym względem.

8. Ochrona środowiska morskiego

Wszyscy oficerowie mechanicy i załoga maszynowni powinni zdawać sobie sprawę z poważnych następstw zanieczyszczenia środowiska morskiego na skutek eksploatacji statku lub wypadku i powinni podjąć wszelkie możliwe środki zaradcze w celu zapobieżenia takim zanieczyszczeniom, szczególnie w ramach odpowiednich przepisów międzynarodowych i portowych.

Prawidło III/2

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

1. Każdy starszy oficer mechanik i drugi oficer mechanik statku morskiego napędzanego maszyną główną o mocy 3000 kW lub większej powinien mieć odpowiedni dyplom.

2. Każdy kandydat do nadania dyplomu powinien:

- spełniać wymagania administracji dotyczące stanu zdrowia, szczególnie wzroku i słuchu;
- spełniać wymagania do nadania dyplomu oficera mechanika odpowiedzialnego za wachtę i
 - na dyplom drugiego oficera mechanika — mieć przepisana praktykę morską w wymiarze co naj-

- mniej 12 miesięcy jako asystent oficera mechanika lub oficera mechanik;
- ii) na dyplom starszego oficera mechanika — mieć przepisaną praktykę morską w wymiarze co najmniej 36 miesięcy, w czasie której przynajmniej 12 miesięcy przepracował jako oficer mechanik na stanowisku i z kwalifikacjami drugiego oficera mechanika;
- c) wziąć udział w przepisowym praktycznym kursie przeciwpożarowym;
- d) zdać odpowiedni egzamin zgodnie z wymaganiami administracji.

Taki egzamin powinien obejmować materiał wymieniony w dodatku do niniejszego prawidła, z tym że administracja może zmienić wymagania egzaminacyjne w stosunku do oficerów statków o ograniczonej mocy napędowej, zatrudnionych w żegludze przybrzeżnej, w stopniu, jaki uzna za konieczny, mając przy tym na uwadze wpływ, jaki to może mieć na bezpieczeństwo wszystkich statków na tych samych wodach.

3. Szkolenie potrzebne do zdobycia niezbędnej wiedzy teoretycznej i praktycznego doświadczenia powinno uwzględniać odpowiednie międzynarodowe przepisy i zalecenia.

4. Poziom wiedzy wymaganej zgodnie z różnymi punktami dodatku może być zróżnicowany w zależności od tego, czy dyplom ma być wydany starszemu oficerowi mechanikowi, czy drugiemu oficerowi mechanikowi.

Załącznik do prawidła III/2

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

1. Podany niżej program jest wymagany na egzamin dla kandydatów na dyplom starszego oficera mechanika lub drugiego oficera mechanika na statkach napędzanych maszyną główną o mocy 3000 kW lub większej. Mając na uwadze, że drugi oficer mechanik powinien być zdolny do przejścia obowiązków starszego oficera mechanika w każdym czasie, egzamin z tych przedmiotów powinien być sprawdzianem zdolności kandydata do przyswojenia sobie wszelkich dostępnych wiadomości mających wpływ na należytą eksploatację urządzeń maszynowych.

2. Biorąc pod uwagę ust. 4.lit. a) administracja może ograniczyć ważność dyplomu tylko do niektórych rodzajów maszyn napędowych. Dyplom taki nie będzie ważny dla innych rodzajów maszyn, jeśli oficer mechanik nie wykaże się ich znajomością zgodnie z wymaganiami administracji. Każde ograniczenie powinno być wyraźnie zaznaczone w dyplomie.

3. Każdy kandydat powinien mieć teoretyczną znajomość następujących przedmiotów:

- termodynamiki i wymiany ciepła;
- mechaniki i hydromechaniki;
- zasad działania urządzeń napędowych statku (silniki spalinowe, turbiny parowe i gazowe) oraz urządzeń chłodniczych;
- fizycznych i chemicznych właściwości paliw i smarów;
- materiałoznawstwa;
- zjawisk chemicznych i fizycznych pożarów oraz środków gaśniczych;

- elektrotechniki morskiej, elektroniki i wyposażenia elektrycznego;
- podstaw automatyki, oprzyrządowania i układów sterowania;
- budownictwa okrętowego i konstrukcji statków oraz przeciwdziałania uszkodzeniom.

4. Każdy kandydat powinien mieć dostateczną praktyczną znajomość co najmniej następujących zagadnień:

- działania i obsługi:
 - okrętowych silników spalinowych;
 - okrętowych instalacji napędu parowego;
 - okrętowych turbin gazowych;
- działania i obsługi urządzeń pomocniczych, włączając w to instalacje pomp i rurociągów, pomocnicze instalacje kotłowe i systemy sterowe;
- działania, sprawdzania i obsługi wyposażenia okrętowego i sterującego;
- działania i obsługi urządzeń przeladunkowych i mechanizmów pokładowych;
- wykrywania i lokalizacji uszkodzeń urządzeń maszynowych oraz przeciwdziałania uszkodzeniom;
- organizacji bezpiecznych prac obsługowych i naprawczych;
- metod i środków zabezpieczenia przeciwpożarowego, wykrywania i gaszenia pożarów;
- metod i środków przeciwdziałających zanieczyszczeniu środowiska przez statki;
- przepisów, które powinny być przestrzegane w celu przeciwdziałania zanieczyszczeniu środowiska morskiego;
- wpływu zanieczyszczeń morskich na środowisko;
- pierwszej pomocy w wypadkach, które mogą wydarzyć się w pomieszczeniach maszynowych, i zastosowania środków pierwszej pomocy;
- działania i stosowania urządzeń ratunkowych;
- metod przeciwdziałania uszkodzeniom;
- bezpieczeństwa pracy.

5. Każdy kandydat powinien mieć znajomość międzynarodowego prawa morskiego, zawartego w międzynarodowych porozumieniach i konwencjach, które dotyczą szczególnych obowiązków i odpowiedzialności działu maszynowego, zwłaszcza dotyczących bezpieczeństwa i ochrony środowiska morskiego. Zakres znajomości krajowego ustawodawstwa morskiego jest pozostawiony do uznania administracji, lecz powinien on obejmować wewnętrzne akty prawne wprowadzające w życie międzynarodowe porozumienia i konwencje.

6. Każdy kandydat powinien mieć umiejętność kierowania personelem, organizowania pracy i szkolenia na statku.

Prawidło III/3

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

1. Każdy starszy oficer mechanik i drugi oficer mechanik statku morskiego napędzanego maszyną główną o mocy od 750 kW do 3000 kW powinien mieć odpowiedni dyplom.

2. Każdy kandydat do nadania dyplomu powinien:

- a) spełniać wymagania administracji dotyczące stanu zdrowia, szczególnie wzroku i słuchu;
- b) spełniać wymagania do nadania dyplomu oficera mechanika odpowiedzialnego za wachtę i
 - i) na dyplom drugiego oficera mechanika — mieć przepisana praktykę morską w wymiarze co najmniej 12 miesięcy jako asystent oficera mechanika lub oficera mechanik;
 - ii) na dyplom starszego oficera mechanika — mieć przepisana praktykę morską w wymiarze co najmniej 24 miesięcy, w czasie której przynajmniej 12 miesięcy przepracował jako drugi oficer mechanik;
- c) wziąć udział w przepisowym praktycznym kursie przeciwpożarowym;
- d) zdać odpowiedni egzamin zgodnie z wymaganiami administracji.

Taki egzamin powinien obejmować materiał wymieniony w dodatku do niniejszego prawidła, z tym że administracja może zmienić wymagania egzaminacyjne oraz dotyczące praktyki morskiej w stosunku do oficerów statków w żegludze przybrzeżnej, mając na uwadze typy układu automatycznego i zdalnego sterowania, w które statki takie są wyposażone, oraz wpływ na bezpieczeństwo wszystkich statków na tych samych wodach.

3. Szkolenie potrzebne do zdobycia niezbędnej wiedzy teoretycznej i praktycznego doświadczenia powinno uwzględniać odpowiednie międzynarodowe przepisy i zalecenia.

4. Poziom wiedzy wymaganej zgodnie z różnymi ustępami dodatku może być zróżnicowany w zależności od tego, czy dyplom ma być wydany starszemu oficerowi mechanikowi, czy drugiemu oficerowi mechanikowi.

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

Dodatek do prawidła III/3

Minimum wiadomości wymaganych do nadania dyplomu starszego oficera mechanika i drugiego oficera mechanika na statkach napędzanych maszyną główną o mocy od 750 kW do 3000 kW

1. Podany niżej program jest wymagany na egzamin dla kandydatów na dyplom starszego oficera mechanika lub drugiego oficera mechanika na statkach napędzanych maszyną główną o mocy od 750 kW do 3000 kW. Mając na uwadze, że drugi oficer mechanik powinien być zdolny do przejęcia obowiązków starszego oficera mechanika w każdym czasie, egzamin z tych przedmiotów powinien być sprawdzianem zdolności kandydata do przyswojenia sobie wszelkich dostępnych wiadomości, mających wpływ na należyłą eksploatację urządzeń maszynowych.

2. Biorąc pod uwagę ustępy 3 lit. d) i 4 lit. a), administracja może ograniczyć ważność dyplomu tylko do niektórych rodzajów maszyn napędowych. Dyplom taki nie będzie ważny dla innych rodzajów maszyn, jeśli oficer mechanik nie wykaże się ich znajomością zgodnie z wymaganiami administracji. Każde ograniczenie powinno być wyraźnie zaznaczone w dyplomie.

3. Każdy kandydat powinien mieć podstawową wiedzę teoretyczną, dostateczną do zrozumienia podstawowych zasad dotyczących następujących przedmiotów:

- a) procesów spalania;
- b) wymiany ciepła;
- c) mechaniki i hydromechaniki;
- d)
 - i) okrętowych silników spalinowych;
 - ii) okrętowych instalacji napędu parowego;
 - iii) okrętowych turbin gazowych;
- e) systemów sterowych;
- f) właściwości paliw i smarów;
- g) materiałoznawstwa;
- h) czynników gaśniczych;
- i) okrętowego wyposażenia elektrycznego;
- j) automatyki, oprzyrządowania i układów sterowania;
- k) konstrukcji statku oraz przeciwdziałania uszkodze-

l) instalacji pomocniczych.

4. Każdy kandydat powinien mieć odpowiednią wiedzę praktyczną co najmniej z następujących przedmiotów:

- a) działania i obsługi:
 - i) okrętowych silników spalinowych,
 - ii) okrętowych instalacji napędu parowego,
 - iii) okrętowych turbin gazowych;
- b) działania i obsługi urządzeń pomocniczych, w tym systemów sterowych;
- c) działania, sprawdzania i obsługi wyposażenia elektrycznego i sterującego;
- d) działania i obsługi urządzeń przeładunkowych i mechanizmów pokładowych;
- e) wykrywania i lokalizacji uszkodzeń urządzeń maszynowych oraz przeciwdziałania uszkodzeniom;
- f) organizacji bezpiecznych prac obsługowych i naprawczych;
- g) metod i środków zabezpieczenia przeciwpożarowego, wykrywania i gaszenia pożarów;
- h) przepisów, które powinny być przestrzegane w zakresie zanieczyszczania środowiska morskiego, oraz metod i środków przeciwdziałających takim zanieczyszczeniom;
- i) pierwszej pomocy w wypadkach, które mogą wydarzyć się w pomieszczeniach maszynowych, i zastosowania środków pierwszej pomocy;
- j) działania i stosowania urządzeń ratunkowych;
- k) metod przeciwdziałania uszkodzeniom, ze szczególnym uwzględnieniem działań, które należy podjąć w razie zalania maszynowni wodą morską;
- l) bezpieczeństwa pracy.

5. Każdy kandydat powinien mieć znajomość międzynarodowego prawa morskiego zawartego w międzynarodowych porozumieniach i konwencjach, które dotyczą szczególnych obowiązków i odpowiedzialności działu maszynowego, zwłaszcza tych, które dotyczą bezpieczeństwa i ochrony środowiska morskiego. Zakres znajomości

krajowego ustawodawstwa morskiego jest pozostawiony do uznania administracji, lecz powinien on obejmować wewnętrzne akty prawne, wprowadzające w życie międzynarodowe porozumienia i konwencje.

6. Każdy kandydat powinien mieć umiejętność kierowania personelem, organizowania pracy i szkolenia na statku.

Prawidło III/4

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

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

2. Każdy kandydat do nadania dyplomu powinien:
 - a) mieć ukończonych przynajmniej 18 lat;
 - b) spełniać wymagania administracji dotyczące zdrowia, w tym wzroku i słuchu;
 - c) mieć przepisowe wykształcenie lub przejść przeszkolenie w wymiarze co najmniej 3 lat, odpowiednie do obowiązków mechanika okrętowego,
 - d) odbyć wystarczający okres praktyki morskiej, który może mieścić się w okresie trzech lat określonym w lit. c);
 - e) wykazać przed administracją, że ma teoretyczną i praktyczną znajomość działania i obsługi maszyn okrętowych, stosowaną do obowiązków mechanika okrętowego;
 - f) wziąć udział w przepisowym praktycznym kursie przeciwpożarowym;
 - g) mieć wiadomości z zakresu bezpieczeństwa pracy.

Administracja może zmienić wymagania określone w lit. c) i d) w stosunku do oficerów mechaników na statkach napędzanych maszyną główną o mocy mniejszej niż 3000 kW w żegludze przybrzeżnej, biorąc pod uwagę wpływ na bezpieczeństwo wszystkich statków na tych samych wodach.

3. Każdy kandydat powinien mieć znajomość działania i obsługi maszyn głównych i pomocniczych, która powinna obejmować znajomość odpowiednich wymagań ogólnych, jak również znajomość co najmniej następujących zagadnień szczegółowych:

- a) **Praktyka pełnienia wachty**
 - i) obowiązki związane z przejmowaniem i potwierdzeniem przejęcia wachty;
 - ii) podstawowe obowiązki wykonywane w czasie wachty,
 - iii) prowadzenie dziennika maszynowego i znaczenie dokonywanych odczytów;
 - iv) obowiązki związane z przekazywaniem wachty.
- b) **Maszyny główne i pomocnicze**
 - i) udział w przygotowaniu maszyn głównych i przygotowanie maszyn pomocniczych do eksploatacji;

- ii) obsługa kotłów parowych, włącznie z systemem spalania;
- iii) metody sprawdzania poziomu wody w kotłach parowych i czynności konieczne, gdy poziom wody nie jest normalny;
- iv) lokalizacja typowych uszkodzeń maszyn i instalacji w maszynowni i kotłowni oraz niezbędne działania w celu przeciwdziałania uszkodzeniom.

c) Instalacje pompowe

- i) rutynowe czynności pompowania;
- ii) operowanie instalacjami: zęzową, balastową i pompowania ładunku.

d) Instalacja prądowórcza

Przygotowanie, rozruch, załączanie i przełączanie prądnic;

e) Zachowanie bezpieczeństwa i postępowanie w razie zagrożenia

- i) środki bezpieczeństwa, które powinny być przestrzegane w czasie wachty, i natychmiastowe działania, które należy podjąć w razie pożaru lub nieszczęśliwego wypadku, ze szczególnym uwzględnieniem instalacji olejowych;
- ii) należyte odłączenie instalacji elektrycznych oraz innych instalacji i urządzeń, wymagane przed zezwoleniem na pracę personelu przy tych urządzeniach i instalacjach.

f) Postępowanie zapobiegające zanieczyszczeniu

Środki ostrożności, które powinny być przestrzegane w celu zapobiegania zanieczyszczeniu środowiska olejami, resztkami ładunków, ściekami, dymem lub innymi czynnikami zanieczyszczającymi. Stosowanie wyposażenia zabezpieczającego przed zanieczyszczeniem, w tym separatory wody zaolejonej, systemy zbiorników ściekowych i instalacja odprowadzania ścieków;

g) Pierwsza pomoc

Podstawowa pierwsza pomoc w zakresie obrażeń, których można się spodziewać w pomieszczeniach maszynowych.

4. Jeżeli kotły parowe nie stanowią części urządzeń maszynowych, administracja może pominąć wymagane wiadomości określonych w ust. 3 lit. b) ii) i iii). Dyplom wydany na takich podstawach nie będzie ważny do pracy na statkach, na których kotły parowe stanowią część urządzeń maszynowych, chyba że oficer mechanik wykaze się przed administracją znajomością pominiętych zagadnień. Wszelkie takie ograniczenia powinny być zaznaczone w dyplomie.

5. Szkolenie mające na celu zdobycie niezbędnej wiedzy teoretycznej i doświadczenia praktycznego powinno uwzględniać odpowiednie międzynarodowe przepisy i zalecenia.

Prawidło III/5

Obowiązujące minimum wymagań dla utrzymania kwalifikacji i aktualizacji wiedzy oficerów mechaników

1. Każdy oficer mechanik mający dyplom, który pracuje na morzu lub zamierza powrócić na morze po pewnym okresie spędzonym na lądzie, powinien w celu utrzymania kwalifikacji do służby morskiej na stanowisku

zgodnym z jego dyplomem wykazać się przed administracją, w regularnych odstępach czasu, nie przekraczających pięciu lat:

- a) odpowiednim stanem zdrowia, w tym wzroku i słuchu; oraz
- b) kompetencją zawodową:
 - i) przez odbycie w czasie ostatnich pięciu lat przepisowej praktyki w wymiarze co najmniej jednego roku jako oficer mechanik;
 - ii) przez wykonywanie funkcji odpowiadających obowiązkowi wynikającym z posiadanego dyplomu, które uważane są za równoważne z pracą na morzu wymaganą w myśl ust. 1 lit. b) i); albo
 - iii) przez jeden z następujących sposobów:
 - przejście przepisowego testu lub
 - pomyślne ukończenie przepisowego kursu albo kursów lub
 - odbycie przepisowej praktyki morskiej jako oficer mechanik przez okres co najmniej trzech miesięcy w charakterze oficera nadliczbowego lub na niższym stanowisku niż to, na które ma dyplom, bezpośrednio przed objęciem stanowiska, do którego jest uprawniony na podstawie swego dyplomu.

2. Kurs lub kursy, o których mowa w ust. 1 lit. b) iii), powinny obejmować, w szczególności, zmiany w odpowiednich międzynarodowych przepisach i zaleceniach dotyczących bezpieczeństwa życia na morzu oraz ochrony środowiska morskiego.

3. Administracja zapewni, aby statki podlegające jej jurysdykcji miały udostępnione teksty aktualnych zmian w międzynarodowych przepisach dotyczących bezpieczeństwa życia na morzu i ochrony środowiska morskiego.

Prawidło III/6

Obowiązujące minimum wymagań dla marynarzy wchodzących w skład wachty maszynowej.

1. Minimum wymagań dla marynarza wchodzącego w skład wachty maszynowej powinno być takie, jak przedstawione w ust. 2.

Wymagania te nie dotyczą:

- a) marynarza wyznaczonego na asystenta oficera mechanika wachtowego*);
- b) marynarza, który przechodzi szkolenie;
- c) marynarza, którego obowiązki na wachcie mają charakter pracy niewykwalifikowanej.

2. Każdy marynarz wchodzący w skład wachty maszynowej powinien:

- a) mieć ukończonych przynajmniej 16 lat;
- b) spełniać wymagania administracji dotyczące stanu zdrowia, w tym wzroku i słuchu;
- c) spełniać wymagania administracji co do:
 - i) doświadczenia lub wyszkolenia w zakresie zwalczania pożarów, podstawowych zasad pierwszej pomocy, indywidualnych sposobów przetrwania, zagrożeń zdrowia i bezpieczeństwa osobistego;

* Patrz Rezolucja 9: „Zalecenia dotyczące minimum wymagań dla marynarza wyznaczonego na asystenta oficera mechanika wachtowego”, przyjęte przez Międzynarodową konferencję w sprawie wyszkolenia i świadectw marynarzy, 1978 r.

ii) zdolności pojmowania poleceń i przekazywania informacji w sprawach dotyczących swych obowiązków;

- d) spełniać wymagania administracji w ten sposób, że:
 - i) ma doświadczenie lądowe odpowiednie do obowiązków na morzu, uzupełnione dostateczną praktyką morską, wymagane przez administrację, lub
 - ii) przeszedł specjalne przeszkolenie bądź przed podjęciem pracy na morzu, bądź już na statku, włączając w to dostateczny okres pracy na morzu wymagany przez administrację, lub
 - iii) odbył przepisową praktykę morską przez okres co najmniej sześciu miesięcy.

3. Każdy taki marynarz powinien znać:

- a) zasady pełnienia wacht maszynowych i mieć umiejętność wykonywania czynności wachtowych odpowiednich do jego obowiązków;
- b) zasady bezpiecznego wykonywania pracy w zakresie czynności w maszynowni;
- c) terminy używane w pomieszczeniach maszynowych i nazwy maszyn oraz wyposażenia stosownie do swych obowiązków;
- d) podstawowe zasady ochrony środowiska.

4. Każdy marynarz, od którego wymaga się pełnienia wachty w kotłowni, powinien znać zasady bezpiecznej obsługi kotłów i umieć utrzymywać właściwe poziomy wody i ciśnienia pary.

5. Każdy marynarz wchodzący w skład wachty maszynowej powinien być zaznajomiony ze swoimi obowiązkami wachtowymi w maszynowni na statku, na którym ma pracować. W szczególności w odniesieniu do tego statku powinien:

- a) umieć używać odpowiednich środków łączności wewnętrznej;
- b) znać drogę ewakuacyjną z maszynowni;
- c) znać systemy alarmowe w maszynowni i umieć rozróżnić różne alarmy, w szczególności alarm o wpuszczaniu gazu gaśniczego;
- d) znać rozmieszczenie sprzętu przeciwpożarowego w maszynowni i umieć go używać.

6. Administracja może uznać, że marynarz spełnia wymagania niniejszego prawidła, jeśli przepracował na odpowiednim stanowisku w dziale maszynowym przez okres co najmniej jednego roku w ciągu ostatnich pięciu lat poprzedzających wejście w życie niniejszej konwencji w stosunku do tej administracji.

Rozdział IV

Dział radiowy.

Wachta radiowa i obsługa radiostacji.

Wyjaśnienie:

Obowiązujące postanowienia dotyczące wachty radiowej zawarte są w Regulaminach radiowych, a postanowienia dotyczące radiowej służby bezpieczeństwa i obsługi sprzętu radiowego zawarte są w Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu oraz Regulaminach radiowych, w brzmieniu, w jakim te dwa zbiory przepisów obowiązują z kolejnymi poprawkami. Należy zwrócić również uwagę na stosowne rezolucje przyjęte przez Międzynarodową konferencję w sprawie wyszkolenia i świadectw marynarzy z 1978 r.

Prawidło IV/1

Obowiązujące minimum wymagań do nadania dyplomu radiooficera

1. Każdy radiooficer pełniący służbę radiową na statku powinien mieć odpowiedni dyplom lub dyplomy nadane lub uznane przez administrację oraz mieć odpowiednie kwalifikacje zawodowe w myśl postanowień Regulaminów radiowych.

2. Ponadto radiooficer powinien:

- a) mieć ukończonych przynajmniej 18 lat;
- b) spełniać wymagania administracji dotyczące stanu zdrowia, w szczególności wzroku, słuchu i mowy;
- c) spełniać wymagania określone w dodatku do niniejszego prawidła.

3. Każdy kandydat do nadania dyplomu powinien zdać odpowiedni egzamin lub egzaminy, zgodnie z wymaganiami administracji.

4. Poziom wiedzy wymaganej do nadania dyplomu radiooficera powinien być wystarczający do pełnienia przez niego obowiązków w sposób należyty i efektywny. Określając odpowiedni poziom wiedzy i wyszkolenia koniecznego do zdobycia tej wiedzy oraz praktycznych umiejętności, administracja powinna uwzględnić wymagania określone w Regulaminach radiowych oraz w dodatku do niniejszego prawidła. Administracja powinna również wziąć pod uwagę odpowiednie rezolucje przyjęte przez Międzynarodową konferencję w sprawie wyszkolenia i świadectw marynarzy z 1978 r. oraz zalecenia IMCO.

Dodatek do prawidła IV/1

Minimum dodatkowej wiedzy i wyszkolenia wymaganych od radiooficerów

Niezależnie od wymagań, które powinni spełniać radiooficerowie w celu uzyskania dyplomu zgodnie z Regulaminami radiowymi, powinni oni mieć następującą wiedzę i wyszkolenie, w tym wyszkolenie praktyczne w zakresie:

- a) pełnienia służby radiowej w stanach zagrożenia obejmujących:
 - i) opuszczanie statku;
 - ii) pożar na statku;
 - iii) częściową lub całkowitą awarię radiostacji;
- b) obsługi łodzi ratunkowych, tratw ratunkowych i pływaków ratunkowych oraz ich wyposażenia, ze szczególnym uwzględnieniem przenośnej i stałej aparatury radiowej łodzi ratunkowych i radioboi do lokalizacji katastrof;
- c) przetrwania na morzu;
- d) pierwszej pomocy;
- e) ochrony przeciwpożarowej i zwalczania pożarów, ze szczególnym uwzględnieniem instalacji radiowej;
- f) środków zapobiegawczych dla bezpieczeństwa statku i personelu w związku z zagrożeniami ze strony sprzętu radiowego, w tym z zagrożeniami elektrycznym, chemicznym i mechanicznym oraz spowodowanym promieniowaniem;

- g) posługiwania się Poradnikiem poszukiwania i ratowania dla statków handlowych (MERSAR), wydanym przez IMCO, ze szczególnym uwzględnieniem radiokomunikacji;
- h) systemów służb radionamiarowych;
- i) stosowania Międzynarodowego kodu sygnałowego oraz Morskiego nawigacyjnego słownika frazeologicznego IMCO;
- j) systemów służby „radio-medical” i sposobów postępowania.

Prawidło IV/2

Obowiązujące minimum wymagań dla utrzymania kwalifikacji i aktualizacji wiedzy radiooficerów

1. Każdy radiooficer mający dyplom lub dyplomy wydane bądź uznane przez administrację powinien, w celu utrzymania kwalifikacji do służby morskiej, wykazać się przed administracją:

- a) odpowiednim stanem zdrowia, w szczególności wzroku, słuchu i mowy, w regularnych odstępach czasu nie przekraczających 5 lat, oraz
- b) kompetencją zawodową:
 - i) przez pracę w przepisowej służbie radiokomunikacyjnej na stanowisku radiooficera, przy czym jednorazowa przerwa w pracy nie może przekraczać 5 lat;
 - ii) po takiej przerwie — przez przejście przepisowego kursu lub kursów szkoleniowych na morzu lub na lądzie, które powinny mieć bezpośredni związek z bezpieczeństwem życia na morzu oraz z nowoczesnym sprzętem radiokomunikacyjnym i mogą również obejmować sprzęt radionawigacyjny.

2. Gdy na statki uprawnione do podnoszenia flagi danej administracji wprowadza się nowe systemy, sprzęt lub zasady postępowania, to administracja ta może wymagać od radiooficerów przejścia przepisowego testu lub pomyślnego ukończenia odpowiedniego kursu lub kursów szkoleniowych, na morzu lub na lądzie, ze szczególnym uwzględnieniem wymagań w zakresie bezpieczeństwa.

3. Aby utrzymać kwalifikacje do służby morskiej na specjalnych typach statków, co do których specjalne wymagania w zakresie wyszkolenia zostały uzgodnione na szczeblu międzynarodowym, każdy radiooficer powinien przejść pomyślnie odpowiednie przepisowe szkolenie lub egzaminy, uwzględniające odpowiednie międzynarodowe przepisy i zalecenia.

4. Administracja zapewni statkom podlegającym jej jurysdykcji teksty aktualnych zmian w międzynarodowych przepisach odnoszących się do radiokomunikacji i dotyczących bezpieczeństwa życia na morzu.

5. Zachęca się administrację, aby w porozumieniu z zainteresowanymi stronami określiła lub spowodowała określenie kursów dobrowolnych lub obowiązkowych, gdy będzie to potrzebne, mających na celu przypomnienie lub uaktualnienie nabytych wiadomości, dla radiooficerów zatrudnionych na morzu, a zwłaszcza zgłaszających się ponownie do pracy na morzu. Kurs lub takie kursy powinny mieć bezpośredni związek ze służbami radiowymi i uwzględniać zmiany w technice radiokomu-

nikacji morskiej, jak również odpowiednie międzynarodowe przepisy i zalecenia dotyczące bezpieczeństwa życia na morzu").

Prawidło IV/3

Obowiązujące minimum wymagań do nadania dyplomu operatora radiotelefonu

1. Każdy operator radiotelefonu, odpowiedzialny za służbę radiową lub ją pełniący, powinien mieć odpowiedni dyplom bądź dyplomy wydane lub uznane przez administrację w myśl postanowień Regulaminu radiowego.

2. Ponadto operator radiotelefonu na statku, który w myśl Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu powinien być wyposażony w stację radiotelegraficzną, powinien:

- a) mieć ukończonych przynajmniej 18 lat;
- b) spełniać wymagania administracji dotyczące stanu zdrowia, szczególnie wzroku, słuchu i mowy;
- c) spełniać wymagania określone w dodatku do niniejszego prawidła.

3. Każdy kandydat do nadania dyplomu powinien zdać egzamin lub egzaminy, zgodnie z wymaganiami administracji.

4. Poziom wiedzy wymaganej do nadania dyplomu operatora radiotelefonu powinien być wystarczający do pełnienia przez niego obowiązków w sposób należyty i efektywny. Określając odpowiedni poziom wiedzy i wykształcenia koniecznego do nabycia tej wiedzy oraz praktycznych umiejętności, administracja powinna uwzględniać wymagania określone w Regulaminach radiowych oraz w dodatku do niniejszego prawidła. Administracja powinna również wziąć pod uwagę odpowiednie rezolucje przyjęte przez Międzynarodową konferencję w sprawie wykształcenia i świadectw marynarzy, 1978 oraz zalecenia IMCO.

Dodatek do prawidła IV/3

Minimum dodatkowej wiedzy i wykształcenia wymaganych dla operatorów radiotelefonu

Niezależnie od wymagań, które powinni spełniać operatorzy radiotelefonu dla uzyskania dyplomu zgodnie z Regulaminami radiowymi, powinni oni posiadać następującą wiedzę i wykształcenie, w tym wykształcenie praktyczne w zakresie:

- a) pełnienia służby radiowej w stanach zagrożenia obejmujących:
 - i) opuszczanie statku,
 - ii) pożar na statku,
 - iii) częściową lub całkowitą awarię radiostacji,
- b) obsługi łodzi ratunkowych, tratw ratunkowych i pływaków ratunkowych oraz ich wyposażenia, ze szczególnym uwzględnieniem przenośnej i stałej aparatury radiowej łodzi ratunkowych i radioboi do lokalizacji katastrof,
- c) przetrwania na morzu,
- d) pierwszej pomocy,
- e) ochrony przeciwpożarowej i zwalczania pożarów, ze szczególnym uwzględnieniem instalacji radiowej;

*) Łącznie z zaleceniami IMCO dotyczącymi rozwoju morskiego systemu wzywania pomocy.

- f) środków zapobiegawczych dla bezpieczeństwa statku i personelu w związku z zagrożeniami ze strony sprzętu radiowego, w tym zagrożeniem elektrycznym, chemicznym i mechanicznym oraz spowodowanym promieniowaniem;
- g) posługiwania się Poradnikiem poszukiwania i ratowania dla statków handlowych (MERSAR), wydanym przez IMCO, ze szczególnym uwzględnieniem radiokomunikacji,
- h) systemów służb radionamiarowych;
- i) stosowania Międzynarodowego kodu sygnałowego oraz Morskiego nawigacyjnego słownika frazeologicznego;
- j) systemów służby „radio-medical” i sposobów postępowania.

Rozdział V

Specjalne wymagania dotyczące zbiornikowców.

Obowiązujące minimum wymagań w zakresie wykształcenia i kwalifikacji oficerów i marynarzy na zbiornikowcach do przewozu produktów naftowych

1. Oficerowie i marynarze, którzy mają wykonywać szczególne obowiązki i ponosić stosowną do nich odpowiedzialność związaną z ładunkiem i wyposażeniem ładunkowym na zbiornikowcach przewożących produkty naftowe, a którzy nie pracowali na takim zbiornikowcu jako część regularnej załogi, powinni przed podjęciem takich obowiązków ukończyć na lądzie odpowiedni kurs przeciwpożarowy oraz

- a) przepracować pod nadzorem odpowiedni okres na statku w celu nabycia należytych umiejętności w praktycznym bezpiecznym działaniu lub
- b) ukończyć przepisowy kurs dotyczący poznania zbiornikowca do przewozu produktów naftowych, obejmujący zasady bezpieczeństwa i środki ostrożności oraz sposoby zapobiegania zanieczyszczeniu środowiska, budowę różnych typów zbiornikowców, rodzaje ładunków, grożące im niebezpieczeństwa i sprzęt do manipulowania ładunkiem, ogólną kolejność czynności i terminologię dotyczącą zbiornikowca.

2. Kapitanowie, starsi oficerowie mechanicy, starsi oficerowie, drudzy oficerowie mechanicy oraz, poza nimi, wszystkie inne osoby, które ponoszą bezpośrednią odpowiedzialność za ładowanie, wyładowanie, opiekę nad ładunkiem podczas przewozu lub manipulowania nim, niezależnie od wymagań określonych w punkcie 1 powinni:

- a) mieć należyte doświadczenie, odpowiednie do ich obowiązków na zbiornikowcach oraz
- b) przejść specjalny program szkoleniowy, odpowiedni do ich obowiązków, obejmujący bezpieczeństwo zbiornikowców, środki i systemy bezpieczeństwa przeciwpożarowego, zapobieganie zanieczyszczeniu i jego kontrolę, praktykę i obowiązki określone odpowiednimi ustawami i przepisami.

3. W ciągu dwóch lat po wejściu w życie konwencji w stosunku do danej Strony można uznać, że marynarz spełnia wymagania określone w ust. 2 lit. b), jeśli pracował w odpowiednim charakterze na zbiornikowcach przewożących produkty naftowe przez okres co najmniej jednego roku podczas ostatnich pięciu lat.

Prawidło V/2

Obowiązujące minimum wymagań w zakresie wyszkolenia i kwalifikacji kapitanów, oficerów i marynarzy na zbiornikowcach do przewozu chemikaliów

1. Oficerowie i marynarze, którzy mają wykonywać szczególne obowiązki i ponosić stosowną do nich odpowiedzialność związaną z ładunkiem i wyposażeniem ładunkowym na chemikaliowcach, a którzy nie pracowali na takim chemikaliowcu jako część regularnej załogi, powinni przed podjęciem takich obowiązków ukończyć na łodzi odpowiedni kurs przeciwpożarowy oraz

- a) przepracować pod nadzorem odpowiedni okres na statku w celu nabycia należytych umiejętności w praktycznym bezpiecznym działaniu lub
- b) ukończyć przepisowy kurs dotyczący poznania chemikaliowca, obejmujący zasady bezpieczeństwa, środki ostrożności oraz sposoby zapobiegania zanieczyszczeniu środowiska, budowę różnych typów chemikaliowców, rodzaje ładunków, grożące im niebezpieczeństwa i sprzęt do manipulowania ładunkiem, ogólną kolejność czynności i terminologię dotyczącą chemikaliowca.

2. Kapitanowie, starsi oficerowie mechanicy, starsi oficerowie, drudzy oficerowie mechanicy oraz poza nimi wszystkie inne osoby, które ponoszą bezpośrednią odpowiedzialność za ładowanie, wyładowanie, opiekę nad ładunkiem podczas przewozu lub manipulowania nim niezależnie od wymagań określonych w ust. 1, powinni:

- a) posiadać należyte doświadczenie, odpowiednie do swych obowiązków na chemikaliowcach, oraz
- b) przejść specjalny program szkoleniowy, odpowiedni do ich obowiązków, obejmujący bezpieczeństwo chemikaliowców, środki i systemy bezpieczeństwa przeciwpożarowego, zapobieganie zanieczyszczeniu i jego kontrolę, praktykę i obowiązki określone odpowiednimi ustawami i przepisami.

3. W ciągu dwóch lat po wejściu w życie konwencji w stosunku do danej Strony można uznać, że marynarz spełnia wymagania ust. 2 lit. b), jeśli pracował w odpowiednim charakterze na chemikaliowcach przez okres co najmniej jednego roku w ciągu ostatnich pięciu lat.

Prawidło V/3

Obowiązujące minimum wymagań w zakresie wyszkolenia i kwalifikacji kapitanów, oficerów i marynarzy na zbiornikowcach przewożących gaz płynny

1. Oficerowie i marynarze, którzy mają wykonywać szczególne obowiązki i ponosić stosowną do nich odpowiedzialność związaną z ładunkiem i wyposażeniem ładunkowym na zbiornikowcach przewożących gaz płynny, a którzy nie pracowali na takim zbiornikowcu jako część regularnej załogi, powinni przed podjęciem takich obowiązków ukończyć na łodzi odpowiedni kurs przeciwpożarowy oraz

- a) przepracować pod nadzorem odpowiedni okres na statku w celu nabycia należytych umiejętności w praktycznym bezpiecznym działaniu lub
- b) ukończyć przepisowy kurs dotyczący poznania zbiornikowca przewożącego gaz płynny, obejmujący zasady bezpieczeństwa i środki ostrożności oraz sposoby

zapobiegania zanieczyszczeniu środowiska, budowę różnych typów zbiornikowców przewożących gaz płynny, rodzaje ładunków, grożące im niebezpieczeństwa i sprzęt do manipulowania ładunkiem, ogólną kolejność czynności i terminologię dotyczącą zbiornikowca przewożącego gaz płynny.

2. Kapitanowie, starsi oficerowie mechanicy, starsi oficerowie, drudzy oficerowie mechanicy oraz poza nimi wszystkie inne osoby, które ponoszą bezpośrednią odpowiedzialność za ładowanie, wyładowanie i opiekę nad ładunkiem podczas przewozu lub manipulowania nim, powinni, niezależnie od wymagań określonych w ust. 1:

- a) mieć należyte doświadczenie, odpowiednie do ich obowiązków na zbiornikowcach przewożących gaz płynny, oraz
- b) przejść specjalny program szkoleniowy, odpowiedni do ich obowiązków, obejmujący bezpieczeństwo zbiornikowca przewożącego gaz płynny, środki i systemy bezpieczeństwa przeciwpożarowego, zapobieganie zanieczyszczeniu środowiska i jego kontrolę, praktykę oraz obowiązki określone odpowiednimi ustawami i przepisami.

3. W ciągu dwóch lat po wejściu w życie konwencji w stosunku do danej Strony można uznać, że marynarz spełnia wymagania określone w ust. 2 lit. b), jeśli pracował w odpowiednim charakterze na zbiornikowcach przewożących gaz płynny przez okres co najmniej jednego roku w ciągu ostatnich pięciu lat.

Rozdział VI

Sprawność załóg na łodziach i tratwach.

Prawidło VI/1

Obowiązujące minimum wymagań do wydania zaświadczenia ratownika na łodziach i tratwach ratunkowych

Każdy marynarz, który ma otrzymać zaświadczenie ratownika na łodziach i tratwach ratunkowych, powinien:

- a) mieć ukończonych przynajmniej 17,5 lat;
- b) spełniać wymagania administracji dotyczące stanu zdrowia;
- c) mieć przepisową praktykę morską w wymiarze 12 miesięcy lub przejść przepisowy kurs szkoleniowy i mieć co najmniej 9-miesięczną praktykę morską;
- d) wykazać przed administracją na podstawie egzaminu lub dobrych ocen uzyskanych podczas przepisowego kursu szkoleniowego, że ma umiejętności podane w dodatku do niniejszego prawidła;
- e) wykazać przed administracją na podstawie egzaminu lub dobrych ocen podczas przepisowego kursu szkoleniowego, że ma umiejętność:
 - i) nalożenia na siebie w poprawny sposób kamizelki ratunkowej, bezpiecznego zeskoczenia do wody z pewnej wysokości, wejścia w kamizelce ratunkowej z wody na łódź lub tratwę ratunkową;
 - ii) wyprostowania w kamizelce ratunkowej odwróconej tratwy ratunkowej;
 - iii) interpretowania znaków na łodziach lub tratwach ratunkowych, dotyczących dozwolonej liczby osób, jaką można unieść;

- iv) wydawania należnych komend wymaganych przy spuszczeniu na wodę i wchodzeniu na łodzi lub tratwy ratunkowe, odpływania od statku, kierowania łodziami lub tratwami ratunkowymi oraz schodzeniu z nich;
- v) przygotowania do bezpiecznego spuszczenia na wodę łodzi lub tratw ratunkowych oraz szybkiego odbicia od burty statku;
- vi) właściwego obchodzenia się z osobami rannymi zarówno podczas opuszczania statku, jak i po jego opuszczeniu;
- vii) wiosłowania i sterowania, podnoszenia masztu, postawienia żagli, kierowania łodzią pod żaglem oraz sterowania według kompasu;
- viii) używania sprzętu sygnałowego, w tym pirotechniki;
- ix) używania przenośnego sprzętu radiowego przewidzianego dla łodzi lub tratw ratunkowych.

Dodatek do prawidła VI/1

Minimum wiadomości wymaganych do wydania zaświadczenia ratownika na łodziach i tratwach ratunkowych

1. Stany zagrożenia, jakie mogą powstać, np. zderzenia, pożar, zatonięcie.
2. Zasady utrzymania się przy życiu obejmujące:
 - a) znaczenie szkolenia i ćwiczeń;
 - b) potrzebę gotowości na każdy wypadek zagrożenia;
 - c) czynności, jakie należy podjąć przy wezwaniu na stanowiska przy łodziach lub tratwach ratunkowych;
 - d) czynności, jakie należy podjąć na polecenie opuszczenia statku;
 - e) czynności, jakie należy podjąć na wodzie;
 - f) czynności, jakie należy podjąć podczas przebywania na łodzi lub tratwie ratunkowej;
 - g) główne niebezpieczeństwa zagrażające osobom pozostałym przy życiu.
3. Specjalne obowiązki wyznaczone każdemu członkowi załogi zgodnie z rozkładem alarmowym, z uwzględ-

nieniem różnicy między sygnałami wzywającymi całą załogę do łodzi lub tratw ratunkowych oraz na stanowiska przeciwpożarowe.

4. Typy środków ratunkowych znajdujących się normalnie na statkach.
5. Budowa i wyposażenie łodzi i tratw ratunkowych oraz poszczególne elementy ich wyposażenia.
6. Szczególne dane charakterystyczne oraz urządzenia łodzi i tratw ratunkowych.
7. Różne typy urządzeń używanych do wodowania łodzi i tratw ratunkowych.
8. Metody wodowania łodzi i tratw ratunkowych przy wzburzonym morzu.
9. Czynności, jakie należy podjąć po opuszczeniu statku.
10. Kierowanie łodzią lub tratwą ratunkową podczas burzliwej pogody.
11. Użycie falenia, dryfkotwy i wszelkiego innego sprzętu.
12. Wydzielanie żywności na łodzi lub tratwie ratunkowej.
13. Metody ratowania z pomocą śmigłowca.
14. Użycie zestawu pierwszej pomocy i techniki reanimacyjnej.
15. Urządzenia radiowe znajdujące się na łodziach lub tratwach ratunkowych wraz z alarmowymi nadajnikami naprowadzającymi.
16. Następstwa obniżonej temperatury (hipotermii) i środki zapobiegawcze; użycie okryć ochronnych i odzieży ochronnej.
17. Metody uruchomienia i obsługi silnika łodzi ratunkowej oraz jego wyposażenia, a także użycia posiadanej gaśnicy.
18. Użycie łodzi alarmowych i motorowych łodzi ratunkowych do zebrania tratw ratunkowych oraz ratowania rozbitków i osób znajdujących się w wodzie.
19. Lądowanie łodzi ratunkowych i tratw.

INTERNATIONAL CONVENTION ON STANDARDS OF TRAINING,
CERTIFICATION AND WATCHKEEPING FOR SEAFARERS, 1978

THE PARTIES TO THIS CONVENTION,

~~DESIRING to promote safety of life and property at sea and the~~
protection of the marine environment by establishing in common
agreement international standards of training, certification and
watchkeeping for seafarers,

CONSIDERING that this end may best be achieved by the conclusion
of an International Convention on Standards of Training, Certification
and Watchkeeping for Seafarers,

HAVE AGREED as follows:

ARTICLE I

General Obligations under the Convention

- (1) The Parties undertake to give effect to the provisions of the Convention and the Annex thereto, which shall constitute an integral part of the Convention. Every reference to the Convention constitutes at the same time a reference to the Annex.
- (2) The Parties undertake to promulgate all laws, decrees, orders and regulations and to take all other steps which may be necessary to give the Convention full and complete effect, so as to ensure that, from the point of view of safety of life and property at sea and the protection of the marine environment, seafarers on board ships are qualified and fit for their duties.

ARTICLE II

Definitions

For the purpose of the Convention, unless expressly provided otherwise:

- (a) "Party" means a State for which the Convention has entered into force;
- (b) "Administration" means the Government of the Party whose flag the ship is entitled to fly;
- (c) "Certificate" means a valid document, by whatever name it may be known, issued by or under the authority of the Administration or recognized by the Administration authorizing the holder to serve as stated in this document or as authorized by national regulations;
- (d) "Certificated" means properly holding a certificate;
- (e) "Organization" means the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (IMCO);
- (f) "Secretary-General" means the Secretary-General of the Organization;
- (g) "Sea-going ship" means a ship other than those which navigate exclusively in inland waters or in waters within, or closely adjacent to, sheltered waters or areas where port regulations apply;
- (h) "Fishing vessel" means a vessel used for catching fish, whales, seals, walrus or other living resources of the sea;
- (i) "Radio Regulations" means the Radio Regulations annexed to, or regarded as being annexed to, the most recent International Telecommunication Convention which may be in force at any time.

ARTICLE III

Application

The Convention shall apply to seafarers serving on board sea-going ships entitled to fly the flag of a Party except to those serving on board:

- (a) warships, naval auxiliaries or other ships owned or operated by a State and engaged only on governmental non-commercial service; however, each Party shall ensure by the adoption of appropriate measures not impairing the operations or operational capabilities of such ships owned or operated by it, that the persons serving on board such ships meet the requirements of the Convention so far as is reasonable and practicable;
- (b) fishing vessels;
- (c) pleasure yachts not engaged in trade; or
- (d) wooden ships of primitive build.

ARTICLE IV

Communication of Information

(1) The Parties shall communicate as soon as practicable to the Secretary-General:

- (a) the text of laws, decrees, orders, regulations and instruments promulgated on the various matters within the scope of the Convention;
- (b) full details, where appropriate, of contents and duration of study courses, together with their national examination and other requirements for each certificate issued in compliance with the Convention;
- (c) a sufficient number of specimen certificates issued in compliance with the Convention.

(2) The Secretary-General shall notify all Parties of the receipt of any communication under paragraph (1)(a) and, inter alia, for the purposes of Articles IX and X, shall, on request, provide them with any information communicated to him under paragraphs (1)(b) and (c).

ARTICLE V

Other Treaties and Interpretation

(1) All prior treaties, conventions and arrangements relating to standards of training, certification and watchkeeping for seafarers in force between the Parties, shall continue to have full and complete effect during the terms thereof as regards:

- (a) seafarers to whom this Convention does not apply;

(b) seafarers to whom this Convention applies, in respect of matters for which it has not expressly provided.

(2) To the extent, however, that such treaties, conventions or arrangements conflict with the provisions of the Convention, the Parties shall review their commitments under such treaties, conventions and arrangements with a view to ensuring that there is no conflict between these commitments and their obligations under the Convention.

(3) All matters which are not expressly provided for in the Convention remain subject to the legislation of Parties.

(4) Nothing in the Convention shall prejudice the codification and development of the law of the sea by the United Nations Conference on the Law of the Sea convened pursuant to resolution 2750 C(XXV) of the General Assembly of the United Nations, nor the present or future claims and legal views of any State concerning the law of the sea and the nature and extent of coastal and flag State jurisdiction.

ARTICLE VI

Certificates

(1) Certificates for masters, officers or ratings shall be issued to those candidates who, to the satisfaction of the Administration, meet the requirements for service, age, medical fitness, training, qualification and examinations in accordance with the appropriate provisions of the Annex to the Convention.

(2) Certificates for masters and officers, issued in compliance with this Article, shall be endorsed by the issuing Administration in the form as prescribed in Regulation I/2 of the Annex. If the language used is not English, the endorsement shall include a translation into that language.

ARTICLE VII

Transitional Provisions

(1) A certificate of competency or of service in a capacity for which the Convention requires a certificate and which before entry into force of the Convention for a Party is issued in accordance with the laws of that Party or the Radio Regulations, shall be recognized as valid for service after entry into force of the Convention for that Party.

(2) After the entry into force of the Convention for a Party, its Administration may continue to issue certificates of competency in accordance with its previous practices for a period not exceeding five years. Such certificates shall be recognized as valid for the purpose of the Convention. During this transitional period such certificates shall be issued only to seafarers who had commenced their sea service before entry into force of the Convention for that Party within the specific ship department to which those certificates relate. The Administration shall ensure that all other candidates for certification shall be examined and certificated in accordance with the Convention.

(3) A Party may, within two years after entry into force of the Convention for that Party, issue a certificate of service to seafarers who hold neither an appropriate certificate under the Convention nor a certificate of competency issued under its laws before entry into force of the Convention for that Party but who have:

- (a) served in the capacity for which they seek a certificate of service for not less than three years at sea within the last seven years preceding entry into force of the Convention for that Party;
- (b) produced evidence that they have performed that service satisfactorily;
- (c) satisfied the Administration as to medical fitness, including eyesight and hearing, taking into account their age at the time of application.

For the purpose of the Convention, a certificate of service issued under this paragraph shall be regarded as the equivalent of a certificate issued under the Convention.

ARTICLE VIII

Dispensation

(1) In circumstances of exceptional necessity, Administrations, if in their opinion this does not cause danger to persons, property or the environment, may issue a dispensation permitting a specified seafarer to serve in a specified ship for a specified period not exceeding six months in a capacity, other than that of the radio officer or radiotelephone operator, except as provided by the relevant Radio Regulations, for which he does not hold the appropriate certificate, provided that the person to whom the dispensation is issued shall be adequately qualified to fill the vacant post in a safe manner, to the satisfaction of the Administration. However, dispensations shall not be granted to a master or chief engineer officer, except in circumstances of force majeure and then only for the shortest possible period.

(2) Any dispensation granted for a post shall be granted only to a person properly certificated to fill the post immediately below. Where certification of the post below is not required by the Convention, a dispensation may be issued to a person whose qualification and experience are, in the opinion of the Administration, of a clear equivalence to the requirements for the post to be filled, provided that, if such a person holds no appropriate certificate, he shall be required to pass a test accepted by the Administration as demonstrating that such a dispensation may safely be issued. In addition, Administrations shall ensure that the post in question is filled by the holder of an appropriate certificate as soon as possible.

(3) Parties shall, as soon as possible after 1 January of each year, send a report to the Secretary-General giving information of the total number of dispensations in respect of each capacity for which a certificate is required that have been issued during the year to sea-going ships, together with information as to the numbers of those ships above and below 1 600 gross register tons respectively.

ARTICLE IX

Equivalents

(1) The Convention shall not prevent an Administration from retaining or adopting other educational and training arrangements, including those involving sea-going service and shipboard organization especially adapted to technical developments and to special types of ships and trades, provided that the level of sea-going service, knowledge and efficiency as regards navigational and technical handling of ship and cargo ensures a degree of safety at sea and has a preventive effect as regards pollution at least equivalent to the requirements of the Convention.

(2) Details of such arrangements shall be reported as early as practicable to the Secretary-General who shall circulate such particulars to all Parties.

ARTICLE X

Control

(1) Ships, except those excluded by Article III, are subject, while in the ports of a Party, to control by officers duly authorized by that Party to verify that all seafarers serving on board who are required to be certificated by the Convention are so certificated or hold an appropriate dispensation. Such certificates shall be accepted unless there are clear grounds for believing that a certificate has been fraudulently obtained or that the holder of a certificate is not the person to whom that certificate was originally issued.

(2) In the event that any deficiencies are found under paragraph (1) or under the procedures specified in Regulation I/4 - "Control Procedures", the officer carrying out the control shall forthwith inform, in writing, the master of the ship and the Consul or, in his absence, the nearest diplomatic representative or the maritime authority of the State whose flag the ship is entitled to fly, so that appropriate action may be taken. Such notification shall specify the details of the deficiencies found and the grounds on which the Party determines that these deficiencies pose a danger to persons, property or the environment.

(3) In exercising the control under paragraph (1) if, taking into account the size and type of the ship and the length and nature of the voyage, the deficiencies referred to in paragraph (3) of Regulation I/4 are not corrected and it is determined that this fact poses a danger to persons, property or the environment, the Party carrying out the control shall take steps to ensure that the ship

will not sail unless and until these requirements are met to the extent that the danger has been removed. The facts concerning the action taken shall be reported promptly to the Secretary-General.

(4) When exercising control under this Article, all possible efforts shall be made to avoid a ship being unduly detained or delayed. If a ship is so detained or delayed it shall be entitled to compensation for any loss or damage resulting therefrom.

(5) This Article shall be applied as may be necessary to ensure that no more favourable treatment is given to ships entitled to fly the flag of a non-Party than is given to ships entitled to fly the flag of a Party.

ARTICLE XI

Promotion of Technical Co-operation

(1) Parties to the Convention shall promote, in consultation with, and with the assistance of, the Organization, support for those Parties which request technical assistance for:

- (a) training of administrative and technical personnel;
- (b) establishment of institutions for the training of seafarers;
- (c) supply of equipment and facilities for training institutions;
- (d) development of adequate training programmes, including practical training on sea-going ships; and
- (e) facilitation of other measures and arrangements to enhance the qualifications of seafarers;

preferably on a national, sub-regional or regional basis, to further the aims and purposes of the Convention, taking into account the special needs of developing countries in this regard.

(2) On its part, the Organization shall pursue the aforesaid efforts, as appropriate, in consultation or association with other international organizations, particularly the International Labour Organisation.

ARTICLE XII

Amendments

(1) The Convention may be amended by either of the following procedures:

(a) amendments after consideration within the Organization:

- (i) any amendment proposed by a Party shall be submitted to the Secretary-General, who shall then circulate it to all Members of the Organization, all Parties and the Director-General of the International Labour Office at least six months prior to its consideration;
- (ii) any amendment so proposed and circulated shall be referred to the Maritime Safety Committee of the Organization for consideration;

- (iii) Parties, whether or not Members of the Organization, shall be entitled to participate in the proceedings of the Maritime Safety Committee for consideration and adoption of amendments;
- (iv) amendments shall be adopted by a two-thirds majority of the Parties present and voting in the Maritime Safety Committee expanded as provided for in sub-paragraph (a)(iii) (hereinafter referred to as the "expanded Maritime Safety Committee") on condition that at least one third of the Parties shall be present at the time of voting;
- (v) amendments so adopted shall be communicated by the Secretary-General to all Parties for acceptance;
- (vi) an amendment to an Article shall be deemed to have been accepted on the date on which it is accepted by two thirds of the Parties;
- (vii) an amendment to the Annex shall be deemed to have been accepted:
 - 1. at the end of two years from the date on which it is communicated to Parties for acceptance; or
 - 2. at the end of a different period, which shall be not less than one year, if so determined at the time of its adoption by a two-thirds majority of the Parties present and voting in the expanded Maritime Safety Committee;however, the amendments shall be deemed not to have been accepted if within the specified period either more than one third of Parties, or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than fifty per cent of the gross tonnage of the world's merchant shipping of ships of 100 gross register tons or more, notify the Secretary-General that they object to the amendment;
- (viii) an amendment to an Article shall enter into force with respect to those Parties which have accepted it, six months after the date on which it is deemed to have been accepted, and with respect to each Party which accepts it after that date, six months after the date of that Party's acceptance;
- (ix) an amendment to the Annex shall enter into force with respect to all Parties, except those which have objected to the amendment under sub-paragraph (a)(vii) and which have not withdrawn such objections, six months after the date on which it is deemed to have been accepted. Before the date determined for entry into force, any

Party may give notice to the Secretary-General that it exempts itself from giving effect to that amendment for a period not longer than one year from the date of its entry into force, or for such longer period as may be determined by a two-thirds majority of the Parties present and voting in the expanded Maritime Safety Committee at the time of the adoption of the amendment; or

(b) amendment by a conference:

- (i) upon the request of a Party concurred in by at least one third of the Parties, the Organization shall convene, in association or consultation with the Director-General of the International Labour Office, a conference of Parties to consider amendments to the Convention;
- (ii) every amendment adopted by such a conference by a two-thirds majority of the Parties present and voting shall be communicated by the Secretary-General to all Parties for acceptance;
- (iii) unless the conference decides otherwise, the amendment shall be deemed to have been accepted and shall enter into force in accordance with the procedures specified in sub-paragraphs (a)(vi) and (a)(viii) or sub-paragraphs (a)(vii) and (a)(ix) respectively, provided that references in these sub-paragraphs to the expanded Maritime Safety Committee shall be taken to mean references to the conference.

(2) Any declaration of acceptance of, or objection to, an amendment or any notice given under paragraph (1)(a)(ix) shall be submitted in writing to the Secretary-General, who shall inform all Parties of any such submission and the date of its receipt.

(3) The Secretary-General shall inform all Parties of any amendments which enter into force, together with the date on which each such amendment enters into force.

ARTICLE XIII

Signature, Ratification, Acceptance, Approval and Accession

(1) The Convention shall remain open for signature at the Headquarters of the Organization from 1 December 1978 until 30 November 1979 and shall thereafter remain open for accession. Any State may become a Party by:

- (a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval; or
- (b) signature subject to ratification, acceptance or approval, followed by ratification, acceptance or approval; or
- (c) accession.

(2) Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General.

(3) The Secretary-General shall inform all States that have signed the Convention or acceded to it and the Director-General of the International Labour Office of any signature or of the deposit of any instrument of ratification, acceptance, approval or accession and the date of its deposit.

ARTICLE XIV

Entry into Force

(1) The Convention shall enter into force twelve months after the date on which not less than twenty-five States, the combined merchant fleets of which constitute not less than fifty per cent of the gross tonnage of the world's merchant shipping of ships of 100 gross register tons or more, have either signed it without reservation as to ratification, acceptance or approval or deposited the requisite instruments of ratification, acceptance, approval or accession in accordance with Article XIII.

(2) The Secretary-General shall inform all States that have signed the Convention or acceded to it of the date on which it enters into force.

(3) Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited during the twelve months referred to in paragraph (1) shall take effect on the coming into force of the Convention or three months after the deposit of such instrument, whichever is the later date.

(4) Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the date on which the Convention enters into force shall take effect three months after the date of deposit.

(5) After the date on which an amendment is deemed to have been accepted under Article XII, any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited shall apply to the Convention as amended.

ARTICLE XV

Denunciation

(1) The Convention may be denounced by any Party at any time after five years from the date on which the Convention entered into force for that Party.

(2) Denunciation shall be effected by notification in writing to the Secretary-General who shall inform all other Parties and the Director-General of the International Labour Office of any such notification received and of the date of its receipt as well as the date on which such denunciation takes effect.

(3) A denunciation shall take effect twelve months after receipt of the notification of denunciation by the Secretary-General or after any longer period which may be indicated in the notification.

ARTICLE XVI

Deposit and Registration

(1) The Convention shall be deposited with the Secretary-General who shall transmit certified true copies thereof to all States that have signed the Convention or acceded to it.

(2) As soon as the Convention enters into force, the Secretary-General shall transmit the text to the Secretary-General of the United Nations for registration and publication, in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

ARTICLE XVII

Languages

The Convention is established in a single copy in the Chinese, English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic. Official translations in the Arabic and German languages shall be prepared and deposited with the signed original.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized by their respective Governments for that purpose, have signed the Convention.

DONE AT LONDON this seventh day of July, one thousand nine hundred and seventy-eight.

ANNEX

CHAPTER I

GENERAL PROVISIONS

Regulation I/1

Definitions

For the purpose of this Convention, unless expressly provided otherwise:

- (a) "Regulations" means Regulations contained in the Annex to the Convention;
- (b) "Approved" means approved by the Administration;
- (c) "Master" means the person having command of a ship;

- (d) "Officer" means a member of the crew, other than the master, designated as such by national law or regulations or in the absence of such designation by collective agreement or custom;
- (e) "Deck officer" means a qualified officer in the deck department;
- (f) "Chief mate" means the deck officer next in rank to the master and upon whom the command of the ship will fall in event of the incapacity of the master;
- (g) "Engineer officer" means a qualified officer in the engine department;
- (h) "Chief engineer officer" means the senior engineer officer, responsible for the mechanical propulsion of the ship;
- (i) "Second engineer officer" means the engineer officer next in rank to the chief engineer officer and upon whom the responsibility for the mechanical propulsion of the ship will fall in the event of the incapacity of the chief engineer officer;
- (j) "Assistant engineer officer" means a person under training to become an engineer officer and designated as such by national law or regulations;
- (k) "Radio officer" means a person holding a first class or second class radiotelegraph operator's certificate or a radiocommunication operator's general certificate for the maritime mobile service issued under the provisions of the Radio Regulations, who is employed in the radiotelegraph station of a ship which is required to have such a station by the International Convention for the Safety of Life at Sea;
- (l) "Radiotelephone operator" means a person holding an appropriate certificate issued under the provisions of the Radio Regulations;
- (m) "Rating" means a member of the ship's crew other than the master or an officer;
- (n) "Near-coastal voyages" means voyages in the vicinity of a Party as defined by that Party;
- (o) "Propulsion power" means the power in kilowatts which appears on the ship's Certificate of Registry or other official document;*
- (p) "Radio duties" include, as appropriate, watchkeeping and technical maintenance and repairs in accordance with the Radio Regulations, the International Convention for the Safety of Life at Sea and, at the discretion of each Administration, the relevant IMCO recommendations;

* It is assumed that the power so appearing on the Certificate of Registry or other official document is the total maximum continuous rated output power of all the ship's main propulsion machinery.

- (q) "Oil tanker" means a ship constructed and used for the carriage of petroleum and petroleum products in bulk;
- (r) "Chemical tanker" means a ship constructed and used for the carriage in bulk of any liquid chemical listed in the IMCO "Code for the Construction and Equipment of Ships carrying Dangerous Chemicals in Bulk";
- (s) "Liquefied gas tanker" means a ship constructed and used for the carriage in bulk of any liquefied gas listed in the IMCO "Code for the Construction and Equipment of Ships carrying Liquefied Gases in Bulk".

Regulation I/2

Content of Certificates and Form of Endorsement

1. Certificates shall be in the official language or languages of the issuing country. If the language used is not English, the text shall include a translation into that language.
2. In respect of radio officers and radiotelephone operators, Administrations may:
 - (a) include the additional knowledge required by the relevant Regulations of the Annex to the Convention in the examination for the issue of a certificate complying with the Radio Regulations; or
 - (b) issue a separate certificate indicating that the holder has the additional knowledge required by the Annex to the Convention.
3. The form of certificate endorsement required by Article VI of the Convention shall be as follows:

Form of Endorsement of Certificates

ENDORSEMENT OF CERTIFICATES

(Official Seal)

(Country)

Issued under the provisions of the
International Convention on Standards of
Training, Certification and Watchkeeping
for Seafarers, 1978

Either* (The Government of (name) certifies
(I, the undersigned certify

that the present Certificate/Certificate No:**, is issued to
..... (full name of person), who has been found
duly qualified in accordance with the provisions of Regulation

* Use one line or the other.

** Delete as appropriate.

of the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as*** with the following limitations only:

Insert here)
limitations)
or "none" as)
appropriate.)

Date of issue of this endorsement:

(Official Seal) Signed
(Name and signature of duly authorized official)

Date of birth of the holder of the Certificate:

Signature of the holder of the Certificate:

*** Insert Convention grade or class of Certificate.

Regulation I/3

Principles Governing Near-Coastal Voyages

1. Any Party defining near-coastal voyages for the purpose of the Convention shall not impose training, experience or certification requirements on the seafarers serving on board the ships entitled to fly the flag of another Party and engaged on such voyages in a manner resulting in more stringent requirements for such seafarers than for seafarers serving on board ships entitled to fly its own flag. In no case shall any such Party impose requirements in respect of seafarers serving on board ships entitled to fly the flag of another Party in excess of those of the Convention in respect of ships not engaged on near-coastal voyages.

2. With respect to ships entitled to fly the flag of a Party regularly engaged on near-coastal voyages off the coast of another Party, the Party whose flag the ship is entitled to fly shall prescribe training, experience and certification requirements for seafarers serving on such ships at least equal to those of the Party off whose coast the ship is engaged, provided that they do not exceed the requirements of the Convention in respect of ships not engaged on near-coastal voyages. A ship which extends its voyage beyond what is defined as a near-coastal voyage by a Party and enters waters not covered by that definition shall fulfil the requirements of the Convention without relaxation under this Regulation.

3. A Party may afford a ship which is entitled to fly its flag the benefits of the near-coastal voyages provisions of the Convention when it is regularly engaged off the coast of a non-Party on near-coastal voyages as defined by the Party.

4. Nothing in this Regulation shall in any way limit the jurisdiction of any State, whether or not a Party to the Convention.

Regulation I/4

Control Procedures

1. Control exercised by a duly authorized control officer under Article X shall be limited to the following:
 - (a) verification in accordance with Article X(1) that all seafarers serving on board who are required to be certificated by the Convention hold a valid certificate or a valid dispensation;
 - (b) assessment of the ability of the seafarers of the ship to maintain watchkeeping standards as required by the Convention if there are grounds for believing that such standards are not being maintained because, while in the port of a Party or in the approaches to that Port, the following have occurred:
 - (i) the ship has been involved in a collision, grounding or stranding; or
 - (ii) there has been a discharge of substances from the ship when underway, at anchor or at berth which is illegal under international conventions; or
 - (iii) the ship has been manoeuvred in an erratic or unsafe manner or navigational course markers or traffic separation schemes have not been followed.
2. The control officer shall provide written information to the master of the ship and the appropriate representative of the flag State according to Article X if, as a result of control action taken in accordance with paragraph 1, any of the following deficiencies are revealed:
 - (a) failure of seafarers, required to hold a certificate, to have an appropriate valid certificate or valid dispensation;
 - (b) failure of navigational or engineering watch arrangements to conform to the requirements specified for the ship by the flag State;
 - (c) absence in a watch of a person qualified to operate equipment essential to safe navigation or the prevention of pollution;
 - (d) inability of the master to provide rested persons for the first watch at the commencement of a voyage and subsequent relieving watches.
3. Failures to correct the deficiencies referred to in paragraph 2(a) - to the extent that they relate to the certificates of the master, chief engineer officer and officers in charge of navigational and engineering watches and, where relevant, the radio officer - and in paragraph 2(b), shall be the only grounds under Article X on which a Party may detain a ship.

CHAPTER II

MASTER - DECK DEPARTMENT

Regulation II/1

Basic Principles to be Observed in Keeping
a Navigational Watch

1. Parties shall direct the attention of shipowners, ship operators, masters and watchkeeping personnel to the following principles which shall be observed to ensure that a safe navigational watch is maintained at all times.

2. The master of every ship is bound to ensure that watchkeeping arrangements are adequate for maintaining a safe navigational watch. Under the master's general direction, the officers of the watch are responsible for navigating the ship safely during their periods of duty when they will be particularly concerned with avoiding collision and stranding.

3. The basic principles, including but not limited to the following, shall be taken into account on all ships.

4. Watch arrangements

(a) The composition of the watch shall at all times be adequate and appropriate to the prevailing circumstances and conditions and shall take into account the need for maintaining a proper look-out.

(b) When deciding the composition of the watch on the bridge which may include appropriate deck ratings, the following factors, inter alia, shall be taken into account:

- (i) at no time shall the bridge be left unattended;
- (ii) weather conditions, visibility and whether there is daylight or darkness;
- (iii) proximity of navigational hazards which may make it necessary for the officer in charge of the watch to carry out additional navigational duties;
- (iv) use and operational condition of navigational aids such as radar or electronic position-indicating devices and any other equipment affecting the safe navigation of the ship;
- (v) whether the ship is fitted with automatic steering;
- (vi) any unusual demands on the navigational watch that may arise as a result of special operational circumstances.

5. Fitness for duty

The watch system shall be such that the efficiency of watch-keeping officers and watchkeeping ratings is not impaired by fatigue. Duties shall be so organized that the first watch at the commencement of a voyage and the subsequent relieving watches are sufficiently rested and otherwise fit for duty.

6. Navigation

(a) The intended voyage shall be planned in advance taking into

consideration all pertinent information and any course laid down shall be checked before the voyage commences.

(b) During the watch the course steered, position and speed shall be checked at sufficiently frequent intervals, using any available navigational aids necessary, to ensure that the ship follows the planned course.

(c) The officer of the watch shall have full knowledge of the location and operation of all safety and navigational equipment on board the ship and shall be aware and take account of the operating limitations of such equipment.

(d) The officer in charge of a navigational watch shall not be assigned or undertake any duties which would interfere with the safe navigation of the ship.

7. Navigational equipment

(a) The officer of the watch shall make the most effective use of all navigational equipment at his disposal.

(b) When using radar, the officer of the watch shall bear in mind the necessity to comply at all times with the provisions on the use of radar contained in the applicable regulations for preventing collisions at sea.

(c) In cases of need the officer of the watch shall not hesitate to use the helm, engines and sound signalling apparatus.

8. Navigational duties and responsibilities

(a) The officer in charge of the watch shall:

(i) keep his watch on the bridge which he shall in no circumstances leave until properly relieved;

(ii) continue to be responsible for the safe navigation of the ship, despite the presence of the master on the bridge, until the master informs him specifically that he has assumed that responsibility and this is mutually understood;

(iii) notify the master when in any doubt as to what action to take in the interest of safety;

(iv) not hand over the watch to the relieving officer if he has reason to believe that the latter is obviously not capable of carrying out his duties effectively, in which case he shall notify the master accordingly.

(b) On taking over the watch the relieving officer shall satisfy himself as to the ship's estimated or true position and confirm its intended track, course and speed and shall note any dangers to navigation expected to be encountered during his watch.

(c) A proper record shall be kept of the movements and activities during the watch relating to the navigation of the ship.

9. Look-out

In addition to maintaining a proper look-out for the purpose of fully appraising the situation and the risk of collision,

stranding and other dangers to navigation, the duties of the look-out shall include the detection of ships or aircraft in distress, shipwrecked persons, wrecks and debris. In maintaining a look-out the following shall be observed:

- (a) the look-out must be able to give full attention to the keeping of a proper look-out and no other duties shall be undertaken or assigned which could interfere with that task;
- (b) the duties of the look-out and helmsman are separate and the helmsman shall not be considered to be the look-out while steering, except in small ships where an unobstructed all-round view is provided at the steering position and there is no impairment of night vision or other impediment to the keeping of a proper look-out. The officer in charge of the watch may be the sole look-out in daylight provided that on each such occasion:
 - (i) the situation has been carefully assessed and it has been established without doubt that it is safe to do so;
 - (ii) full account has been taken of all relevant factors including, but not limited to:
 - state of weather
 - visibility
 - traffic density
 - proximity of danger to navigation
 - the attention necessary when navigating in or near traffic separation schemes;
 - (iii) assistance is immediately available to be summoned to the bridge when any change in the situation so requires.

10. Navigation with pilot embarked

Despite the duties and obligations of a pilot, his presence on board does not relieve the master or officer in charge of the watch from their duties and obligations for the safety of the ship. The master and the pilot shall exchange information regarding navigation procedures, local conditions and the ship's characteristics. The master and officer of the watch shall co-operate closely with the pilot and maintain an accurate check of the ship's position and movement.

11. Protection of the marine environment

The master and officer in charge of the watch shall be aware of the serious effects of operational or accidental pollution of the marine environment and shall take all possible precautions to prevent such pollution, particularly within the framework of relevant international and port regulations.

Regulation II/2

Mandatory Minimum Requirements for Certification
of Masters and Chief Mates of Ships of
200 Gross Register Tons or More

Master and chief mate of ships of 1 600 gross register tons or more

1. Every master and chief mate of a sea-going ship of 1 600 gross register tons or more shall hold an appropriate certificate.
2. Every candidate for certification shall:
 - (a) satisfy the Administration as to medical fitness, particularly regarding eyesight and hearing;
 - (b) meet the requirements for certification as an officer in charge of a navigational watch on ships of 200 gross register tons or more and have approved sea-going service in that capacity:
 - (i) for certification as chief mate, not less than 18 months; however, this period may be reduced to not less than 12 months if the Administration requires special training which it considers to be equivalent to at least six months' service as officer in charge of a navigational watch;
 - (ii) for certification as master, not less than 36 months; however, this period may be reduced to not less than 24 months if not less than 12 months of such sea-going service has been served as chief mate, or if the Administration requires special training which it considers to be equivalent to such service;
 - (c) have passed appropriate examination to the satisfaction of the Administration. Such examination shall include the material set out in the Appendix to this Regulation, except that the Administration may vary these examination requirements for masters and chief mates of ships of limited size engaged on near-coastal voyages, as it considers necessary, bearing in mind the effect on the safety of all ships which may be operating in the same waters.

Master and chief mate of ships of between 200 and 1 600 gross register tons*

3. Every master and chief mate of a sea-going ship of between 200 and 1 600 gross register tons shall hold an appropriate certificate.
4. Every candidate for certification shall:
 - (a) satisfy the Administration as to medical fitness, particularly regarding eyesight and hearing;
 - (b) (i) for certification as chief mate, meet the requirements of an officer in charge of a navigational watch on ships of 200 gross register tons or more;
 - (ii) for certification as master, meet the requirements of an officer in charge of a navigational watch on

ships of 200 gross register tons or more and have approved sea-going service in that capacity of not less than 36 months; however, this period may be reduced to not less than 24 months if not less than 12 months of such sea-going service has been served as chief mate, or if the Administration requires special training which it considers to be equivalent to such service;

- (c) have passed appropriate examination to the satisfaction of the Administration. Such examination shall include the material set out in the Appendix, except that the Administration may vary these examination requirements for masters and chief mates of ships engaged on near-coastal voyages, as it considers appropriate, to exclude such material as is not applicable to the waters or ships concerned, bearing in mind the effect on the safety of all ships which may be operating in the same waters.

General

5. The level of knowledge required under the different headings of the Appendix may be varied according to whether the certificate is being issued at master or chief mate level, and according to whether the certificate or certificates is applicable to ships of 1 600 gross register tons or more, or to ships of between 200 and 1 600 gross register tons.

Appendix to Regulation II/2

Minimum Knowledge Required for Certification of Masters and Chief Mates of Ships of 200 Gross Register Tons or More

1. The syllabus given below is compiled for examination of candidates for certification as master or chief mate of ships of 200 gross register tons or more. It is intended to expand and extend in depth the subjects contained in Regulation II/4 - "Mandatory Minimum Requirements for Certification of Officers in Charge of a Navigational Watch on Ships of 200 Gross Register Tons or More". Bearing in mind that a master has ultimate responsibility for the safety of the ship, its passengers, crew and cargo, and that a chief mate shall be in a position to assume that responsibility at any time, examination in these subjects shall be designed to test their ability to assimilate all available information that affects the safety of the ship.

2. Navigation and position determination

(a) Voyage planning and navigation for all conditions:

- (i) by acceptable methods of plotting ocean tracks;
- (ii) within restricted waters;
- (iii) in ice;
- (iv) in restricted visibility;
- (v) in traffic separation schemes;
- (vi) in areas of extensive tidal effects.

(b) Position determination:

- (i) by celestial observations, including the use of sun, stars, moon and planets;
- (ii) by terrestrial observations, including the ability to use bearings from landmarks and aids to navigation such as lighthouses, beacons and buoys in conjunction with appropriate charts, notices to mariners and other publications to assess the accuracy of the resulting position fix;
- (iii) using all modern ship electronic navigational aids to the satisfaction of the Administration, with specific knowledge of their operating principles, limitations, sources of error, detection of misrepresentation of information and methods of correction to obtain accurate position fixing.

3. Watchkeeping

- (a) Demonstrate thorough knowledge of content, application and intent of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, including those Annexes concerned with safe navigation.
- (b) Demonstrate knowledge of Regulation II/1 - "Basic Principles to be Observed in Keeping a Navigational Watch".

4. Radar equipment

Demonstrate in conjunction with the use of radar simulator or, when not available, manoeuvring board, knowledge of the fundamentals of radar and ability in the operation and use of radar, and in the interpretation and analysis of information obtained from this equipment, including:

- (a) factors affecting performance and accuracy;
- (b) setting up and maintaining displays;
- (c) detection of misrepresentation of information, false echoes, sea return, etc;
- (d) range and bearing;
- (e) identification of critical echoes;
- (f) course and speed of other ships;
- (g) time and distance of closest approach of crossing, meeting or overtaking ships;
- (h) detecting course and speed changes of other ships;
- (i) effect of changes in own ship's course or speed or both;
- (j) application of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea.

5. Compasses - magnetic and gyro

Ability to determine and correct the errors of the magnetic and gyro-compasses and knowledge of the means for correcting such errors.

6. Metéorology and oceanography

- (a) Demonstrate the ability to understand and interpret a synoptic chart and to forecast area weather, taking into account local weather conditions.
- (b) Knowledge of the characteristics of various weather systems, including tropical revolving storms and avoidance of storm centres and the dangerous quadrants.
- (c) Knowledge of ocean current systems.
- (d) Ability to use all appropriate navigational publications on tides and currents, including those in the English language.
- (e) Ability to calculate tidal conditions.

7. Ship manoeuvring and handling

Manoeuvring and handling of a ship in all conditions, including the following:

- (a) manoeuvres when approaching pilot vessels or stations with due regard to weather, tide, headreach and stopping distances;
- (b) handling a ship in rivers, estuaries, etc., having regard to the effects of current, wind and restricted water on the response to the helm;
- (c) manoeuvring in shallow water, including the reduction in keel clearance due to the effect of squat^{1/}, rolling and pitching;
- (d) interaction between passing ships and between own ship and nearby banks (canal effect);
- (e) berthing and unberthing under various conditions of wind and tide with and without tugs;
- (f) choice of anchorage; anchoring with one or two anchors in limited anchorages and factors involved in determining the length of anchor cable to be used;
- (g) dragging; clearing fouled anchors;
- (h) dry-docking, both with and without damage;
- (i) management and handling of ships in heavy weather, including assisting a ship or aircraft in distress, towing operations, means of keeping an unmanageable ship out of a sea trough, lessening drift and use of oil;
- (j) precautions in manoeuvring for launching boats or liferafts in bad weather;
- (k) methods of taking on board survivors from lifeboats or liferafts;

^{1/} Squat: the decrease in clearance beneath a ship which occurs when the ship moves through the water and is caused both by bodily sinkage and by change of trim. The effect is accentuated in shallow water and is reduced with a reduction in ship's speed.

- (l) ability to determine the manoeuvring and engine characteristics of major types of ships with special reference to stopping distances and turning circles at various draughts and speeds;
- (m) the importance of navigating at reduced speed to avoid damage caused by own ship's bow or stern wave;
- (n) practical measures to be taken when navigating in ice or conditions of ice accumulation on board;
- (o) the use of, and manoeuvring in, traffic separation schemes.

8. Ship stability^{2/}, construction and damage control

- (a) Understanding fundamental principles of ship construction and the theories and factors affecting trim and stability and measures necessary to preserve safe trim and stability.
- (b) Knowledge of the effect on trim and stability of a ship in the event of damage to and consequent flooding of a compartment and counter measures to be taken.
- (c) Demonstrate use of stability, trim and stress tables, diagrams and stress calculating equipment, including knowledge of loading cargoes and ballasting in order to keep hull stresses within acceptable limits.
- (d) General knowledge of the principal structural members of a ship and the proper names of the various parts.
- (e) Knowledge of IMCO recommendations concerning ship stability.

9. Ship power plants

- (a) Operating principles of marine power plants.
- (b) Ships' auxiliary machinery.
- (c) General knowledge of marine engineering terms.

10. Cargo handling and stowage

- (a) The stowage and securing of cargoes on board ships, including cargo gear.
- (b) Loading and discharging operations, with special regard to loading and discharging of heavy weights.
- (c) International regulations and recommendations relating to the carriage of cargoes, in particular the International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG).
- (d) Carriage of dangerous goods; precautions to be taken during loading and discharging operations and the care of dangerous goods during a voyage.
- (e) Working knowledge of contents and application of current relevant tanker safety guides.
- (f) Working knowledge of commonly used cargo piping and pumping arrangements.

^{2/} Masters and chief mates serving on small ships shall be fully acquainted with the basic stability requirements of such ships.

- (g) Terms and definitions used to describe properties of common oil cargoes, such as crude oil, middle distillates, naphtha.
- (h) Pollution regulations; ballasting, tank cleaning and gas freeing operations.
- (i) Load-on-top procedures.

11. Fire prevention and fire-fighting appliances

- (a) Organization of fire drills,
- (b) Classes and chemistry of fire.
- (c) Fire-fighting systems.
- (d) Attendance at an approved fire-fighting course.
- (e) Knowledge of regulations concerning fire-fighting equipment.

12. Emergency procedures

- (a) Precautions when beaching a ship.
- (b) Action to be taken prior to, and after, grounding.
- (c) Floating a grounded ship, with and without assistance.
- (d) Action to be taken following a collision.
- (e) Temporary plugging of leaks.
- (f) Measures for the protection and safety of passengers and crew in emergencies.
- (g) Limiting damage and salvaging the ship following a fire or explosion.
- (h) Abandoning ship.
- (i) Emergency steering, rigging and use of jury steering and the means of rigging a jury rudder, where practicable.
- (j) Rescuing persons from a ship in distress or from a wreck.
- (k) Man-overboard procedures.

13. Medical care

A thorough knowledge of the use of the contents of the following publications:

- (a) International Medical Guide for Ships or equivalent national publications;
- (b) Medical section of the International Code of Signals;
- (c) Medical First Aid Guide for Use in Accidents Involving Dangerous Goods.

14. Maritime law

(a) A knowledge of international maritime law as embodied in international agreements and conventions as they affect the specific obligations and responsibilities of the master, particularly those concerning safety and the protection of the marine environment.

Regard shall be paid especially to the following subjects:

- (i) certificates and other documents required to be carried on board ships by international conventions, how they may be obtained and the period of their legal validity;

- (ii) responsibilities under the relevant requirements of the International Convention on Load Lines;
- (iii) responsibilities under the relevant requirements of the International Convention for the Safety of Life at Sea;
- (iv) responsibilities under international conventions for the prevention of pollution from ships;
- (v) maritime declarations of health; the requirements of the International Health Regulations;
- (vi) responsibilities under the Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea;
- (vii) responsibilities under other international instruments affecting the safety of the ship, passengers, crew and cargo.

(b) The extent of knowledge of national maritime legislation is left to the discretion of the Administration but shall include national arrangements for implementing international agreements and conventions.

15. Personnel management and training responsibilities

A knowledge of personnel management, organization and training aboard ships.

16. Communications

- (a) Ability to transmit and receive messages by morse light and to use the International Code of Signals; where the Administration has examined candidates in these subjects at the lower levels of certification, they may have the option of not re-examining in these subjects for certification as master.
- (b) Knowledge of procedures used in radiotelephone communications and ability to use radiotelephones, in particular with respect to distress, urgency, safety and navigational messages.
- (c) A knowledge of the procedures for emergency distress signals by radiotelegraphy as prescribed in the Radio Regulations.

17. Life-saving

A thorough knowledge of life-saving appliance regulations (International Convention for the Safety of Life at-Sea), organization of abandon ship drills, lifeboats, liferafts and other life-saving equipment.

18. Search and rescue

A thorough knowledge of the IMCO Merchant Ship Search and Rescue Manual (MERSAR).

19. Methods for demonstration of proficiency

(a) Navigation

Demonstrate the use of sextant, pelorus, azimuth mirror and ability to plot position, course, bearings.

(b) International Regulations for Preventing Collisions at Sea

- (i) use of small models displaying proper signals or lights, or navigation light simulator;
 - (ii) manoeuvring board or radar simulator.
- (c) Radar
- (i) radar simulator; or
 - (ii) manoeuvring boards.
- (d) Fire-fighting
- Attendance at an approved fire-fighting course.
- (e) Communications
- Visual and vocal practical test.
- (f) Life-saving
- Launching and handling of lifeboats and other life-saving appliances, including the donning of life-jackets.

Regulation II/3

Mandatory Minimum Requirements for Certification of Officers
in Charge of a Navigational Watch and of Masters of
Ships of Less than 200 Gross Register Tons

1. Ships not engaged on near-coastal voyages
 - (a) Every master serving on a sea-going ship of less than 200 gross register tons not engaged on near-coastal voyages shall hold a certificate recognized by the Administration for service as master of ships of between 200 and 1 600 gross register tons.
 - (b) Every officer in charge of a navigational watch serving on a sea-going ship of less than 200 gross register tons not engaged on near-coastal voyages shall hold an appropriate certificate for ships of 200 gross register tons or more.
2. Ships engaged on near-coastal voyages
 - (a) Master
 - (i) Every master serving in a sea-going ship of less than 200 gross register tons engaged on near-coastal voyages shall hold an appropriate certificate.
 - (ii) Every candidate for certification shall:
 - (1) be not less than 20 years of age;
 - (2) have approved sea-going service of not less than 12 months as officer in charge of a navigational watch;
 - (3) satisfy the Administration that he possesses adequate knowledge appropriate to his duties on the ships concerned which shall include the subjects contained in the Appendix to this Regulation.
 - (b) Officer in charge of a navigational watch
 - (i) Every officer in charge of a navigational watch on a sea-going ship of less than 200 gross register tons engaged on near-coastal voyages shall hold an appropriate certificate.

- (ii) Every candidate for certification shall:
- (1) be not less than 18 years of age;
 - (2) satisfy the Administration as to medical fitness, particularly regarding eyesight and hearing;
 - (3) satisfy the Administration that he has:
 - successfully undergone special training, including an adequate period of appropriate sea-going service as required by the Administration; or
 - completed approved sea-going service in the deck department of not less than three years;
 - (4) satisfy the Administration that he possesses adequate knowledge appropriate to his duties on the ships concerned, which shall include the subjects contained in the Appendix.

3. Training

Training to achieve the necessary knowledge and practical experience shall be based on Regulation II/1 - "Basic Principles to be Observed in Keeping a Navigational Watch" and relevant international regulations and recommendations.

4. Exemptions

The Administration, if it considers that a ship's size and the conditions of its voyage are such as to render the application of the full requirements of this Regulation and its Appendix unreasonable or impracticable, may to that extent exempt the master and the officer in charge of a navigational watch on such a ship or class of ships from some of the requirements, bearing in mind the safety of all ships which may be operating in the same waters.

Appendix to Regulation II/3

Minimum Knowledge Required for Certification of Officers in Charge of a Navigational Watch and of Masters of Ships of Less than 200 Gross Register Tons

1. (a) Knowledge of the following:
 - (i) coastal navigation and, to the extent required, celestial navigation;
 - (ii) International Regulations for Preventing Collisions at Sea;
 - (iii) International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG);
 - (iv) magnetic compass;
 - (v) radiotelephony and visual signalling;
 - (vi) fire prevention and fire-fighting appliances;
 - (vii) life-saving;
 - (viii) emergency procedures;
 - (ix) ship manoeuvring;

- (x) ship stability;
 - (xi) meteorology;
 - (xii) small ship power plants;
 - (xiii) first aid;
 - (xiv) search and rescue;
 - (xv) prevention of pollution of the marine environment.
- (b) In addition to the requirements of sub-paragraph (a), sufficient knowledge to operate safely all navigational aids and equipment fitted aboard the ships concerned.
- (c) The level of knowledge to be required in the subjects specified in sub-paragraphs (a) and (b) shall be sufficient for the officer of the watch to carry out his duties safely.
2. Every master serving on a sea-going ship of less than 200 gross register tons shall, in addition to the requirements of paragraph 1 above, satisfy the Administration that he possesses the knowledge to carry out all the duties of such a master safely.

Regulation II/4

Mandatory Minimum Requirements for Certification of Officers in Charge of a Navigational Watch on Ships of 200 Gross Register Tons or More

1. Every officer in charge of a navigational watch serving on a sea-going ship of 200 gross register tons or more shall hold an appropriate certificate.
2. Every candidate for certification shall:
- (a) be not less than 18 years of age;
 - (b) satisfy the Administration as to medical fitness, particularly regarding eyesight and hearing;
 - (c) have approved sea-going service in the deck department of not less than three years which shall include at least six months of bridge watchkeeping duties under the supervision of a qualified officer; however, an Administration may allow the substitution of a period of special training for not more than two years of this approved sea-going service, provided the Administration is satisfied that such training is at least equivalent in value to the period of sea-going service it replaces;
 - (d) satisfy the Administration by passing an appropriate examination that he possesses adequate theoretical and practical knowledge appropriate to his duties.

3. Certificates for service without restriction

For issue of certificates for service without restriction as to area of operation, the examination shall test the adequacy of the candidate's theoretical and practical knowledge in the subjects shown in the Appendix to this Regulation.

4. Restricted certificates

For issue of restricted certificates for service on near-coastal voyages, the Administration may omit the following subjects from those shown in the Appendix, bearing in mind the effect on the safety of all ships which may be operating in the same waters:

- (a) celestial navigation;
- (b) electronic systems of position fixing and navigation for waters not covered by such systems.

5. Level of knowledge

- (a) The level of knowledge to be required in the subjects shown in the Appendix shall be sufficient for the officer of the watch to carry out his watchkeeping duties safely. In determining the appropriate level of knowledge the Administration shall take into account the remarks under each subject in the Appendix.
- (b) Training to achieve the necessary theoretical knowledge and practical experience shall be based on Regulation II/1 - "Basic Principles to be Observed in Keeping a Navigational Watch" and relevant international regulations and recommendations.

Appendix to Regulation II/4

Minimum Knowledge Required for Certification of Officers in Charge of a Navigational Watch on Ships of 200 Gross Register Tons or More

1. Celestial navigation

Ability to use celestial bodies to determine the ship's position and compass errors.

2. Terrestrial and coastal navigation

- (a) Ability to determine the ship's position by the use of:

- (i) landmarks;
- (ii) aids to navigation, including lighthouses, beacons and buoys;
- (iii) dead reckoning, taking into account winds, tides, currents and speed by propeller revolutions per minute and by log.

- (b) Thorough knowledge of and ability to use navigational charts and publications, such as sailing directions, tide tables, notices to mariners, radio navigational warnings and ships' routing information.

3. Radar navigation

Knowledge of the fundamentals of radar and ability in the operation and use of radar and ability to interpret and analyse information obtained by use of radar including the following:

- (a) factors affecting performance and accuracy;
- (b) setting up and maintaining displays;
- (c) detection of misrepresentation of information, false echoes, sea returns, etc.;
- (d) range and bearing;

- (e) identification of critical echoes;
- (f) course and speed of other ships;
- (g) time and distance of closest approach of crossing, meeting or overtaking ships;
- (h) detecting course and speed changes of other ships;
- (i) effect of changes in own ship's course or speed or both;
- (j) application of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea.

4. Watchkeeping

- (a) Demonstrate thorough knowledge of content, application and intent of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, including those Annexes concerned with safe navigation.
- (b) Demonstrate knowledge of content of Regulation II/1 - "Basic Principles to be Observed in Keeping a Navigational Watch".

5. Electronic systems of position fixing and navigation

Ability to determine the ship's position by the use of electronic navigational aids to the satisfaction of the Administration.

6. Radio direction-finders and echo-sounders

Ability to operate the equipment and apply the information correctly.

7. Meteorology

Knowledge of shipborne meteorological instruments and their application. Knowledge of the characteristics of various weather systems, reporting procedures and recording systems and the ability to apply the meteorological information available.

8. Compasses - magnetic and gyro

Knowledge of the principles of magnetic and gyro-compasses including errors and corrections. With regard to gyro-compasses, an understanding of the systems under the control of the master gyro and a knowledge of the operation and care of the main types of gyro-compasses.

9. Automatic pilot

Knowledge of automatic pilot systems and procedures.

10. Radiotelephony and visual signalling

- (a) Ability to transmit and receive messages by morse light.
- (b) Ability to use the International Code of Signals.
- (c) Knowledge of procedures used in radiotelephone communications and ability to use radiotelephones, in particular with respect to distress, urgency, safety and navigational messages.

11. Fire prevention and fire-fighting appliances

- (a) Ability to organize fire drills.
- (b) Knowledge of classes and chemistry of fire.

- (c) Knowledge of fire-fighting systems.
- (d) Attendance at an approved fire-fighting course.

12. Life-saving

Ability to organize abandon ship drills and knowledge of the operation of lifeboats, liferafts, buoyant apparatus and similar life-saving appliances along with their equipment, including portable radio apparatus and emergency position-indicating radio beacons (EPIRBs). Knowledge of survival at sea techniques.

13. Emergency procedures

Knowledge of the items listed in the appropriate Appendix of the current edition of the ILO/IMCO "Document for Guidance"

14. Ship manoeuvring and handling

Knowledge of:

- (a) the effects of various deadweights, draughts, trim, speed and under keel clearance on turning circles and stopping distances;
- (b) effects of wind and current on ship handling;
- (c) manoeuvres for the rescue of man-overboard;
- (d) squat, shallow water and similar effects;
- (e) proper procedures for anchoring and mooring.

15. Ship stability

- (a) Working knowledge and application of stability, trim and stress tables, diagrams and stress calculating equipment.
- (b) Understanding of fundamental actions to be taken in the event of partial loss of intact buoyancy.

16. English language

Adequate knowledge of the English language enabling the officer to use charts and other nautical publications, to understand meteorological information and messages concerning ship's safety and operation and to express himself clearly in his communications with other ships or coast stations. Ability to understand and use the IMCO Standard Marine Navigational Vocabulary.

17. Ship construction

General knowledge of the principal structural members of a ship and the proper names of the various parts.

18. Cargo handling and stowage

Knowledge of safe handling and stowage of cargoes and the effect of these factors on the safety of the ship.

19. Medical aid

Practical application of medical guides and advice by radio, including the ability to take effective action based on such knowledge in the case of accidents or illnesses that are likely to occur on board ship.

20. Search and rescue

Knowledge of the IMCO Merchant Ship Search and Rescue Manual (MERSAR).

21. Prevention of pollution of the marine environment

Knowledge of the precautions to be observed to prevent pollution of the marine environment.

Regulation II/5

Mandatory Minimum Requirements to Ensure the Continued Proficiency and Up-Dating of Knowledge for Masters and Deck Officers

1. Every master and every deck officer holding a certificate who is serving at sea or intends to return to sea after a period ashore shall, in order to continue to qualify for sea-going service, be required at regular intervals not exceeding five years to satisfy the Administration as to:

- (a) medical fitness, particularly regarding eyesight and hearing; and
- (b) professional competence:
 - (i) by approved sea-going service as master or deck officer of at least one year during the preceding five years; or
 - (ii) by virtue of having performed functions relating to the duties appropriate to the grade of certificate held which are considered to be at least equivalent to the sea-going service required in paragraph 1(b)(i); or
 - (iii) by one of the following:
 - passing an approved test; or
 - successfully completing an approved course or courses; or
 - having completed approved sea-going service as a deck officer for a period of not less than three months in a supernumerary capacity immediately prior to taking up the rank to which he is entitled by virtue of his certificate.

2. The Administration shall, in consultation with those concerned, formulate or promote the formulation of a structure of refresher and up-dating courses, either voluntary or mandatory, as appropriate, for masters and deck officers who are serving at sea, especially for re-entrants to sea-going service. The Administration shall ensure that arrangements are made to enable all persons concerned to attend such courses as appropriate to their experience and duties. Such courses shall be approved by the Administration and include changes in marine technology and relevant international regulations and recommendations concerning the safety of life at sea and the protection of the marine environment.

3. Every master and deck officer shall, for continuing sea-going service on board ships for which special training requirements have been internationally agreed upon, successfully complete an approved relevant training.

4. The Administration shall ensure that the texts of recent changes in international regulations concerning the safety of life at sea and the protection of the marine environment are made available to ships under its jurisdiction.

Regulation II/6

Mandatory Minimum Requirements for Ratings
Forming Part of a Navigational Watch

1. The minimum requirements for a rating forming part of a navigational watch on a sea-going ship of 200 gross register tons or more are set out in paragraph 2. These requirements are not those for certification of able seamen*, nor, except for ships of limited size, are they minimum requirements for a rating who is to be the sole rating of a navigational watch. Administrations may require additional training and qualifications for a rating who is to be the sole rating of a navigational watch.

2. Every rating forming part of a navigational watch on a sea-going ship of 200 gross register tons or more shall:

- (a) be not less than 16 years of age;
- (b) satisfy the Administration as to medical fitness, particularly regarding eyesight and hearing;
- (c) satisfy the Administration that he has:
 - (i) completed approved sea-going service, including not less than six months' sea experience associated, in particular, with navigational watchkeeping duties; or
 - (ii) successfully undergone special training, either pre-sea or aboard ship, including an adequate period of sea-going service as required by the Administration which shall be not less than two months;
- (d) have experience or training which includes:
 - (i) basic principles of fire-fighting, first aid, personal survival techniques, health hazards and personal safety;
 - (ii) ability to understand orders and make himself understood by the officer of the watch in matters relevant to his duties;
 - (iii) ability to steer and comply with helm orders, together with sufficient knowledge of magnetic and gyro compasses for performance of these duties;

* Reference is made to ILO Certification of Able Seamen Convention, 1946 or any successive convention.

- (iv) ability to keep a proper look-out by sight and hearing and report the approximate bearing of a sound signal, light or other object in degrees or points;
- (v) familiarity with the change-over from automatic pilot to hand steering and vice-versa;
- (vi) knowledge of the use of appropriate internal communication and alarm systems;
- (vii) knowledge of pyrotechnic distress signals;
- (viii) knowledge of his emergency duties;
- (ix) knowledge of shipboard terms and definitions appropriate to his duties.

3. The experience, service or training required by paragraphs 2(c) and (d) may be acquired through performance of duties associated with navigational watchkeeping, but only if such duties are carried out under the direct supervision of the master, officer in charge of the navigational watch or a qualified rating.

4. Administrations shall ensure that an authorized document is issued to every seafarer who by experience or training is qualified in accordance with this Regulation to serve as a rating forming part of a navigational watch, or that his existing document is duly endorsed.

5. A seafarer may be considered by the Administration to have met the requirements of this Regulation if he has served in a relevant capacity in the deck department for a period of not less than one year within the last five years preceding the entry into force of the Convention for that Administration.

Regulation II/7

Basic Principles to be Observed in Keeping a Watch in Port

1. On any ship safely moored or safely at anchor under normal circumstances in port, the master shall arrange for an appropriate and effective watch to be maintained for the purpose of safety.
2. In organizing the watches note shall be taken of the provisions of the "Recommendation on Principles and Operational Guidance for Deck Officers in Charge of a Watch in Port" and the "Recommendation on Principles and Operational Guidance for Engineer Officers in Charge of an Engineering Watch in Port" adopted by the International Conference on Training and Certification of Seafarers, 1978.

Regulation II/8

Mandatory Minimum Requirements for a Watch in Port on Ships Carrying Hazardous Cargo

1. The master of every ship carrying cargo in bulk that is hazardous - whether it is, or may be, explosive, flammable, toxic, health-threatening or environment polluting - shall ensure that a safe deck watch and a safe engineering watch are maintained by the ready availability on board of a duly qualified officer or officers, and

ratings where appropriate, even when the ship is safely moored or safely at anchor in port.

2. The master of every ship carrying hazardous cargo other than in bulk - whether it is, or may be, explosive, flammable, toxic, health-threatening or environment polluting - shall in organizing safe watchkeeping arrangements take full account of the nature, quantity, packing and stowage of the hazardous cargo and of any special conditions on board, afloat and ashore.

3. In organizing the watches full account shall be taken of the "Recommendation on Principles and Operational Guidance for Deck Officers in Charge of a Watch in Port" and the "Recommendation on Principles and Operational Guidance for Engineer Officers in Charge of an Engineering Watch in Port" adopted by the International Conference on Training and Certification of Seafarers, 1978.

CHAPTER III

ENGINE DEPARTMENT

Regulation III/1

Basic Principles to be Observed in Keeping an Engineering Watch

1. Parties shall direct the attention of shipowners, ship operators, masters, chief engineer officers and watchkeeping personnel to the following principles which shall be observed to ensure that a safe engineering watch is maintained at all times.
2. The term "watch" is used in this Regulation to mean either a group of personnel composing the watch or a period of responsibility for an engineer officer during which his physical presence in the machinery space may or may not be required.
3. The basic principles, including but not limited to the following, shall be taken into account on all ships.
4. General
 - (a) The chief engineer officer of every ship is bound, in consultation with the master, to ensure that watchkeeping arrangements are adequate to maintain a safe watch. When deciding the composition of the watch, which may include appropriate engine room ratings, the following criteria, inter alia, shall be taken into account:
 - (i) type of ship;
 - (ii) type and condition of the machinery;
 - (iii) special modes of operation dictated by conditions such as weather, ice, contaminated water, shallow water, emergency conditions, damage containment or pollution abatement;
 - (iv) qualifications and experience of the watch;
 - (v) safety of life, ship, cargo and port, and protection of the environment;

(vi) observance of international, national and local regulations;

(vii) maintaining the normal operations of the ship.

(b) Under the direction of the chief engineer officer, the engineer officer in charge of the watch shall be responsible for the inspection, operation and testing, as required, of all machinery and equipment under his responsibility. The engineer officer in charge of a watch is the chief engineer officer's representative and his primary responsibility, at all times, shall be the safe and efficient operation and up-keep of machinery affecting the safety of the ship.

(c) The chief engineer officer shall, in consultation with the master, determine in advance the needs of the intended voyage, taking into consideration the requirements for fuel, water, lubricants, chemicals, expendable and other spare parts, tools, supplies and any other requirements.

5. Operation

(a) The engineer officer in charge of the watch shall ensure that the established watchkeeping arrangements are maintained. Under his general direction engine room ratings, if forming part of the watch, shall be required to assist in the safe and efficient operation of the propulsion machinery and the auxiliary equipment.

(b) At the commencement of the engineering watch, the current operational parameters and condition of all machinery shall be verified. Any machinery not functioning properly, expected to malfunction or requiring special service, shall be noted along with any action already taken. Plans shall be made for any further action if required.

(c) The engineer officer in charge of the watch shall ensure that the main propulsion plant and auxiliary systems are kept under constant surveillance, inspections are made of the machinery and steering gear spaces at suitable intervals and appropriate action is taken to remedy any malfunction discovered.

(d) When the machinery spaces are in the manned condition, the engineer officer in charge of the watch shall at all times be readily capable of operating the propulsion equipment in response to needs for changes in direction or speed. When the machinery spaces are in the periodic unmanned condition, the designated duty engineer officer in charge of the watch shall be immediately available and on call to attend the machinery spaces.

(e) All bridge orders shall be promptly executed. Changes in ~~direction or speed of the main propulsion unit shall be recorded,~~ except where an Administration determines that the size or characteristics of a particular ship make such recording impracticable. The engineer officer in charge of the watch shall ensure that the main propulsion unit controls, when in the manual mode of operation, are continuously attended under standby or manoeuvring conditions.

(f) The engineer officer in charge of the watch shall not be assigned or undertake any duties which would interfere with his supervisory duty in respect of the main propulsion system and its ancillary equipment and he shall ensure that the main propulsion system and auxiliary equipment are kept under constant surveillance until he is properly relieved.

(g) Due attention shall be paid to the maintenance and support of all machinery, including mechanical, electrical, hydraulic and pneumatic systems, their control apparatus and associated safety equipment, all accommodation service systems equipment and the recording of stores and spare gear usage.

(h) The chief engineer officer shall ensure that the engineer officer in charge of the watch is informed of all preventive maintenance, damage control, or repair operations to be performed during the watch. The engineer officer in charge of the watch shall be responsible for the isolation, by-passing and adjustment of all machinery under his responsibility that is to be worked on, and shall record all work carried out.

(i) Before going off duty, the engineer officer in charge of the watch shall ensure that all events related to the main and auxiliary machinery are suitably recorded.

(j) To avoid any danger to the safety of the ship and its crew, the engineer officer in charge of the watch shall notify the bridge immediately in the event of fire, impending actions in machinery spaces that may cause reduction in ship's speed, imminent steering failure, stoppage of the ship's propulsion system or any alteration in the generation of electric power, or similar threat to safety. This notification, where possible, shall be accomplished before changes are made in order to afford the bridge the maximum available time to take whatever actions are possible to avoid a potential marine casualty.

(k) When the engine room is put in a standby condition, the engineer officer in charge of the watch shall ensure that all machinery and equipment which may be used during manoeuvring is in a state of immediate readiness and that an adequate reserve of power is available for steering gear and other requirements.

6. Watch requirements

(a) Every member of the watch shall be familiar with his assigned watchkeeping duties. In addition, every member shall have with respect to that ship:

(i) knowledge of the use of appropriate internal communication systems;

(ii) knowledge of escape routes from machinery spaces;

(iii) knowledge of engine room alarm systems and the ability to distinguish between the various alarms with special reference to the CO₂ alarm;

(iv) knowledge of the positions and use of the fire-fighting equipment in the machinery spaces.

(b) The composition of an underway watch shall, at all times, be adequate to ensure the safe operation of all machinery affecting the operation of the ship, in either automated or manual mode and be appropriate to the prevailing circumstances and conditions. To achieve this, the following, inter alia, shall be taken into account:

- (i) adequate supervision, at all times, of machinery affecting the safe operation of the ship;
 - (ii) condition and reliability of any remotely operated propulsion and steering equipment and their controls, control location and the procedures involved in placing them in a manual mode of operation in the event of breakdown or emergency;
 - (iii) location and operation of fixed fire detection, fire extinction or fire containment devices and apparatus;
 - (iv) use and operational condition of auxiliary, standby and emergency equipment affecting the safe navigation, mooring or docking operations of the ship;
 - (v) steps and procedures necessary to maintain the condition of machinery installations in order to ensure their efficient operation during all modes of ship operation;
 - (vi) any other demands on the watch which may arise as a result of special operating circumstances.
- (c) At an unsheltered anchorage the chief engineer officer shall consult with the master whether or not to maintain an underway watch.

7. Fitness for duty

The watch system shall be such that the efficiency of the watch is not impaired by fatigue. Duties shall be so organized by the chief engineer officer that the first watch at the commencement of a voyage and the subsequent relieving watches are sufficiently rested and otherwise fit for duty.

8. Protection of the marine environment

All engineer officers and engine room ratings shall be aware of the serious effects of operational or accidental pollution of the marine environment and shall take all possible precautions to prevent such pollution, particularly within the framework of relevant international and port regulations.

Regulation III/2

Mandatory Minimum Requirements for Certification of Chief Engineer Officers and Second Engineer Officers of Ships Powered by Main Propulsion Machinery of 3 000 kW Propulsion Power or More

1. Every chief engineer officer and second engineer officer of a sea-going ship powered by main propulsion machinery of 3 000 kW propulsion power or more shall hold an appropriate certificate.

2. Every candidate for certification shall:
 - (a) satisfy the Administration as to medical fitness, including eyesight and hearing;
 - (b) meet the requirements for certification as an engineer officer in charge of a watch; and
 - (i) for certification as second engineer officer, have not less than 12 months' approved sea-going service as assistant engineer officer or engineer officer;
 - (ii) for certification as chief engineer officer, have not less than 36 months' approved sea-going service of which not less than 12 months shall be served as an engineer officer in a position of responsibility while qualified to serve as second engineer officer;
 - (c) have attended an approved practical fire-fighting course;
 - (d) have passed appropriate examination to the satisfaction of the Administration. Such examination shall include the material set out in the Appendix to this Regulation, except that the Administration may vary these examination requirements for officers of ships with limited propulsion power that are engaged on near-coastal voyages, as it considers necessary, bearing in mind the effect on the safety of all ships which may be operating in the same waters.
3. Training to achieve the necessary theoretical knowledge and practical experience shall take into account relevant international regulations and recommendations.
4. The level of knowledge required under the different paragraphs of the Appendix may be varied according to whether the certificate is being issued at chief engineer officer or second engineer officer level.

Appendix to Regulation III/2

Minimum Knowledge Required for Certification of Chief
Engineer Officers and Second Engineer Officers of
Ships Powered by Main Propulsion Machinery of
3 000 kW Propulsion Power or More

1. The syllabus given below is compiled for examination of candidates for certification as chief engineer officer or second engineer officer of ships powered by main propulsion machinery of 3 000 kW propulsion power or more. Bearing in mind that a second engineer officer shall be in a position to assume the responsibilities of a chief engineer officer at any time, examination in these subjects shall be designed to test the candidate's ability to assimilate all available information that affects the safe operation of the ship's machinery.
2. With respect to paragraph 4(a) below, the Administration may omit knowledge requirements for types of propulsion machinery other than those machinery installations for which the certificate to be

awarded shall be valid. A certificate awarded on such a basis shall not be valid for any category of machinery installation which has been omitted until the engineer officer proves to be competent in these items to the satisfaction of the Administration. Any such limitation shall be stated in the certificate.

3. Every candidate shall possess theoretical knowledge in the following subjects:

- (a) thermodynamics and heat transmission;
- (b) mechanics and hydromechanics;
- (c) operational principles of ships' power installations (diesel, steam and gas turbine) and refrigeration;
- (d) physical and chemical properties of fuels and lubricants;
- (e) technology of materials;
- (f) chemistry and physics of fire and extinguishing agents;
- (g) marine electrotechnology, electronics and electrical equipment;
- (h) fundamentals of automation, instrumentation and control systems;
- (i) naval architecture and ship construction, including damage control.

4. Every candidate shall possess adequate practical knowledge in at least the following subjects:

- (a) operation and maintenance of:
 - (i) marine diesel engines;
 - (ii) marine steam propulsion plant;
 - (iii) marine gas turbines;
- (b) operation and maintenance of auxiliary machinery, including pumping and piping systems, auxiliary boiler plant and steering gear systems;
- (c) operation, testing and maintenance of electrical and control equipment;
- (d) operation and maintenance of cargo handling equipment and deck machinery;
- (e) detection of machinery malfunction, location of faults and action to prevent damage;
- (f) organization of safe maintenance and repair procedures;
- (g) methods of, and aids for, fire prevention, detection and extinction;
- (h) methods and aids to prevent pollution of the environment by ships;
- (i) regulations to be observed to prevent pollution of the marine environment;
- (j) effects of marine pollution on the environment;

- (k) first aid related to injuries which might be expected in machinery spaces and use of first aid equipment;
- (l) functions and use of life-saving appliances;
- (m) methods of damage control;
- (n) safe working practices.

5. Every candidate shall possess a knowledge of international maritime law embodied in international agreements and conventions as they affect the specific obligations and responsibilities of the engine department, particularly those concerning safety and the protection of the marine environment. The extent of knowledge of national maritime legislation is left to the discretion of the Administration but shall include national arrangements for implementing international agreements and conventions.

6. Every candidate shall possess a knowledge of personnel management, organization and training aboard ships.

Regulation III/3

Mandatory Minimum Requirements for Certification of Chief Engineer Officers and Second Engineer Officers of Ships Powered by Main Propulsion Machinery between 750 kW and 3 000 kW Propulsion Power

1. Every chief engineer officer and second engineer officer of a sea-going ship powered by main propulsion machinery of between 750 and 3 000 kW propulsion power shall hold an appropriate certificate.
2. Every candidate for certification shall:
 - (a) satisfy the Administration as to medical fitness, including eyesight and hearing;
 - (b) meet the requirements for certification as an engineer officer in charge of a watch; and
 - (i) for certification as second engineer officer, have not less than 12 months' approved sea-going service as assistant engineer officer or engineer officer;
 - (ii) for certification as chief engineer officer, have not less than 24 months' approved sea-going service of which not less than 12 months shall be served while qualified to serve as second engineer officer;
 - (c) have attended an approved practical fire-fighting course;
 - (d) have passed appropriate examination to the satisfaction of the Administration. Such examination shall include the material set out in the Appendix to this Regulation, except that the Administration may vary the requirements for examination and sea-going service for officers of ships engaged on near-coastal voyages, bearing in mind the types of automatic and remotely operated controls with which such ships are fitted and the effect on the safety of all ships which may be operating in the same waters.

3. Training to achieve the necessary theoretical knowledge and practical experience shall take into account relevant international regulations and recommendations.
4. The level of knowledge required under the different paragraphs of the Appendix may be varied according to whether the certificate is being issued at chief engineer officer or second engineer officer level.
5. Every engineer officer who is qualified to serve as second engineer officer of ships powered by main propulsion machinery of 3 000 kW propulsion power or more, may serve as chief engineer officer of ships powered by main propulsion machinery of less than 3 000 kW propulsion power provided that not less than 12 months approved sea-going service shall have been served as an engineer officer in a position of responsibility.

Appendix to Regulation III/3

Minimum Knowledge Required for Certification of Chief
Engineer Officers and Second Engineer Officers of
Ships Powered by Main Propulsion Machinery of
between 750 kW and 3 000 kW Propulsion Power

1. The syllabus given below is compiled for examination of candidates for certification as chief engineer officer or second engineer officer of ships powered by main propulsion machinery of between 750 kW and 3 000 kW propulsion power. Bearing in mind that a second engineer officer shall be in a position to assume the responsibilities of the chief engineer officer at any time, examination in these subjects shall be designed to test the candidate's ability to assimilate all available information that affects the safe operation of the ship's machinery.
2. With respect to paragraphs 3(d) and 4(a) below, the Administration may omit knowledge requirements for types of propulsion machinery other than those machinery installations for which the certificate to be awarded shall be valid. A certificate awarded on such a basis shall not be valid for any category of machinery installation which has been omitted until the engineer officer proves to be competent in these items to the satisfaction of the Administration. Any such limitation shall be stated in the certificate.
3. Every candidate shall possess sufficient elementary theoretical knowledge to understand the basic principles involved in the following subjects:
 - (a) combustion processes;
 - (b) heat transmission;
 - (c) mechanics and hydromechanics;
 - (d) (i) marine diesel engines;
(ii) marine steam propulsion plant;
(iii) marine gas turbines;
 - (e) steering gear systems;
 - (f) properties of fuels and lubricants;

- (g) properties of materials;
- (h) fire-extinguishing agents;
- (i) marine electrical equipment;
- (j) automation, instrumentation and control systems;
- (k) ship construction, including damage control;
- (l) auxiliary systems.

4. Every candidate shall possess adequate practical knowledge, in at least the following subjects:

- (a) operation and maintenance of:
 - (i) marine diesel engines;
 - (ii) marine steam propulsion plant;
 - (iii) marine gas turbines;
- (b) operation and maintenance of auxiliary machinery system including steering gear systems;
- (c) operation, testing and maintenance of electrical and control equipment;
- (d) operation and maintenance of cargo handling equipment and deck machinery;
- (e) detection of machinery malfunction, location of faults and action to prevent damage;
- (f) organization of safe maintenance and repair procedures;
- (g) methods of, and aids for, fire prevention, detection and extinction;
- (h) regulations to be observed regarding pollution of the marine environment and methods and aids to prevent such pollution;
- (i) first aid related to injuries which might be expected in machinery spaces and use of first aid equipment;
- (j) functions and use of life-saving appliances;
- (k) methods of damage control with specific reference to action to be taken in the event of flooding of sea water into the engine room;
- (l) safe working practices.

5. Every candidate shall possess a knowledge of international maritime law as embodied in international agreements and conventions as they affect the specific obligations and responsibilities of the engine department, particularly those concerning safety and the protection of the marine environment. The extent of knowledge of national maritime legislation is left to the discretion of the Administration but shall include national arrangements for implementing international agreements and conventions.

6. Every candidate shall possess a knowledge of personnel management, organization and training aboard ships.

Regulation III/4

Mandatory Minimum Requirements for Certification of
Engineer Officers in Charge of a Watch in a
Traditionally Manned Engine Room or
Designated Duty Engineer Officers in
a Periodically Unmanned Engine Room

1. Every engineer officer in charge of a watch in a traditionally manned engine room or the designated duty engineer officer in a periodically unmanned engine room on a sea-going ship powered by main propulsion machinery of 750 kW propulsion power or more shall hold an appropriate certificate.

2. Every candidate for certification shall:

- (a) be not less than 18 years of age;
- (b) satisfy the Administration as to medical fitness, including eyesight and hearing;
- (c) have not less than a total of three years approved education or training, relevant to the duties of a marine engineer;
- (d) have completed an adequate period of sea-going service which may have been included within the period of three years stated in sub-paragraph (c);
- (e) satisfy the Administration that he has the theoretical and practical knowledge of the operation and maintenance of marine machinery appropriate to the duties of an engineer officer;
- (f) have attended an approved practical fire-fighting course;
- (g) have knowledge of safe working practices.

The Administration may vary the requirement of sub-paragraphs (c) and (d) for engineer officers of ships powered by main propulsion machinery of less than 3 000 kW propulsion power engaged on near-coastal voyages, bearing in mind the effect on the safety of all ships which may be operating in the same waters.

3. Every candidate shall have knowledge of the operation and maintenance of main and auxiliary machinery, which shall include knowledge of relevant regulatory requirements and also knowledge of at least the following specific items:

- (a) Watchkeeping routines
 - (i) duties associated with taking over and accepting a watch;
 - (ii) routine duties undertaken during a watch;
 - ~~(iii) maintenance of the machinery space log book and the significance of readings taken;~~
 - (iv) duties associated with handing over a watch.
- (b) Main and auxiliary machinery
 - (i) assisting in the preparation of main machinery and preparation of auxiliary machinery for operation;

- (ii) operation of steam boilers, including combustion system;
 - (iii) methods of checking water level in steam boilers and action necessary if water level is abnormal;
 - (iv) location of common faults of machinery and plant in engine and boiler rooms and action necessary to prevent damage.
- (c) Pumping systems
- (i) routine pumping operations;
 - (ii) operation of bilge, ballast and cargo pumping systems.
- (d) Generating plant
- Preparing, starting, coupling and changing over alternators or generators.
- (e) Safety and emergency procedures
- (i) safety precautions to be observed during a watch and immediate actions to be taken in the event of a fire or accident, with particular reference to oil systems;
 - (ii) safe isolation of electrical and other types of plant and equipment required before personnel are permitted to work on such plant and equipment.
- (f) Anti-pollution procedures
- The precautions to be observed to prevent pollution of the environment by oil, cargo residue, sewage, smoke or other pollutants. The use of pollution prevention equipment, including oily water separators, sludge tank systems and sewage disposal plant.
- (g) First aid
- Basic first aid related to injuries which might be expected in machinery spaces.

4. Where steam boilers do not form part of a ship's machinery, the Administration may omit the knowledge requirements of paragraphs 3(b)(ii) and (iii). A certificate awarded on such a basis shall not be valid for service on ships in which steam boilers form part of a ship's machinery until the engineer officer proves to be competent in the omitted items to the satisfaction of the Administration. Any such limitations shall be stated in the certificate.

5. The training to achieve the necessary theoretical knowledge and practical experience shall take into account relevant international regulations and recommendations.

Regulation III/5

Mandatory Minimum Requirements to Ensure the Continued Proficiency and Up-Dating of Knowledge for Engineer Officers

1. Every engineer officer holding a certificate who is serving at sea or intends to return to sea after a period ashore shall, in

order to continue to qualify for sea-going service in the rank appropriate to his certificate, be required at regular intervals not exceeding five years to satisfy the Administration as to:

- (a) medical fitness, including eyesight and hearing; and
- (b) professional competence:
 - (i) by approved service as an engineer officer of at least one year during the preceding five years; or
 - (ii) by virtue of having performed functions relating to the duties appropriate to the grade of certificate held which is considered to be at least equivalent to the sea-going service required in paragraph 1(b)(i); or
 - (iii) by one of the following:
 - passing an approved test; or
 - successfully completing an approved course or courses; or
 - having completed approved sea-going service as an engineer officer for a period of not less than three months in a supernumerary capacity, or in a lower rank than that for which he holds the certificate, immediately prior to taking up the rank to which he is entitled by virtue of his certificate.

2. The course or courses referred to in paragraph 1(b)(iii) shall include, in particular, changes in the relevant international regulations and recommendations concerning the safety of life at sea and the protection of the marine environment.

3. The Administration shall ensure that the texts of recent changes in international regulations concerning the safety of life at sea and the protection of the marine environment are made available to ships under its jurisdiction.

Regulation III/6

Mandatory Minimum Requirements for Ratings
Forming Part of an Engine Room Watch

1. The minimum requirements for a rating if forming part of an engine room watch shall be as set out in paragraph 2. These requirements are not for:

- (a) a rating nominated as the assistant to the engineer officer in charge of the watch;*
- (b) a rating who is under training;

* Reference is made to Resolution 9 - "Recommendation on Minimum Requirements for a Rating nominated as the Assistant to the Engineer Officer in Charge of the Watch" adopted by the International Conference on Training and Certification of Seafarers, 1978.

- (c) a rating whose duties while on watch are of an unskilled nature.
2. Every rating forming part of an engine room watch shall:
- (a) be not less than 16 years of age;
 - (b) satisfy the Administration as to medical fitness, including eyesight and hearing;
 - (c) satisfy the Administration as to:
 - (i) experience or training regarding fire-fighting, basic first aid, personal survival techniques, health hazards and personal safety;
 - (ii) ability to understand orders, and make himself understood in matters relevant to his duties;
 - (d) satisfy the Administration that he has:
 - (i) shore experience relevant to his sea-going duties supplemented by an adequate period of sea-going service as required by the Administration; or
 - (ii) undergone special training either pre-sea or on board ship, including an adequate period of sea-going service as required by the Administration; or
 - (iii) approved sea-going service of at least six months.
3. Every such rating shall have knowledge of:
- (a) engine room watchkeeping procedures and the ability to carry out a watch routine appropriate to his duties;
 - (b) safe working practices as related to engine room operations;
 - (c) terms used in machinery spaces and names of machinery and equipment relative to his duties;
 - (d) basic environmental protection procedures.
4. Every rating required to keep a boiler watch shall have knowledge of the safe operation of boilers, and shall have the ability to maintain the correct water levels and steam pressures.
5. Every rating forming part of an engine room watch shall be familiar with his watchkeeping duties in the machinery spaces on the ship on which he is to serve. In particular, with respect to that ship the rating shall have:
- (a) knowledge of the use of appropriate internal communication systems;
 - (b) knowledge of escape routes from machinery spaces;
 - (c) knowledge of engine room alarm systems and ability to distinguish between the various alarms with special reference to fire-extinguishing gas alarms;
 - (d) familiarity with the location and use of fire-fighting equipment in the machinery spaces.

6. A seafarer may be considered by the Administration to have met the requirements of this Regulation if he has served in a relevant capacity in the engine department for a period of not less than one year within the last five years preceding the entry into force of the Convention for that Administration.

CHAPTER IV

RADIO DEPARTMENT

RADIO WATCHKEEPING AND MAINTENANCE

Explanatory note:

Mandatory provisions relating to radio watchkeeping are set forth in the Radio Regulations, and the safety radio watchkeeping and maintenance provisions are set forth in the International Convention for the Safety of Life at Sea and in the Radio Regulations, as these two sets of Regulations may be amended and are in force. Attention is also directed to the relevant resolutions adopted by the International Conference on Training and Certification of Seafarers, 1978.

Regulation IV/1

Mandatory Minimum Requirements for Certification of Radio Officers

1. Every radio officer in charge of, or performing, radio duties in a ship shall hold an appropriate certificate or certificates issued or recognized by the Administration under the provisions of the Radio Regulations, and have adequate qualifying service.
2. In addition, a radio officer shall:
 - (a) be not less than 18 years of age;
 - (b) satisfy the Administration as to medical fitness, particularly regarding eyesight, hearing and speech;
 - (c) meet the requirements of the Appendix to this Regulation.
3. Every candidate for a certificate shall be required to pass an examination or examinations to the satisfaction of the Administration concerned.
4. The level of knowledge required for certification shall be sufficient for the radio officer to carry out his radio duties safely and efficiently. In determining the appropriate level of knowledge and the training necessary to achieve that knowledge and practical ability, the Administration shall take into account the requirements of the Radio Regulations and the Appendix to this Regulation. Administrations shall also take into account the relevant resolutions adopted by the International Conference on Training and Certification of Seafarers, 1978, and relevant IMCO recommendations.

Appendix to Regulation IV/1

Minimum Additional Knowledge and Training
Requirements for Radio Officers

In addition to satisfying the requirements for the issue of a certificate in compliance with the Radio Regulations, radio officers shall have knowledge and training, including practical training, in the following:

- (a) the provision of radio services in emergencies, including:
 - (i) abandon ship;
 - (ii) fire aboard ship;
 - (iii) partial or full breakdown of the radio station;
- (b) the operation of lifeboats, liferafts, buoyant apparatus and their equipment, with special reference to portable and fixed lifeboat radio apparatus and emergency position-indicating radio beacons;
- (c) survival at sea;
- (d) first aid;
- (e) fire prevention and fire-fighting with particular reference to the radio installation;
- (f) preventive measures for the safety of ship and personnel in connexion with hazards related to radio equipment, including electrical, radiation, chemical and mechanical hazards;
- (g) the use of the IMCO Merchant Ship Search and Rescue Manual (MERSAR) with particular reference to radiocommunications;
- (h) ship position-reporting systems and procedures;
- (i) the use of the International Code of Signals and the IMCO Standard Marine Navigational Vocabulary;
- (j) radio medical systems and procedures.

Regulation IV/2

Mandatory Minimum Requirements to Ensure the
Continued Proficiency and Up-Dating of
Knowledge for Radio Officers

1. Every radio officer holding a certificate or certificates issued or recognized by the Administration shall, in order to continue to qualify for sea-going service, be required to satisfy the Administration as to the following:

- (a) medical fitness, particularly regarding eyesight, hearing and speech, at regular intervals not exceeding five years; and
- (b) professional competence:
 - (i) by approved radiocommunications service as a radio officer with no single interruption of service exceeding five years;

- (ii) following such interruption, by passing an approved test or successfully completing an approved training course or courses at sea or ashore, which shall include elements that are of direct relevance to the safety of life at sea and modern radiocommunication equipment and may also include radionavigation equipment.
2. When new modes, equipment or practices are being introduced aboard ships entitled to fly its flag, the Administration may require radio officers to pass an approved test or successfully complete an appropriate training course or courses, at sea or ashore, with particular reference to safety duties.
3. Every radio officer shall, to continue to qualify for sea-going service on board particular types of ships for which special training requirements have been internationally agreed upon, successfully complete approved relevant training or examinations which shall take into account relevant international regulations and recommendations.
4. The Administration shall ensure that the texts of recent changes in international regulations relating to radiocommunications and relevant to the safety of life at sea, are available to ships under its jurisdiction.
5. Administrations are encouraged, in consultation with those concerned, to formulate or promote the formulation of a structure of refresher and up-dating courses, either voluntary or mandatory, as appropriate, at sea or ashore, for radio officers who are serving at sea and especially for re-entrants to sea-going service. The course or courses shall include elements that are of direct relevance to radio duties and include changes in marine radiocommunication technology and relevant international regulations and recommendations* concerning the safety of life at sea.

Regulation IV/3

Mandatory Minimum Requirements for Certification of Radiotelephone Operators

1. Every radiotelephone operator in charge of, or performing, radio duties in a ship shall hold an appropriate certificate or certificates issued or recognized by the Administration under the provisions of the Radio Regulations.
2. In addition, such radiotelephone operator of a ship which is required to have a radiotelephone station by the International Convention for the Safety of Life at Sea, shall:
- (a) be not less than 18 years of age;
 - (b) satisfy the Administration as to medical fitness, particularly regarding eyesight, hearing and speech;
 - (c) meet the requirements of the Appendix to this Regulation.

* Including any IMCO recommendations concerning the development of the maritime distress system.

3. Every candidate for a certificate shall be required to pass an examination or examinations to the satisfaction of the Administration concerned.
4. The level of knowledge required for certification shall be sufficient for the radiotelephone operator to carry out his radio duties safely and efficiently. In determining the appropriate level of knowledge and the training necessary to achieve that knowledge and practical ability, the Administration shall take into account the requirements of the Radio Regulations and the Appendix to this Regulation. Administrations shall also take into account the relevant resolutions adopted by the International Conference on Training and Certification of Seafarers, 1978, and relevant IMCO recommendations.

Appendix to Regulation IV/3

Minimum Additional Knowledge and Training Requirements
for Radiotelephone Operators

In addition to satisfying the requirements for the issue of a certificate in compliance with the Radio Regulations, radiotelephone operators shall have knowledge and training, including practical training, in the following:

- (a) the provision of radio services in emergencies, including:
 - (i) abandon ship;
 - (ii) fire aboard ship;
 - (iii) partial or full breakdown of the radio station;
- (b) the operation of lifeboats, liferafts, buoyant apparatus and their equipment, with special reference to portable and fixed lifeboat radio apparatus and emergency position-indicating radio beacons;
- (c) survival at sea;
- (d) first aid;
- (e) fire prevention and fire-fighting with particular reference to the radio installation;
- (f) preventive measures for the safety of ship and personnel in connexion with hazards related to radio equipment, including electrical, radiation, chemical and mechanical hazards;
- (g) the use of the IMCO Merchant Ship Search and Rescue Manual (MERSAR) with particular reference to radiocommunications;
- (h) ship position-reporting systems and procedures;
- (i) the use of the International Code of Signals and the IMCO Standard Marine Navigational Vocabulary;
- (j) radio medical systems and procedures.

CHAPTER V

SPECIAL REQUIREMENTS FOR TANKERS

Regulation V/1

Mandatory Minimum Requirements for the Training and Qualifications of Masters, Officers and Ratings of Oil Tankers

1. Officers and ratings who are to have specific duties, and responsibilities related to those duties, in connexion with cargo and cargo equipment on oil tankers and who have not served on board an oil tanker as part of the regular complement, before carrying out such duties shall have completed an appropriate shore-based fire-fighting course; and
 - (a) an appropriate period of supervised shipboard service in order to acquire adequate knowledge of safe operational practices; or
 - (b) an approved oil tanker familiarization course which includes basic safety and pollution prevention precautions and procedures, layouts of different types of oil tankers, types of cargo, their hazards and their handling equipment, general operational sequence and oil tanker terminology.
2. Masters, chief engineer officers, chief mates, second engineer officers and, if other than the foregoing, any person with the immediate responsibility for loading, discharging and care in transit or handling of cargo, in addition to the provisions of paragraph 1, shall have:
 - (a) relevant experience appropriate to their duties on oil tankers; and
 - (b) completed a specialized training programme appropriate to their duties, including oil tanker safety, fire safety measures and systems, pollution prevention and control, operational practice and obligations under applicable laws and regulations.
3. Within two years after the entry into force of the Convention for a Party, a seafarer may be considered to have met the requirements of paragraph 2(b) if he has served in a relevant capacity on board oil tankers for a period of not less than one year within the preceding five years.

Regulation V/2

Mandatory Minimum Requirements for the Training and Qualifications of Masters, Officers and Ratings of Chemical Tankers

1. Officers and ratings who are to have specific duties, and responsibilities related to those duties, in connexion with cargo and cargo equipment on chemical tankers and who have not served on board a chemical tanker as part of the regular complement, before carrying out such duties shall have completed an appropriate shore-based fire-fighting course; and

- (a) an appropriate period of supervised shipboard service in order to acquire adequate knowledge of safe operational practices; or
 - (b) an approved chemical tanker familiarization course which includes basic safety and pollution prevention precautions and procedures, layouts of different types of chemical tankers, types of cargo, their hazards and their handling equipment, general operational sequence and chemical tanker terminology.
2. Masters, chief engineer officers, chief mates, second engineer officers and, if other than the foregoing, any person with the immediate responsibility for loading, discharging and care in transit or handling of cargo, in addition to the provisions of paragraph 1, shall have:
- (a) relevant experience appropriate to their duties on chemical tankers; and
 - (b) completed a specialized training programme appropriate to their duties including chemical tanker safety, fire safety measures and systems, pollution prevention and control, operational practice and obligations under applicable laws and regulations.
3. Within two years after the entry into force of the Convention for a Party, a seafarer may be considered to have met the requirements of paragraph 2(b) if he has served in a relevant capacity on board chemical tankers for a period of not less than one year within the preceding five years.

Regulation V/3

Mandatory Minimum Requirements for the Training and Qualifications of Masters, Officers and Ratings of Liquefied Gas Tankers

1. Officers and ratings who are to have specific duties, and responsibilities related to those duties, in connexion with cargo and cargo equipment on liquefied gas tankers and who have not served on board a liquefied gas tanker as part of the regular complement, before carrying out such duties shall have completed an appropriate shore-based fire-fighting course; and
 - (a) an appropriate period of supervised shipboard service in order to acquire adequate knowledge of safe operational practices; or
 - (b) an approved liquefied gas tanker familiarization course which includes basic safety and pollution prevention precautions and procedures, layouts of different types of liquefied gas tankers, types of cargo, their hazards and their handling equipment, general operational sequence and liquefied gas tanker terminology.
2. Masters, chief engineer officers, chief mates, second engineer officers and, if other than the foregoing, any person with the immediate responsibility for loading, discharging and care in transit

or handling of cargo, in addition to the provisions of paragraph 1, shall have:

- (a) relevant experience appropriate to their duties on liquefied gas tankers; and
 - (b) completed a specialized training programme appropriate to their duties including liquefied gas tanker safety, fire safety measures and systems, pollution prevention and control, operational practice and obligations under applicable laws and regulations.
3. Within two years after the entry into force of the Convention for a Party, a seafarer may be considered to have met the requirements of paragraph 2(b) if he has served in a relevant capacity on board liquefied gas tankers for a period of not less than one year within the preceding five years.

CHAPTER VI

PROFICIENCY IN SURVIVAL CRAFT

Regulation VI/1

Mandatory Minimum Requirements for the Issue of Certificates of Proficiency in Survival Craft

Every seafarer to be issued with a certificate of proficiency in survival craft shall:

- (a) be not less than 17½ years of age;
- (b) satisfy the Administration as to medical fitness;
- (c) have approved sea-going service of not less than 12 months or have attended an approved training course and have approved sea-going service of not less than nine months;
- (d) satisfy the Administration by examination or by continuous assessment during an approved training course that he possesses knowledge of the contents of the Appendix to this Regulation;
- (e) demonstrate to the satisfaction of the Administration by examination or by continuous assessment during an approved training course that he possesses the ability to:
 - (i) don a life-jacket correctly; safely jump from a height into the water; board a survival craft from the water while wearing a life-jacket;
 - (ii) right an inverted liferaft while wearing a life-jacket;
 - (iii) interpret the markings on survival craft with respect to the number of persons they are permitted to carry;
 - (iv) make the correct commands required for launching and boarding the survival craft, clearing the ship and handling and disembarking from the survival craft;

- (v) prepare and launch survival craft safely into the water and clear the ship's side quickly;
- (vi) deal with injured persons both during and after abandonment;
- (vii) row and steer, erect a mast, set the sails, manage a boat under sail and steer a boat by compass;
- (viii) use signalling equipment, including pyrotechnics;
- (ix) use portable radio equipment for survival craft.

Appendix to Regulation VI/1

Minimum Knowledge Required for the Issue of Certificates
of Proficiency in Survival Craft

1. Types of emergency situations which may occur, such as collisions, fire, foundering.
2. Principles of survival including:
 - (a) value of training and drills;
 - (b) need to be ready for any emergency;
 - (c) actions to be taken when called to survival craft stations;
 - (d) actions to be taken when required to abandon ship;
 - (e) actions to be taken when in the water;
 - (f) actions to be taken when aboard a survival craft;
 - (g) main dangers to survivors.
3. Special duties assigned to each crew member as indicated in the muster list, including the differences between the signals calling all crew to survival craft and to fire stations.
4. Types of life-saving appliances normally carried on board ships.
5. Construction and outfit of survival craft and individual items of their equipment.
6. Particular characteristics and facilities of survival craft.
7. Various types of devices used for launching survival craft.
8. Methods of launching survival craft into a rough sea.
9. Action to be taken after leaving the ship.
10. Handling survival craft in rough weather.
11. Use of painter, sea anchor and all other equipment.
12. Apportionment of food and water in survival craft.
13. Methods of helicopter rescue.
14. Use of the first aid kit and resuscitation techniques.
15. Radio devices carried in survival craft, including emergency position-indicating radio beacons.
16. Effects of hypothermia and its prevention; use of protective covers and protective garments.

17. Methods of starting and operating a survival craft engine and its accessories together with the use of fire extinguisher provided.
18. Use of emergency boats and motor lifeboats for marshalling liferafts and rescue of survivors and persons in the sea.
19. Beaching a survival craft.