

پیوسته

شماره: ۱۹۵/۳۴۷۰.۱

تاریخ: ۱۳۹۳/۴/۱۵

پیوست:

دبیرخانه شورای نگهبان
شماره ثبت: ۹۳،۱۰،۱۳۹۲
تاریخ ثبت: ۱۳۹۳/۴/۱۵
کد پرونده:
ساعت ورود:

حضرت آیت الله احمد جنتی

دبیر محترم شورای نگهبان

عطف به نامه شماره ۹۳/۱۰۲/۱۲۷۸ مورخ ۱۳۹۳/۴/۴ و پیرو نامه شماره ۱۹۵/۱۶۷۷۳ مورخ ۱۳۹۳/۳/۱۷ در اجرای اصل نود و چهارم (۹۴) قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران لایحه تصویب قطعنامه‌های کنفرانس مورخ ۲۰۱۰ (۱۳۸۹) اعضای کنوانسیون بین‌المللی استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه‌ها و تکمیلی دریاوردان (STCW) که به مجلس شورای اسلامی تقدیم گردیده بود و در جلسه علنی روز دوشنبه مورخ ۱۳۹۳/۳/۵ مجلس با اصلاحاتی به تصویب رسیده است، به همراه قطعنامه‌های شماره (۱) و (۲) آن به پیوست ارسال می‌گردد.

لله
علی لاریجانی

لایحه تصویب قطعنامه‌های کنفرانس مورخ ۲۰۱۰ (۱۳۸۹) اعضای کنوانسیون بین‌المللی
استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه‌ها و نگهبانی دریانوردان (STCW)

ماده واحده - قطعنامه‌های شماره (۱) و (۲) کنفرانس مورخ ۲۰۱۰ (۱۳۸۹) اعضای کنوانسیون بین‌المللی استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه‌ها و نگهبانی دریانوردان مصوب ۱۹۷۸ (۱۳۵۷) به شرح پیوست تصویب می‌گردد و به دولت جمهوری اسلامی ایران اجازه داده می‌شود با رعایت اصل هفتاد و هفتم (۷۷) قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران اقدام کند.

۱- قطعنامه شماره (۱) متضمن اصلاحات ضمیمه کنوانسیون بین‌المللی استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه، نگهبانی دریانوردان
۲- قطعنامه شماره (۲) متضمن اصلاحات آیین‌نامه آموزش، صدور گواهینامه و نگهبانی دریانوردان

لایحه فوق مشتمل بر ماده واحده منضم به متن قطعنامه‌های شماره (۱) و (۲) در جلسه علنی روز دوشنبه مورخ پنجم خردادماه یکهزار و سیصد و نود و سه مجلس شورای اسلامی به تصویب رسید. ب.

علی لاریجانی

قطعنامه ۱

اصلاحات مانیل در مورد ضمیمه

کنوانسیون بین‌المللی استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه و نگهبانی دریانوردان،

۱۹۷۸ برابر با ۱۳۵۷

فراهمایی (کنفرانس) مانیل ۲۰۱۰ (۱۳۸۹).

با یادآوری ماده (۱)۱۲(ب) کنوانسیون بین‌المللی استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه و نگهبانی دریانوردان، ۱۹۷۸ برابر با ۱۳۵۷، (که از این پس «کنوانسیون» نامیده می‌شود)، در خصوص شیوه اصلاح آن توسط فراهمایی (کنفرانس) اعضا،
پس از بررسی اصلاحات پیشنهادی ضمیمه کنوانسیون که میان تمامی کشورهای عضو سازمان بین‌المللی دریانوردی و اعضای این کنوانسیون توزیع شده بود،

۱. بر اساس ماده (۱)۱۲(ب) (۲) کنوانسیون، اصلاحات ضمیمه کنوانسیون، که متن آن در ضمیمه این قطعنامه آمده است را تصویب می‌نماید؛
۲. بر اساس ماده (۱)۱۲(الف) (۷) کنوانسیون، تعیین می‌نماید اصلاحات مندرج در ضمیمه این قطعنامه از تاریخ اول جولای ۲۰۱۱ (۱۳۹۰/۴/۱۰) پذیرفته شده قلمداد می‌شوند، مگر این که تا پیش از آن تاریخ، بیش از یک سوم اعضای کنوانسیون، یا جمعی از اعضای دارای ناوگان تجاری با مجموع ظرفیت ناخالص برابر با حداقل ۵۰ درصد کل ظرفیت ناخالص ناوگان کشتی‌های تجاری بیش از ۱۰۰ تن در جهان، اعتراض خود را به این اصلاحات به دبیرکل سازمان بین‌المللی دریانوردی اعلام کرده باشند؛
۳. از اعضا می‌خواهد توجه داشته باشند که بر اساس ماده (۱)۱۲(الف) (۹) کنوانسیون، اصلاحات مندرج در ضمیمه این قطعنامه در تاریخ اول ژانویه ۲۰۱۲ (۱۳۹۰/۱۰/۱۱) لازم‌الاجرا خواهند شد اگر طبق بند ۲ فوق پذیرفته شده قلمداد شوند؛
۴. از دبیرکل سازمان بین‌المللی دریانوردی می‌خواهد نسخه‌هایی تایید شده از این قطعنامه و متن اصلاحات مندرج در ضمیمه آن را در اختیار تمامی اعضای کنوانسیون قرار دهد؛
۵. همچنین از دبیرکل سازمان بین‌المللی دریانوردی می‌خواهد نسخه‌هایی تایید شده از این قطعنامه و ضمیمه آن را در اختیار تمامی کشورهای عضو سازمان بین‌المللی دریانوردی که عضو این کنوانسیون نیستند، نیز قرار دهد.

ضمیمه

اصلاحات مانیل در مورد ضمیمه کنوانسیون بین‌المللی

استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه‌ها و نگهبانی دریانوردان، ۱۹۷۸ برابر با ۱۳۵۷

متن حاضر جایگزین ضمیمه کنوانسیون بین‌المللی استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه‌ها و نگهبانی دریانوردان، ۱۹۷۸ برابر با ۱۳۵۷، شده است:

« ضمیمه »

فصل اول - مفاد کلی

مقرره ۱/۱ - تعاریف و توضیحات

۱. از نظر این کنوانسیون، به جز مواردی که به صراحت به گونه‌ای دیگر عنوان شود:
 ۱. **مقررات**، به معنای مقررات مندرج در ضمیمه کنوانسیون است؛
 ۲. **تایید شده**، به معنای تایید شده توسط آن عضو طبق این مقررات است؛
 ۳. **فرمانده**، به معنای شخص عهده‌دار فرماندهی کشتی است؛
 ۴. **افسر**، به معنای عضوی از خدمه‌ی شناور به غیر از فرمانده است که بر اساس مقررات یا قوانین ملی، و یا در صورت نبود چنین قوانینی، بر مبنای عرف یا توافق جمعی انتخاب شده باشد؛
 ۵. **افسر عرشه**، به معنای افسری است که طبق مفاد فصل دوم کنوانسیون صلاحیت دارد؛
 ۶. **افسر اول**، به معنای افسری است که از نظر درجه، در مرتبه‌ای پس از فرمانده کشتی قرار می‌گیرد و در صورت عدم توانایی فرمانده، مسئولیت فرماندهی کشتی را بر عهده دارد؛
 ۷. **افسر مهندس**، به معنای افسری است که طبق مفاد مقرره‌ی ۴/۱، ۳/۲ یا ۳/۳ کنوانسیون صلاحیت دارد؛
 ۸. **افسر سرمهندس**، به معنای افسر مهندس ارشد است که مسئولیت رانش مکانیکی، عملیات و نگهداری از تاسیسات مکانیکی و الکتریکی کشتی را بر عهده دارد؛
 ۹. **افسر مهندس دوم**، به معنای افسر مهندس است که از نظر درجه، در مرتبه‌ای پس از افسر سرمهندس قرار می‌گیرد و در صورت عدم توانایی سرمهندس، مسئولیت رانش مکانیکی و عملیات و نگهداری تاسیسات مکانیکی و الکتریکی کشتی را بر عهده دارد؛
 ۱۰. **کمک افسر مهندس**، به معنای شخصی است که برای نیل به سمت افسر مهندس تحت آموزش قرار دارد و طبق قوانین و مقررات ملی انتخاب می‌شود؛
 ۱۱. **کاربر رادیویی**، به معنای شخصی دارای گواهینامه‌ی مناسب است که طبق مفاد مقررات رادیویی توسط مرجع دریایی صادر یا شناخته می‌شود؛
 ۱۲. **کاربر رادیویی جی‌ام‌دی‌اس‌اس**، به معنای شخصی است که طبق الزامات فصل چهارم کنوانسیون صلاحیت دارد؛
 ۱۳. **ملوان**، به معنای عضوی از خدمه‌ی کشتی به غیر از فرمانده یا افسر کشتی است؛
 ۱۴. **سفرهای نزدیک ساحل**، به معنای سفرهایی است که در نزدیکی سواحل هر عضو، طبق تعریف ارائه شده آن عضو انجام می‌شود؛
 ۱۵. **نیروی رانش**، به معنای مجموع حداکثر مقدار نیروی خروجی مداوم و اندازه‌گیری شده‌ی همه‌ی ماشین‌آلات اصلی رانش کشتی، بر حسب کیلووات است که در گواهینامه‌ی ثبت کشتی یا مدارک رسمی دیگر درج می‌شود؛
 ۱۶. **وظایف مخابراتی**، حسب مورد، شامل نگهداری، نگهداری و تعمیرات فنی کشتی است که طبق مقررات رادیویی، کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا و طبق صلاح‌دید مرجع دریایی، توصیه‌های مرتبط از سوی سازمان بین‌المللی دریانوردی انجام می‌شود؛
 ۱۷. **کشتی حمل مواد نفتی**، به معنای کشتی است که برای حمل فلزهای نفت و فرآورده‌های نفتی ساخته می‌شود و مورد استفاده قرار می‌گیرد؛

۱۸. **کشتی حمل مواد شیمیایی**، به معنای کشتی است که برای حمل فله‌ای هر گونه فرآورده مایع فهرست شده در فصل ۱۷ آیین‌نامه بین‌المللی مواد شیمیایی فله ساخته یا سازگار می‌شود، ویا مورد استفاده قرار می‌گیرد؛
۱۹. **کشتی حمل گاز مایع**، به معنای کشتی است که برای حمل فله‌ای هر گونه گاز مایع یا سایر فرآورده‌های فهرست شده در فصل ۱۹ آیین‌نامه بین‌المللی کشتی‌های حمل گاز ساخته یا سازگار می‌شود، و یا مورد استفاده قرار می‌گیرد؛
۲۰. **کشتی مسافری**، به معنای کشتی مسافری، طبق تعریف مندرج در کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا، ۱۹۷۴ برابر با ۱۳۵۳ (اصلاح شده) است؛
۲۱. **کشتی مسافری رو-رو**، به معنای کشتی مسافری با فضاهای رو-رو یا فضاهایی خاص طبقه‌بندی شده، طبق تعریف مندرج در کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا، ۱۹۷۴ برابر با ۱۳۵۳ (اصلاح شده) است؛
۲۲. **ماه** به معنای یک ماه تقویمی، یا ۳۰ روز تشکیل شده از مجموع مدت‌های کمتر از یک ماه است؛
۲۳. **آیین‌نامه‌ی اس‌تی‌سی دبیو**، به معنای آیین‌نامه‌ی آموزش، صدور گواهینامه‌ها و نگهداری دریانوردان (اس‌تی‌سی دبیو)، تصویب شده توسط قظنامه‌ی شماره‌ی ۲ فراهمایی (کنفرانس) سال ۱۹۹۵ برابر با ۱۳۷۴ است که امکان دارد مورد اصلاح واقع شود؛
۲۴. **وظیفه**، به معنای مجموعه‌ای از کارها، وظایف و مسئولیت‌های تعریف شده در آیین‌نامه‌ی اس‌تی‌سی دبیو و ضروری برای عملیات کشتی، ایمنی جان اشخاص در دریا و یا حفاظت از محیط زیست دریایی است؛
۲۵. **شرکت**، به معنای مالک کشتی، هر سازمان دیگر یا شخصی مانند مدیر، یا اجاره‌کننده در دست کشتی است، که مسئولیت عملیات کشتی از طرف مالک کشتی بر وی فرض شده است، و با قبول چنین مسئولیتی، کلیه وظایف و مسئولیت‌های محول شده بر شرکت توسط این مقررات را بر عهده گرفته است؛
۲۶. **خدمت دریایی**، به معنای انجام وظیفه بر روی یک کشتی مرتبط با صدور گواهینامه یا سایر صلاحیت‌ها است؛
۲۷. **آیین‌نامه‌ی آی‌اس‌پی‌اس**، به معنای آیین‌نامه‌ی بین‌المللی امنیت کشتی و تسهیلات بندری (آی‌اس‌پی‌اس) مصوب ۱۲ سپتامبر ۲۰۰۲ (۱۳۸۱/۶/۲۱)، توسط قظنامه دوم فراهمایی (کنفرانس) کشورهای عضو کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا، ۱۹۷۴ برابر با ۱۳۵۳ طبق اصلاحات انجام شده توسط سازمان بین‌المللی دریانوردی است؛
۲۸. **افسر امنیت کشتی**، به معنای شخصی در کشتی با وظیفه پاسخگویی به فرمانده کشتی است و از سوی شرکت به عنوان مسئول امنیت کشتی، مانند اجرا و نگهداری از طرح امنیت کشتی و تعامل با افسر امنیت شرکت و افسران امنیت تسهیلات بندری تعیین می‌شود؛
۲۹. **گواهینامه شایستگی**، به معنای گواهینامه‌ای است که طبق الزامات فصل‌های ۲، ۳، ۴ یا ۷ این ضمیمه برای فرماندهان، افسران و کاربران رادیویی جی‌ام‌دی‌اس‌اس صادر و یا تایید می‌شود و دارنده‌ی قانونی آن محق به خدمت در مقام و عمل به وظایف مربوط در سطح مسئولیت مشخص شده در آن است؛
۳۰. **گواهینامه مهارت**، به معنای گواهینامه‌ای به غیر از گواهینامه شایستگی صادر شده برای دریانورد است که نشان می‌دهد الزامات آموزشی، شایستگی‌ها یا خدمت دریایی مندرج در کنوانسیون برآورده شده است؛
۳۱. **وظایف امنیتی**، به معنای تمامی مسئولیت‌ها و وظایف امنیتی روی کشتی‌ها طبق تعریف مندرج در کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا، ۱۹۷۴ برابر با ۱۳۵۳ (اصلاح شده) و آیین‌نامه بین‌المللی امنیت کشتی و تسهیلات بندری (آی‌اس‌پی‌اس) است؛
۳۲. **افسر فنی-الکترونیک**، به معنای افسری است که طبق الزامات مقرر ۲/۶ کنوانسیون صلاحیت دارد؛
۳۳. **ملوان ماهر عرشه**، به معنای ملوانی است که طبق الزامات مقرر ۲/۵ کنوانسیون صلاحیت دارد؛
۳۴. **ملوان ماهر موتور**، به معنای ملوانی است که طبق الزامات مقرر ۳/۵ کنوانسیون صلاحیت دارد؛

۳۵. **ملوان فنی-الکترونیک**، به معنای ملوانی است که طبق الزامات مقرر ۳/۷ کنوانسیون صلاحیت دارد؛ و

۳۶. **شواهد مستند**، به معنای مدارکی به غیر از گواهینامه شایستگی یا گواهینامه مهارت است که ثابت می‌کند الزامات کنوانسیون برآورده شده است.

۲ این مقررات توسط مفاد اجباری مندرج در بخش (الف) آیین‌نامه‌ی اس‌تی‌سی‌دبلیو تکمیل می‌شود و:

۱. هرگونه اشاره به یک الزام در یک مقررده به معنای اشاره به قسمت مرتبط با آن در بخش (الف) آیین‌نامه‌ی اس‌تی‌سی‌دبلیو است.
 ۲. در اجرای این مقررات، راهنمایی و موارد توضیحی مندرج در بخش (ب) آیین‌نامه‌ی اس‌تی‌سی‌دبلیو بهتر است تا حد اکثر ممکن به منظور دستیابی به اجرای هرچه یکپارچه‌تر مفاد کنوانسیون، به صورت جهانی مدنظر قرار بگیرد.
 ۳. اصلاحات بخش (الف) آیین‌نامه‌ی اس‌تی‌سی‌دبلیو طبق مفاد ماده ۱۲ کنوانسیون درخصوص به کارگیری روش اصلاح قابل اعمال به این ضمیمه باید تصویب، لازم‌الاجرا و اعمال شود.
 ۴. بخش (ب) آیین‌نامه‌ی اس‌تی‌سی‌دبلیو توسط کارگروه (کمیته) این‌تی طبق روش خاص خود اصلاح می‌شود.
- ۳ اشاره به «مرجع دریایی» و «مرجع صادرکننده» در ماده ۶ این کنوانسیون، نباید به منزله جلوگیری از صدور و شناسایی گواهینامه‌ها طبق مفاد این مقررات توسط هر عضو تعبیر شود.

مقررده ۱/۲- گواهینامه‌ها و ظهورنویسی‌ها

۱. گواهینامه‌های شایستگی باید تنها توسط مرجع دریایی و پس از تایید صحت و اعتبار هرگونه شواهد مستند مورد نیاز صادر شوند.
۲. گواهینامه‌های صادره طبق الزامات مقررده‌های ۱-۵/۱ و ۲-۵/۱ برای فرماندهان و افسران باید تنها توسط مرجع دریایی صادر شود.
۳. گواهینامه‌ها باید به زبان یا زبان‌های رسمی کشور صادرکننده باشد. در صورت استفاده از زبانی غیر از انگلیسی، متن گواهینامه باید حاوی ترجمه‌ی آن به زبان انگلیسی نیز باشد.
۴. درخصوص کاربران رادیویی، اعضا می‌توانند:
 ۱. دانش اضافی لازم طبق مقررات مرتبط را در آزمون صدور گواهینامه بر اساس مقررات رادیویی بگنجانند؛ یا
 ۲. گواهینامه‌ای مجزا صادر نمایند مبنی بر این که دارنده آن از دانش اضافی مورد لزوم درج شده در مقررات مرتبط برخوردار است.
۵. سند شناسایی ضروری مورد لزوم طبق ماده‌ی ۶ کنوانسیون به منظور تایید صحت صدور گواهینامه‌ها تنها در صورتی صادر می‌شود که همه‌ی الزامات کنوانسیون احراز شده باشد.
۶. طبق صلاحدید عضو، اسناد شناسایی ممکن است در قالب گواهینامه‌های صادر شده مندرج در بخش الف-۱/۲ آیین‌نامه‌ی اس‌تی‌سی‌دبلیو ادغام شوند. در این صورت، باید از فرم ارایه شده در بند ۱ بخش الف-۱/۲ استفاده شود. در صورت صدور به شیوه‌ای دیگر نیز باید از فرم ظهورنویسی ارایه شده در بند ۲ این بخش استفاده شود.
۷. مرجع دریایی شناسایی‌کننده به موجب مقررده ۱/۱۰
 ۱. یک گواهینامه شایستگی یا
 ۲. یک گواهینامه مهارت صادره برای فرماندهان و افسران طبق الزامات مقررده‌های ۱-۵/۱ و ۲-۵/۱ باید آن گواهینامه را به منظور تایید شناسایی خود، پس از حصول اطمینان از صحت و اعتبار گواهینامه ظهورنویسی کند. این ظهورنویسی فقط در صورت این که کلیه الزامات کنوانسیون رعایت شده باشد انجام می‌شود. برای این کار باید از فرم سند شناسایی ارایه شده در بند ۳ بخش الف-۱/۲ آیین‌نامه‌ی اس‌تی‌سی‌دبلیو استفاده شود.
۸. اسناد شناسایی اشاره شده در بندهای ۵، ۶ و ۷:
 ۱. ممکن است به صورت اسناد مجزا صادر شوند؛
 ۲. باید تنها توسط مرجع دریایی صادر شوند؛

۳. هر کدام باید از شماره‌های منحصربه‌فرد برخوردار شوند، به جز اسناد شناسایی گواه بر صدور یک گواهینامه که از شماره آن گواهینامه استفاده می‌کند، مشروط بر این که این شماره منحصر به فرد باشد؛ و
۴. به محض اتمام مدت اعتبار یا استرداد، تعلق یا ابطال توسط عضوی که آن را صادر کرده باید اعتبار گواهینامه به پایان برسد و در هر صورت نباید بیش از پنج سال پس از تاریخ صدور اعتبار داشته باشد.
۹. سمتی که دارنده گواهینامه برای خدمت در آن مجاز گردیده است باید در فرم سند شناسایی مشابه با واژه‌هایی باشد که در الزامات قابل اعمال تأمین کارکنان ایمن مرجع دریایی استفاده می‌شود.
۱۰. مراجع دریایی می‌توانند از قالبی متفاوت از قالب ارایه شده در بخش الف-۱/۲ آیین‌نامه‌ی اس‌تی‌سی‌دی‌دبلیو استفاده نمایند، مشروط بر این که به طور حداقل، اطلاعات لازم با حروف لاتین و اعداد عربی با در نظر گرفتن تغییرات مجاز طبق بخش الف-۱/۲ درج شوند.
۱۱. طبق بند ۵ مقرر ۱/۱۰، نسخه اصل هرگونه گواهینامه ضروری طبق این کنوانسیون باید در کشتی محل خدمت شخص دارنده گواهینامه در دسترس باشد.
۱۲. هر عضو باید اطمینان حاصل نماید گواهینامه‌ها تنها برای متقاضیان احراز کننده الزامات این مقرر صادر می‌شوند.
۱۳. متقاضیان گواهینامه باید موارد زیر را به صورت رضایتبخش به اثبات برسانند:

۱. هویت خود؛
۲. این که سن آنها از سن مندرج در مقرر مرتبط با گواهینامه درخواست شده، کمتر نیست؛
۳. این که استانداردهای سلامت پزشکی مندرج در بخش الف-۱/۹ آیین‌نامه‌ی اس‌تی‌سی‌دی‌دبلیو را احراز نموده‌اند؛
۴. این که خدمت دریایی و هرگونه آموزش اجباری مرتبط دیگر مندرج در مقرر مرتبط با گواهینامه درخواست شده را به اتمام رسانده‌اند؛ و
۵. استانداردهای صلاحیت مندرج در این مقررات برای توانمندی‌ها، مسئولیت‌ها و سمت‌هایی که باید در ظهورنویسی گواهینامه مشخص شوند، را احراز نموده‌اند.
۱۴. اعضا متعهد می‌شوند سامانه یا سامانه‌های ثبت برای تمامی گواهینامه‌ها یا اسناد شناسایی که برای فرماندهان، افسران و، در صورت لزوم، ملوانان صادر، منقصد یا تمدید، معلق، فسخ یا طبق گزارش گم شده و یا از بین رفته است و مجوزهای موقت صادر شده را ایجاد نمایند.
۱۵. اعضا متعهد می‌شوند اطلاعات وضعیت گواهینامه‌های سبستگی، اسناد شناسایی و مجوزهای موقت سایر اعضا و شرکت‌هایی که متقاضی تأیید اصالت و اعتبار گواهینامه‌های ارایه شده به آنها توسط دریانوردان متقاضی شناسایی گواهینامه‌های خود به موجب مقرر ۱/۱۰ یا فعالیت بر روی کشتی‌ها هستند، را در اختیار علاقه‌مندان قرار دهند.
۱۶. از تاریخ اول ژانویه ۲۰۱۷ (۱۳۹۵/۱۰/۱۱)، جزئیات وضعیت اطلاعات لازم طبق الزامات بند ۱۵ این مقرر باید به زبان انگلیسی در بانک‌های اطلاعاتی الکترونیکی موجود باشد.

مقرر ۱/۳ - اصول حاکم بر سفرهای نزدیک ساحل

۱. هر عضو تعریف‌کننده‌ی سفرهای نزدیک ساحل از نظر این کنوانسیون نباید الزامات آموزش، تجربه دریایی یا الزامات صدور گواهینامه برای دریانوردانی که در کشتی‌های محق به برافراشتن پرچم عضو دیگر و اشتغال در آن سفرها هستند، تعیین نمایند که نتیجه آن اعمال الزامات سخت‌گیرانه‌تری برای آن دریانوردان در مقایسه با دریانوردانی باشد که در کشتی‌های محق به برافراشتن پرچم خودی است. در هیچ صورتی هر عضو این چنینی نباید در رابطه با دریانوردانی که در کشتی‌های محق به برافراشتن پرچم عضو دیگر خدمت می‌کنند، الزاماتی متجاوز از آنهایی تحمیل نماید که کنوانسیون در رابطه با کشتی‌هایی که اشتغال به سفرهای نزدیک ساحل ندارند، ذکر شده است.
۲. عضوی که برای کشتی‌ها موجبات بهره‌برداری از مفاد سفرهای نزدیک ساحل کنوانسیون را فراهم می‌نماید، که شامل سفرهای ساحلی در محدوده تعریف شده نزدیک ساحل دیگر کشورهای عضو می‌شود، باید با اعضای مربوط ضمن مشخص نمودن جزئیات مناطق تجاری و سایر شرایط مرتبط تفاهم‌نامه منعقد نماید.
۳. در ارتباط با کشتی‌های محق به برافراشتن پرچم یک عضو که به طور منظم در سفرهای نزدیک ساحل عضو دیگر فعالیت می‌کنند، عضو صاحب پرچم کشتی باید الزامات آموزشی، تجربه دریایی و صدور گواهینامه برای دریانوردان در این چنین کشتی‌ها تجویز کند که حداقل معادل

الزامات آن عضوی باشد که کشتی در ساحل آن فعالیت دارد، مشروط بر این که این موارد از الزامات کنوانسیون در ارتباط با کشتی‌هایی که در سفرهای نزدیک به ساحل فعالیت ندارند، تجاوز ننمایند. دریانوردانی که در کشتی‌هایی خدمت می‌کنند که دامنه‌ی سفر خود را از حد تعریف شده توسط یک عضو عنوان سفر نزدیک ساحل فراتر می‌برند و وارد آب‌های خارج از این تعریف می‌شوند، باید از الزامات شایستگی مرتبط مندرج در کنوانسیون پیروی نمایند.

۴ یک عضو می‌تواند به کشتی محق به برافراشتن پرچم خود مزایای مفاد کنوانسیون در خصوص سفرهای نزدیک به ساحل را بدهد هنگامی که آن کشتی به طور منظم در آب‌های فراساحلی یک کشور غیرعضو در سفرهای نزدیک به ساحلی که توسط آن عضو تعریف شده است، فعالیت نماید.

۵ گواهینامه‌های دریانوردان صادر شده توسط یک عضو برای استفاده در محدوده‌ی سفرهای نزدیک ساحل خود ممکن است از سوی اعضای دیگر برای خدمت در محدوده‌ی سفرهای نزدیک ساحل آنها نیز پذیرفته شوند، مشروط بر این که اعضای ذربط، موافقتنامه‌ای را جهت تشریح جزئیات مناطق حرکت مورد نظر و سایر شرایط مرتبط منعقد نمایند.

۶ اعضای تعریف‌کننده سفرهای نزدیک ساحل برابر با الزامات این مقررہ باید:

۱. اصول حاکم بر سفرهای نزدیک ساحل مندرج در بخش الف-۱/۳ را اجراء نمایند؛
 ۲. جزئیات مفاد تصویب شده را در انطباق با الزامات مقررہ ۱/۴ به دبیر کل سازمان بین‌المللی دریانوردی اعلام نمایند؛ و
 ۳. حدود سفرهای نزدیک ساحل را در اسناد شناسایی صادر شده متعاقب بندهای ۵، ۶ یا ۷ مقررہ ۱/۴ درج نمایند.
- ۷ هیچ چیز در این مقررہ نباید حاکمیت کشورهای عضو یا غیرعضو را در هیچ حالی محدود نماید.

مقررہ ۱/۴ - روش‌های کنترل

۱. کنترلی که توسط افسر کنترل کاملاً مختار، به موجب ماده ۱۰ انجام می‌شود، باید محدود به موارد زیر باشد:

۱. برابر با ماده (۱) ۱۰، تأیید این که کلیه دریانوردان در خدمت کشتی که لازم است طبق کنوانسیون گواهینامه‌دار باشند دارای یک گواهینامه مناسب یا مجوز موقت معتبر، یا رایه اسناد مدلل که در خواست سند شناسایی به مرجع دریایی مربوط طبق بند ۵ مقررہ ۱/۱۰ شده است.
۲. تأییدیه‌ای مبنی بر اینکه تعداد و گواهینامه‌های دریانوردان در خدمت کشتی طبق الزامات قابل اعمال تأمین نقرات ایمن مرجع دریایی مربوط می‌باشد؛ و
۳. طبق بخش الف-۱/۴ آیین‌نامه‌ی اس‌تی‌سی‌دبلیو، مهارت دریانوردان کشتی در انطباق با رعایت استانداردهای نگهداری برابر آنچه توسط کنوانسیون الزام شده، انجام ارزیابی، اگر زمینه‌های روشنی مبنی بر این یاور باشد که چنین استانداردها به علت هر یک از موارد حادث شده زیر اعمال نشده است:
 - ۳.۱. کشتی درگیر تصادم، به گل نشستن یا به گل زدن شده است؛ یا
 - ۳.۲. عناصری از کشتی هنگامی که در مسیر، در لنگر یا در اسکله تخلیه شده، که به موجب هر کنوانسیون بین‌المللی، غیر قانونی بوده است؛ یا
 - ۳.۳. مانور کشتی در یک روش غیرایمن یا نامعقول انجام شده که به علت آن اقدامات مربوط به مسیر کشتیها مصوب سازمان بین‌المللی دریانوردی یا انجام امور دریانوردی ایمن و روش‌های مربوط به آن پیگیری نشده است؛ یا
 - ۳.۴. عملیات کشتی به صورت دیگر به طریقی انجام شده که باعث بروز خطر برای اشخاص، دارایی‌ها یا محیط‌زیست، یا وارد شدن خدشه در امور امنیتی شده است.

۲. نواقصی که ممکن است موجب ایجاد خطر برای اشخاص، دارایی‌ها یا محیط زیست در نظر گرفته شود شامل موارد زیر می‌باشد:

۱. قصور دریانوردان در داشتن گواهینامه، دارا بودن گواهینامه مرتبط، داشتن مجوز موقت معتبر یا رایه اسناد مدلل که درخواست سند شناسایی به مرجع دریایی مربوط برابر بند ۵ مقررہ ۱/۱۰ تسلیم شده است؛
۲. قصور در انطباق با الزامات تأمین نقرات ایمن قابل اعمال مرجع دریایی مرتبط؛
۳. قصور در ترتیبات نگهداری موتور یا دریانوردی در انطباق با الزامات مشخص شده خاص برای کشتی، توسط مرجع دریایی مرتبط؛

۴. عدم وجود شخصی شایسته در نگرهبانی برای عملیات یا تجهیزاتی که برای دریانوردی ایمن، مخابرات ایمنی یا جلوگیری از آلودگی دریایی ضروری می‌باشد؛ و
۵. عدم توانایی برای ارایه اولین نگرهبانی در شروع یک سفر و متعاقب آن، عدم توانایی برای جایگزینی اشخاصی که نگرهبانی ندارند که به طور کافی استراحت نموده‌اند و به مفهوم دیگر برای انجام وظیفه مناسب می‌باشند.
۳. قصور در رفع هرگونه نقض اشاره شده در بند ۴، تا حدی که توسط عضو انجام دهنده کنترل تعیین شده است که آن موارد برای اشخاص، مایملک یا محیط زیست خطر ایجاد می‌کنند. اینها تنها زمینه‌هایی می‌باشند که بر اساس ماده ۱۰، یک عضو می‌تواند یک کشتی را توقیف نماید.

مقرره ۱/۵ - مقررات ملی

۱. هر عضو باید فرآیندها و روش‌هایی را به منظور رسیدگی بیطرفانه به هرگونه عدم شایستگی گزارش شده، انجام یا عدم انجام، و یا خدشه در امور امنیتی که ممکن است موجب بروز یک تهدید مستقیم به ایمنی جان اشخاص یا دارایی‌ها در دریا یا به محیط زیست دریایی توسط دارندگان گواهینامه یا سند شناسایی صادره توسط آن عضو در ارتباط با عملکرد آنها به وظایف مربوط به گواهینامه‌های آنها گردد و برای استرداد، تعلیق و ابطال گواهینامه‌های مزبور در آن موارد و برای جلوگیری از تقلب ایجاد نماید.
۲. هر عضو باید تدابیر مناسب را برای جلوگیری از جعل اسناد و سایر اعمال غیرقانونی در ارتباط با گواهینامه‌ها و اسناد شناسایی صادر شده اتخاذ و اعمال نماید.
۳. هر عضو باید جرایم یا اقدامات انضباطی را برای مواردی تجویز نماید که الزامات قانون‌گذاری ملی موثر در اجرای کنوانسیون در ارتباط با کشتی‌هایی که محق به برافراشتن پرچم آن عضو هستند یا دریانوردانی که توسط آن عضو بر حسب وظیفه گواهینامه دریافت نموده‌اند، مطابقت نماید.
۴. به ویژه، این چنین جرایم یا اقدامات انضباطی باید در مواردی تجویز و به اجرا گذارده شود که:
 ۱. یک شرکت یا فرمانده شخصی را که دارای گواهینامه در انطباق با الزامات کنوانسیون نیست به کار گمارده باشد؛
 ۲. یک فرمانده مجوز هر عمل یا خدمتی در هر مقامی را بدهد که طبق این مقررات انجام آن به وسیله شخص دارای گواهینامه مرتبط الزام‌آور است، که عمل توسط شخصی انجام شود که دارای گواهینامه لازم، مجوز موقت معتبر یا اسناد مدلل مورد لزوم توسط بند ۵ مقرره ۱/۱۰ نباشد؛ یا
 ۳. شخصی که با کلاهبرداری یا اسناد تقلبی مشغول به انجام کار یا خدمتی در هر سمتی شده که براساس این مقررات توسط شخصی باید عمل شود که دارای گواهینامه یا مجوز موقت باشد.
۵. یک عضو بر اساس زمینه‌های واضح بر این باور باشد که در محدوده حاکمیت خود شرکتی واقع است، یا شخصی وجود دارد که دارای مسئولیتی در رابطه با هر گونه عدم انطباق روشن با آنچه در بند ۳ کنوانسیون مشخص شده یا در آن مورد آگاهی داشته، باید تمام همکاری ممکن خود را به هر عضو دیگری که قصد خود را برای شروع پیگرد قانونی تحت حاکمیت خود در موارد مذکور اطلاع داده تمیم دهد.

مقرره ۱/۶ - آموزش و ارزیابی

هر عضو باید اطمینان حاصل نماید که:

۱. آموزش و ارزیابی دریانوردان، به همان صورت که به موجب کنوانسیون الزام گردیده، طبق الزامات بخش الف-۱/۶ آیین‌نامه‌ی اس‌تی‌سی‌دبلیو، رهبری، نظارت و کنترل می‌شود؛ و
۲. آنها برای دارای مسئولیت آموزش و ارزیابی شایستگی دریانوردان را به موجب مفاد الزام‌آور کنوانسیون دارند، به طور مناسب طبق الزامات بخش الف-۱/۶ آیین‌نامه‌ی اس‌تی‌سی‌دبلیو برای نوع و سطح آموزش یا ارزیابی به کار گرفته شده، شایستگی دارند.

مقرره ۱/۷ - تبادل اطلاعات

۱. علاوه بر اطلاعاتی که لازم است به موجب ماده ۴ تبادل شود، هر عضو باید دبیر کل را در محدوده زمانی تجویز شده و در فرم مشخص شده در بخش الف-۱/۷ آیین‌نامه‌ی اس‌تی‌سی‌دبلیو، از سایر اطلاعاتی که ممکن است توسط آیین‌نامه در انجام سایر اقدامات مبنی بر اجرای کامل و موثر کنوانسیون توسط آن عضو لازم باشد، آگاه نماید.
۲. هنگامی که اطلاعات کافی بر اساس آنچه در ماده ۴ و بخش الف-۱/۷ آیین‌نامه‌ی اس‌تی‌سی‌دبلیو آمده، واصل شد و این اطلاعات تأییدی بر اجرای کامل و موثر الزامات کنوانسیون باشد، دبیر کل باید گزارشی در این مورد به کارگروه (کمیته) ایمنی دربانوردی بدهد.
۳. متعاقب تأییدیه بعدی کارگروه (کمیته) ایمنی دربانوردی و برابر با روش‌های مصوب آن کارگروه (کمیته) چنانچه اطلاعات ارایه شده نشان‌دهنده اجرای کامل و موثر الزامات کنوانسیون باشد:
 ۱. کارگروه (کمیته) ایمنی دربانوردی باید آن اعضای مجری را مورد شناسایی قرار دهد؛
 ۲. فهرست کشورهایی را که اطلاعاتی مبنی بر اجرای کامل و موثر الزامات کنوانسیون را اعلام نموده‌اند، ارزیابی نماید تا تنها اعضای موردنظر را در این فهرست باقی بگذارد؛ و
 ۳. سایر اعضا محق هستند که بر اساس الزامات مقرره‌های ۱/۴ و ۱/۱۰ در اصل، گواهینامه‌های صادر شده توسط یا از طرف آن اعضا که طبق بند ۳-۴ با کنوانسیون مطابقت دارند، را قبول نمایند.
۴. اصلاحات کنوانسیون و آیین‌نامه، با تاریخ‌های لازم‌الاجرا شدن پس از تاریخ اعلام اطلاعات به دبیرکل سازمان بین‌المللی دربانوردی طبق الزامات بند ۱، مشمول الزامات بندهای ۱ و ۲ بخش الف-۱/۷ نمی‌شوند.

مقرره ۱/۸ - استانداردهای کیفیت

۱. هر عضو باید اطمینان حاصل نماید که:
 ۱. برابر با الزامات بخش الف-۱/۸ آیین‌نامه‌ی اس‌تی‌سی‌دبلیو کلیه آموزشها، ارزیابی شایستگی، صدور گواهینامه، از جمله گواهینامه پزشکی، سند شناسایی و فعالیت‌های تجدیدی اعتبار که توسط نمایندگی‌های غیردولتی یا نهادهای تحت مجوز آنها انجام می‌شود به طور دایم از طریق یک سامانه استانداردهای کیفی به منظور دستیابی اهداف معین کنترل می‌شوند، از جمله آنهایی که مربوط به شایستگی‌ها و تجارب مدرسین و ارزیاب‌ها می‌باشند؛ و
 ۲. در جایی که نمایندگی‌های دولتی یا نهادهای چنین فعالیت‌هایی را انجام می‌دهند، یک سامانه استانداردهای کیفی باید وجود داشته باشد.
۲. هر عضو همچنین باید اطمینان حاصل نماید که برابر با الزامات بخش الف-۱/۸ آیین‌نامه‌ی اس‌تی‌سی‌دبلیو ارزیابی به طور زمانبندی شده توسط اشخاص شایسته که خود درگیر فعالیت‌های مزبور نیستند، بر عهده گرفته شده است. این ارزیابی باید تمامی تغییرات در مقررات و روش‌های ملی پیرو اصلاحات کنوانسیون و آیین‌نامه، با تاریخ‌های لازم‌الاجرا شدن پس از تاریخ اعلام اطلاعات به دبیرکل سازمان بین‌المللی دربانوردی را شامل شوند.
۳. گزارشی حاوی نتایج ارزیابی انزای مندرج در بند ۲ باید طبق قالب فرم مشخص شده مندرج در بخش الف-۱/۷ آیین‌نامه‌ی اس‌تی‌سی‌دبلیو به دبیرکل سازمان بین‌المللی دربانوردی ارسال شود.

مقرره ۱/۹ - استانداردهای پزشکی

۱. هر عضو باید استانداردهای سلامت پزشکی دربانوردان و فرایندهای صدور یک گواهینامه پزشکی طبق الزامات این مقرره و بخش الف-۱/۹ آیین‌نامه‌ی اس‌تی‌سی‌دبلیو تدوین نماید.
۲. هر عضو باید اطمینان حاصل نماید اشخاص مسئول بررسی سلامت پزشکی دربانوردان، پزشکان عمومی معتمد آن عضو برای آزمایش‌های پزشکی دربانوردان طبق الزامات بخش الف-۱/۹ آیین‌نامه‌ی اس‌تی‌سی‌دبلیو هستند.

- ۳ هر دریانورد دارنده یک گواهینامه صادر شده طبق الزامات این کنوانسیون که در دریا خدمت می‌کند باید همچنین یک گواهینامه پزشکی معتبر صادر شده طبق الزامات این مقرره و بخش الف-۱/۹ این نامه‌ی اس‌تی‌سی‌دبلیو داشته باشد.
- ۴ متقاضیان برای دریافت گواهینامه باید:
 ۱. حداقل ۱۶ سال سن داشته باشند؛
 ۲. اسناد هویت رضایت‌بخش ارائه نمایند؛ و
 ۳. استانداردهای سلامت پزشکی مرتبط تعیین شده از سوی آن عضو را احراز نمایند.
- ۵ گواهینامه‌های پزشکی باید برای مدت حداکثر دو سال اعتبار داشته باشند، به جز در مواردی که دریانورد کمتر از ۱۸ سال سن داشته باشد، که در این صورت حداکثر مدت اعتبار یک سال خواهد بود.
- ۶ در صورت انقضای اعتبار یک گواهینامه پزشکی در طول یک سفر دریایی، آن گواهینامه تا زمان رسیدن به اولین بندر دارای پزشک عمومی ممتد آن عضو اعتبار خواهد داشت، مشروط بر این که این مدت از سه ماه تجاوز ننماید.
- ۷ در شرایط اضطراری، مرجع دریایی می‌تواند به یک دریانورد اجازه دهد تا زمان رسیدن به اولین بندر دارای پزشک عمومی معتمد آن عضو، بدون داشتن یک گواهینامه پزشکی معتبر فعالیت نماید، مشروط بر این که:
 ۱. مدت این اجازه از سه ماه تجاوز ننماید؛ و
 ۲. دریانورد مورد نظر یک گواهینامه پزشکی منقضی شده داشته باشد که اعتبار آن به تازگی به اتمام رسیده است.

مقرره ۱/۱۰- شناسایی گواهینامه‌ها

- ۱ هر مرجع دریایی باید اطمینان حاصل نماید مفاد این مقرره به منظور شناسایی گواهینامه‌های صادر شده توسط یا تحت اختیار یک عضو برای فرماندهان، افسران یا کاربران رادیویی از طریق شناسایی طبق بند ۷ مقرره ۱/۲ مورد پیگیری قرار می‌گیرند و این که:
 ۱. مرجع دریایی از طریق ارزیابی آن عضو، که ممکن است بازرسی تسهیلات و فرایندها را شامل شود، تایید نماید الزامات کنوانسیون در ارتباط با استانداردهای صلاحیت، آموزش و صدور گواهینامه و استانداردهای کیفیت کاملاً احراز می‌گردد؛ و
 ۲. طبق توافق با عضو مورد نظر، هرگونه تغییر بارز در ترتیبات آموزش و صدور گواهینامه ارائه شده طبق این کنوانسیون به سرعت اعلام می‌گردد.
- ۲ تمهیداتی باید جهت حصول اطمینان از این مسأله اتخاذ گردد که دریانوردانی که گواهینامه‌های صادر شده به موجب الزامات مقررات ۱/۲، ۳/۲ یا ۴/۲، و یا ۱/۷ در سطوح مدیریتی، طبق تعریف در آیین‌نامه‌ی اس‌تی‌سی‌دبلیو را برای شناسایی ارائه می‌کنند، به صورت کافی از قوانین دریایی آن مرجع در ارتباط با وظایف خود اطلاع دارند.
- ۳ در انطباق با الزامات مقرره ۱/۷، اطلاعات ارائه شده و تدابیر مورد توافق به موجب این مقرره باید به دبیر کل سازمان بین‌المللی دریانوردی سازمان اعلام گردند.
- ۴ گواهینامه‌های صادر شده توسط، یا تحت اختیار یک کشور غیرعضو نباید شناسایی شوند.
- ۵ صرفنظر از الزامات بند ۷ مقرره ۱/۲، یک مرجع دریایی در شرایط خاص و طبق مفاد بند ۱ ممکن است به یک دریانورد اجازه دهد به مدت حداکثر سه ماه بر روی یک کشتی تحت پرچم خود یا در دست داشتن یک گواهینامه مرتبط و معتبر که طبق الزامات توسط یک عضو دیگر برای استفاده بر روی کشتی‌های آن عضو صادر و شناسایی شده است، اما هنوز به شیوه مقتضی برای خدمت بر روی کشتی‌های تحت پرچم مرجع دریایی شناسایی نشده است، خدمت نماید. شواهد مستند دال بر تسلیم درخواست برای شناسایی به مرجع دریایی باید نزد دریانورد موجود و به راحتی در دسترس باشد.
- ۶ گواهینامه و اسناد شناسایی صادر شده توسط یک مرجع دریایی به موجب مفاد این مقرره به منظور شناسایی یا تایید شناسایی یک گواهینامه صادر شده توسط عضوی دیگر نباید به عنوان مبنای شناسایی بعدی توسط یک مرجع دریایی دیگر محسوب شود.

مقرره ۱/۱۱ - تمدید اعتبار گواهینامه‌ها

- ۱ هر فرمانده، افسر و کاربر رادیویی دارای گواهینامه صادر یا شناسایی شده به موجب هر یک از فصول این کنوانسیون به غیر از فصل ششم، که در دریا خدمت می‌کند و یا قصد دارد پس از مدتی خدمت در خشکی به دریا بازگردد، به منظور حفظ صلاحیت خدمت در دریا لازم است در فواصل زمانی که از پنج سال تجاوز نکند:
 ۱. استانداردهای سلامت پزشکی مندرج در مقرره ۱/۹ احراز نمایند؛ و
 ۲. حفظ صلاحیت حرفه‌ای خود را طبق بخش الف-۱/۱۱ این‌نامه‌ی اس‌تی‌سی‌دبلیو را اثبات نماید.
- ۲ به منظور ادامه خدمت دریایی بر روی کشتی‌هایی که مشمول الزامات آموزشی خاص مورد توافق بین‌المللی می‌گردند، هر فرمانده، افسر و کاربر رادیویی باید آموزش‌های مرتبط تأیید شده را با موفقیت طی نماید.
- ۳ به منظور ادامه خدمت دریایی بر روی تانکرها، هر فرمانده و افسر باید الزامات مندرج در بند ۱ این مقرره را احراز نماید و در فواصل زمانی حداکثر ۵ سال، تداوم صلاحیت حرفه‌ای خود را برای درباره تانکرها طبق بند ۳ بخش الف-۱/۱۱ این‌نامه‌ی اس‌تی‌سی‌دبلیو حفظ نماید.
- ۴ هر عضو باید استانداردهای صلاحیت تعیین شده برای متقاضیان گواهینامه‌های صادر شده پیش از تاریخ اول ژانویه ۲۰۱۷ (۱۳۹۵/۱۰/۱۱) را با موارد مندرج در گواهینامه مرتبط در بخش (الف) این‌نامه‌ی اس‌تی‌سی‌دبلیو مقایسه و نیاز به انزام دارندگان این گواهینامه‌ها به گذراندن ارزیابی‌ها یا آموزش‌های دوره‌ای یا به‌روزرسانی را مشخص نماید.
- ۵ عضو باید، پس از رایزنی با عوامل ذریعاً، نسبت به تدوین یا کمک به تدوین ساختار دوره‌های بازآموزی و به‌روزرسانی طبق بخش الف-۱/۱۱ این‌نامه‌ی اس‌تی‌سی‌دبلیو اقدام نماید.
- ۶ به منظور به‌روزرسانی دانش فرماندهان، افسران و کاربران رادیویی؛ هر مرجع دریایی باید اطمینان حاصل نماید متن تغییرات اخیر در مقررات ملی و بین‌المللی مرتبط با ایمنی جان اشخاص در دریا، امنیت و حفاظت از محیط‌زیست در اختیار کشتی‌های تحت پرچم آن مرجع قرار می‌گیرد.

مقرره ۱/۱۲ - استفاده از شبیه‌سازها

- ۱ استانداردهای عملکردی و سایر مفاد مندرج در بخش الف-۱/۱۲ و سایر الزامات مشابه مندرج در بخش (الف) این‌نامه‌ی اس‌تی‌سی‌دبلیو برای هرگونه گواهینامه موردنظر باید در زمینه موارد زیر احراز گردند:
 ۱. تمامی آموزش‌های الزامی بر پایه شبیه‌ساز؛
 ۲. هرگونه ارزیابی شایستگی مندرج در بخش (الف) این‌نامه‌ی اس‌تی‌سی‌دبلیو که با استفاده از شبیه‌ساز اجرا می‌شود؛ و
 ۳. هرگونه اثبات تداوم حرفه‌ای مندرج در بخش (الف) این‌نامه‌ی اس‌تی‌سی‌دبلیو که با استفاده از شبیه‌ساز اجرا می‌شود.

مقرره ۱/۱۳ - اجرای آزمایش‌ها

- ۱ این مقررات نباید مانع شوند مرجع دریایی به کشتی‌های محقق به برافراشتن پرچم خود اجازه شرکت در آزمایش‌ها را بدهد.
- ۲ از نظر این مقرره، واژه «آزمایش» به معنای یک یا چند آزمایش که در یک دوره محدود اجرا شده است که ممکن است استفاده از سامانه‌های خودکار یا یکپارچه را به منظور ارزیابی شیوه‌های دیگر اجرای وظایف خاص یا برآورده ساختن ترتیبات مخصوص تجویز شده در کنوانسیون شامل شود، که میزان ایمنی و جلوگیری از آلودگی حداقل برابر این مقررات ارابه می‌کنند.
- ۳ مرجع دریایی صادرکننده مجوز شرکت در آزمایشات به کشتی‌ها باید اطمینان یابد این آزمایشات به گونه‌ای اجرا می‌گردند که میزان ایمنی و جلوگیری از آلودگی حداقل برابر این مقررات ارابه می‌کنند این آزمایشات باید طبق راهنمای مصوب سازمان بین‌المللی دریانوردی انجام شوند.
- ۴ جزییات این آزمایشات باید در اولین فرصت ممکن و حداقل شش ماه پیش از تاریخ برنامه‌ریزی شده برای آغاز آزمایشات به سازمان بین‌المللی دریانوردی گزارش شوند. سازمان بین‌المللی دریانوردی باید این اطلاعات را به تمامی اعضا منتقل نماید.
- ۵ نتایج آزمایشات مجاز شده به موجب بند ۱ و هرگونه توصیه مرجع دریایی درخصوص این نتایج باید به سازمان بین‌المللی دریانوردی گزارش شود تا به تمامی اعضا انتقال یابد.

۶. هر عضو مسترض به آزمایشات خاص مجاز شده طبق این مقررہ باید اعتراض خود را در اولین فرصت به سازمان بین‌المللی دریانوردی اعلام نماید. سازمان بین‌المللی دریانوردی جزئیات اعتراض را به تمامی اعضا اعلام نماید.
۷. در احترام به اعتراضات دریافت شده از سوی اعضای دیگر در ارتباط با یک آزمایش، مرجع دریایی صادرکننده مجوز آزمایشات باید به کشتی‌های تحت پرچم خود اعلام نماید، در هنگام حرکت در آب‌های تحت حاکمیت کشورهای اعلام‌کننده اعتراض خود به سازمان بین‌المللی دریانوردی، از اجرای آزمایشات خودداری نمایند.
۸. مرجع دریایی که بر اساس نتایج یک آزمایش به این نتیجه می‌رسد یک سامانه خاص میزان ایمنی و جلوگیری از آلودگی حداقل برابر این مقررات ارایه می‌کند، می‌تواند منوط به اجرای الزامات زیر به کشتیهای تحت پرچم خود اجازه دهد، از آن سیستم بدون محدودیت استفاده نمایند:
 ۱. پس از ارایه نتایج آزمایشات طبق بند ۵، مرجع دریایی باید جزئیات هرگونه مجوز از این دست، شامل مشخصات کشتی‌های خاص مشمول در آن مجوز را به سازمان بین‌المللی دریانوردی اعلام نماید تا به تمامی اعضا منتقل گردد.
 ۲. هرگونه عملیات دارای مجوز طبق این بند باید بر اساس راهنمای تدوین شده توسط سازمان بین‌المللی دریانوردی تا حدی که در طول آزمایش اعمال می‌شوند، اجرا شوند.
 ۳. این عملیات باید اعتراضات دریافت شده از سایر اعضا طبق بند ۷ را تا زمانی که لغو نشده‌اند، در نظر بگیرند.
 ۴. هرگونه عملیات دارای مجوز طبق این بند تنها تا زمان تصمیم‌گیری کارگروه (کمیته) ایمنی دریانوردی درباره این که آیا اصلاحیه به کنوانسیون ضروری می‌باشد، و اگر چنین است، آیا بهتر است عملیات ملغی شود، یا ادامه آن قبل از لازم‌الاجرا شدن اصلاحیه مجاز باشد، ادامه یابد.
 ۹. به درخواست هر یک از اعضا، کارگروه (کمیته) ایمنی دریانوردی باید تاریخی را برای بررسی نتایج آزمایشات و تصمیم‌گیری لازم تعیین نماید.

مقررہ ۱/۱۴ - مسئولیت‌های شرکت‌ها

۱. طبق الزامات بخش الف-۱/۱۴، هر مرجع دریایی باید شرکت‌ها را در قبال تعیین دریانوردان برای خدمت بر روی کشتی‌های خود طبق الزامات این کنوانسیون مسئول بداند و از آن شرکت‌ها بخواهند اطمینان حاصل نمایند:
 ۱. دریانورد تعیین شده برای هر یک از کشتی‌های خود گواهینامه‌ای مرتبط طبق الزامات کنوانسیون و تعیین شده توسط مرجع دریایی دارد.
 ۲. خدمه کشتی‌های خود را طبق الزامات قابل اعمال تأمین ایمن خدمه تعیین شده توسط مرجع دریایی تأمین می‌نماید.
 ۳. دریانوردان تعیین شده برای هر یک از کشتی‌های خود از دوره‌های بازآموزی و به‌روزرسانی طبق این کنوانسیون برخوردار شده‌اند.
 ۴. اسناد و داده‌های مرتبط به تمامی دریانوردان استخدام شده در کشتی‌های خود را نگهداری نماید، به راحتی در دسترس قرار دهد و بدون هیچ‌گونه محدودیت، اسناد و داده‌های مرتبط با تجربه دریایی، آموزش، سلامت پزشکی و شایستگی آنها در وظایف محول شده را مدنظر قرار دهد.
 ۵. دریانوردان در زمان اعزام به هر یک از کشتی‌های خود با وظایف خاص خود و تمامی تربیبات، تاسیسات، تجهیزات، فرایندها و ویژگی‌های کشتی مرتبط با وظایف عمومی یا اضطراری خود آشنا شده‌اند.
 ۶. کارکنان کشتی می‌توانند فعالیت‌های خود در شرایط اضطراری و در اجرای مسئولیت‌های ضروری برای ایمنی، امنیت و جلوگیری یا تقلیل آلودگی را به خوبی هماهنگ نمایند.
 ۷. ارتباط شفاهی موثر در تمامی اوقات بر روی کشتی خود طبق بندهای ۳ و ۴ مقررہ ۱۴ فصل پنجم کنوانسیون سولاس برقرار می‌گردد.

مقررہ ۱/۱۵ - الزامات موقت

۱. تا تاریخ اول ژانویه ۲۰۱۷ (۱۳۹۵/۱۰/۱۱)، اعضا می‌توانند به‌صورت ظهرونی و تایید گواهینامه‌ها طبق الزاماتی از کنوانسیون ادامه دهند که تا پیش از تاریخ اول ژانویه ۲۰۱۴ (۱۳۹۰/۱۰/۱۱) درخصوص دریانوردانی که خدمت دریایی تایید شده، برنامه آموزشی یا تحصیلی تایید شده و یا دوره آموزشی تایید شده خود را پیش از تاریخ اول جولای ۲۰۱۳ (۱۳۹۲/۴/۱۰) آغاز کرده‌اند، اجرا می‌شود.
۲. تا تاریخ اول ژانویه ۲۰۱۷ (۱۳۹۵/۱۰/۱۱)، اعضا می‌توانند به تجدید یا تمدید گواهینامه‌ها و اسناد شناسایی طبق الزامات کنوانسیون که تا پیش از تاریخ اول ژانویه ۲۰۱۲ (۱۳۹۰/۱۰/۱۱) اجرا می‌شد، ادامه دهند.

فصل دوم

فرمانده و قسمت عرشه

مقرره ۲/۱

حداقل الزامات اجباری برای گواهینامه افسران نگهبان مسئول ناوبری در کشتی‌های با ظرفیت ناخالص

۵۰۰ تن یا بیش‌تر

- ۱ هر افسر نگهبان مسئول ناوبری روی کشتی دریانما با ظرفیت ناخالص ۵۰۰ تن یا بیش‌تر باید گواهینامه شایستگی داشته باشد.
- ۲ هر متقاضی گواهینامه باید:
 ۱. حداقل ۱۸ سال سن داشته باشد؛
 ۲. حداقل خدمت دریایی ۱۲ ماه به عنوان بخشی از یک برنامه آموزشی تأیید شده در احراز الزامات بخش الف-۲/۱ آیین‌نامه‌ی اس‌تی‌سی‌دبلیو شامل آموزش روی کشتی داشته باشد که در یک دفترچه سوابق آموزشی مورد تأیید مستند گردد، یا این که حداقل ۳۶ ماه خدمت دریایی تأیید شده داشته باشد؛
 ۳. در طول مدت خدمت دریایی الزامی خود، وظایف نگهبانی پل فرماندهی را تحت نظارت مستقیم فرمانده یا افسر ذیصلاح دیگری به مدت حداقل شش ماه اجرا کرده باشد؛
 ۴. الزامات قابل اعمال مقررات فصل ۴، حسب مورد، برای اجرای وظایف مخابراتی محول شده طبق مقررات رادیویی را احراز نموده باشد؛
 ۵. تحصیلات و آموزش تأیید شده را به اتمام رسانده و استاندارد صلاحیت مندرج در بخش الف-۲/۱ آیین‌نامه‌ی اس‌تی‌سی‌دبلیو را احراز نموده باشد؛ و
 ۶. استانداردهای صلاحیت مندرج در بند ۲ بخش الف-۶/۱ بندهای ۱ تا ۴ بخش الف-۶/۲ بندهای ۱ تا ۳ بخش الف-۶/۴ آیین‌نامه‌ی اس‌تی‌سی‌دبلیو را احراز نموده باشد.

مقرره ۲/۲

حداقل الزامات اجباری برای گواهینامه‌های فرماندهان و افسران اول در کشتی‌های با ظرفیت ناخالص حداقل ۵۰۰

تن یا بیش‌تر

فرمانده و افسر اول در کشتی‌های با ظرفیت ناخالص ۳۰۰۰ تن یا بیش‌تر

- ۱ هر فرمانده و افسر اول بر روی یک کشتی دریانما با ظرفیت ناخالص ۳۰۰۰ تن یا بیش‌تر باید یک گواهینامه شایستگی داشته باشد.
- ۲ هر متقاضی گواهینامه باید:
 ۱. الزامات صدور گواهینامه به عنوان افسر نگهبان مسئول ناوبری در کشتی‌های با ظرفیت ناخالص ۵۰۰ تن یا بیش‌تر را احراز نماید و دارای خدمت دریایی تأیید شده در آن سمت،
 - ۱.۱ برای افسران اول، کمتر از ۱۲ ماه نباشد، و
 - ۱.۲ برای دریافت گواهینامه به عنوان فرمانده، کمتر از ۳۶ ماه نباشد؛ با این حال، این مدت ممکن است تا حداقل ۲۴ ماه کاهش یابد، مشروط بر اینکه حداقل ۱۲ ماه از مدت خدمت دریایی فوق در مقام افسر اول بوده باشد.
 ۲. تحصیلات و آموزش تأیید شده را به اتمام رسانده و استاندارد صلاحیت مندرج در بخش الف-۲/۲ آیین‌نامه‌ی اس‌تی‌سی‌دبلیو برای فرماندهان و افسران اول در کشتی‌های با ظرفیت ناخالص ۳۰۰۰ تن یا بیش‌تر را احراز نموده باشد.

فرمانده و افسر اول در کشتی‌های با ظرفیت ناخالص بین ۵۰۰ و ۳۰۰۰ تن

- ۳ هر فرمانده و افسر اول بر روی یک کشتی دریایما با ظرفیت ناخالص بین ۵۰۰ و ۳۰۰۰ تن باید گواهینامه شایستگی داشته باشد.
- ۴ متقاضی گواهینامه باید:

۱. برای دریافت گواهینامه به عنوان افسر اول، الزامات صدور گواهینامه به عنوان افسر نگهبان مسئول ناوبری در کشتی‌های با ظرفیت ناخالص ۵۰۰ تن یا بیش‌تر را احراز نموده باشد؛
۲. برای دریافت گواهینامه به عنوان فرمانده، الزامات صدور گواهینامه به عنوان افسر نگهبان مسئول ناوبری در کشتی‌های با ظرفیت ناخالص حداقل ۵۰۰ تن یا بیش‌تر را احراز نموده و کمتر از ۳۶ ماه خدمت دریایی تأیید شده در این سمت نداشته باشد؛ با این حال این مدت ممکن است کاهش یافته، اما کمتر از ۲۴ ماه نشود مشروط به اینکه حداقل ۱۲ ماه از آن خدمت دریایی در مقام افسر ارشد بوده باشد؛ و
۳. آموزش‌های تأیید شده را به اتمام رسانده و استاندارد صلاحیت مندرج در بخش الف-۲/۳ آیین‌نامه‌ی اس‌تی‌سی-دبلیو برای فرماندهان و افسران ارشد در کشتی‌های با ظرفیت ناخالص بین ۵۰۰ و ۳۰۰۰ تن را احراز نموده باشد.

مقره ۲/۳

حداقل الزامات اجباری برای گواهینامه‌های افسران نگهبان مسئول ناوبری و فرماندهان کشتی‌های با ظرفیت ناخالص کمتر از ۵۰۰ تن

کشتی‌هایی که در سفرهای نزدیک به ساحل فعالیت ندارند

۱. هر افسر نگهبان مسئول ناوبری در کشتی‌های دریایما با ظرفیت ناخالص کمتر از ۵۰۰ تن که در سفرهای نزدیک به ساحل فعالیت ندارند باید گواهینامه شایستگی برای کشتی‌های با ظرفیت ناخالص ۵۰۰ تن یا بیش‌تر را داشته باشد.
۲. هر فرمانده کشتی‌های دریایما با ظرفیت ناخالص کمتر از ۵۰۰ تن که در سفرهای نزدیک به ساحل فعالیت ندارند باید گواهینامه شایستگی به عنوان فرمانده کشتی‌های با ظرفیت ناخالص بین ۵۰۰ و ۳۰۰۰ تن را داشته باشد.

کشتی‌هایی که در سفرهای نزدیک به ساحل فعالیت دارند

افسران مسئول نگهبانی ناوبری

۳. هر افسر مسئول نگهبانی ناوبری در کشتی‌های دریایما با ظرفیت ناخالص کمتر از ۵۰۰ تن در سفرهای نزدیک به ساحل باید گواهینامه شایستگی را داشته باشد.
۴. متقاضیان دریافت این گواهینامه به عنوان افسر مسئول نگهبانی ناوبری در کشتی‌های دریایما با ظرفیت ناخالص کمتر از ۵۰۰ تن در سفرهای نزدیک به ساحل باید:

 ۱. حداقل ۱۸ سال سن داشته باشند؛
 ۲. موارد زیر را به اتمام رسانده باشند:

 - ۲.۱. آموزش خاص، شامل خدمت دریایی مناسب، طبق الزامات تعیین شده از سوی مرجع دریایی؛ یا
 - ۲.۲. حداقل ۳۶ ماه خدمت دریایی تأیید شده در قسمت عرشه؛

 ۳. الزامات قابل اعمال مقررات فصل ۴، حسب مورد، برای اجرای وظایف مخابراتی محمول شده طبق مقررات رادیویی را احراز نموده باشد؛
 ۴. تحصیلات و آموزش تأیید شده را به اتمام رسانده و استاندارد صلاحیت مندرج در بخش الف-۲/۳ آیین‌نامه‌ی اس‌تی‌سی-دبلیو را برای افسران مسئول نگهبانی ناوبری کشتی‌های با ظرفیت ناخالص کمتر از ۵۰۰ تن در سفرهای نزدیک به ساحل احراز نموده باشد؛ و

۵. استانداردهای صلاحیت مندرج در بند ۲ بخش الف-۱/۶ بندهای ۱ تا ۴ بخش الف-۲/۶ بندهای ۱ تا ۴ بخش الف-۳/۶ و بندهای ۱ تا ۳ بخش الف-۴/۶ آیین‌نامه‌ی اس‌تی‌سی‌دبلیو را احراز نموده باشد.

فرمانده

۵. هر فرمانده شاغل در کشتی‌های دریایما با ظرفیت ناخالص کمتر از ۵۰۰ تن در سفرهای نزدیک به ساحل باید گواهینامه شایستگی را داشته باشد.
۶. متقاضی گواهینامه به عنوان فرمانده شاغل در کشتی‌های دریایما با ظرفیت ناخالص کمتر از ۵۰۰ تن فعال در سفرهای نزدیک به ساحل باید:
 ۱. حداقل ۲۰ سال سن داشته باشد؛
 ۲. حداقل ۱۲ ماه خدمت دریایی تایید شده در مقام افسر مسئول نگهداری ناوبری را داشته باشد؛
 ۳. تحصیلات و آموزش تایید شده را به اتمام رسانده و با استاندارد صلاحیت مندرج در بخش الف-۲/۴ آیین‌نامه‌ی اس‌تی‌سی‌دبلیو برای فرماندهان کشتی‌های با ظرفیت ناخالص کمتر از ۵۰۰ تن فعال در سفرهای نزدیک به ساحل را احراز نموده باشند؛ و
 ۴. استانداردهای صلاحیت مندرج در بند ۲ بخش الف-۱/۶ بندهای ۱ تا ۴ بخش الف-۲/۶ بندهای ۱ تا ۴ بخش الف-۳/۴ و بندهای ۱ تا ۳ بخش الف-۴/۴ آیین‌نامه‌ی اس‌تی‌سی‌دبلیو را احراز نموده باشد.

معافیت‌ها

۷. اگر مرجع دریایی بر این باور باشد اندازه کشتی و شرایط سفر آن به گونه‌ای است که اجرای تمامی الزامات این مقرر و بخش الف-۲/۴ آیین‌نامه‌ی اس‌تی‌سی‌دبلیو را غیرموجه یا غیرعملی می‌سازد، می‌تواند، با در نظر داشتن ابعادی معافیت‌های فعال در آن آب‌ها، فرمانده یا افسر نگهدارنده مسئول ناوبری در آن کشتی یا آن نوع از کشتی‌ها را تا همان میزان از اجرای برخی از الزامات معاف نماید.

مقره ۲/۴

حداقل الزامات اجباری برای ملوانان تشکیل‌دهنده قسمتی از نگهداری ناوبری^۱

۱. هر ملوان تشکیل‌دهنده بخشی از نگهداری ناوبری در کشتی‌های دریایما با ظرفیت ناخالص ۵۰۰ تن یا بیش‌تر باید گواهینامه‌ای را برای انجام این وظایف داشته باشد، به استثناء ملوانان تحت آموزش و ملوانانی که در طول نگهداری، وظایفی با ماهیت غیرتخصصی دارند.
۲. متقاضی گواهینامه باید:
 ۱. حداقل ۱۶ سال سن داشته باشد؛
 ۲. موارد زیر را به اتمام رسانده باشد:
 - ۲.۱. خدمت دریایی تایید شده، شامل حداقل شش ماه آموزش و تجربه دریایی؛ یا
 - ۲.۲. آموزش خاص، در خشکی یا بر روی کشتی، شامل دوره خدمت دریایی تایید شده که کمتر از دو ماه نباشد؛
 ۳. استاندارد صلاحیت مندرج در بخش الف-۲/۴ آیین‌نامه‌ی اس‌تی‌سی‌دبلیو را احراز نموده باشد.
۳. تجربه دریایی، آموزش و خدمت دریایی لازم مندرج در زیربندهای ۲.۲.۱ و ۲.۲.۲ باید مرتبط با وظایف نگهداری ناوبری باشد و اجرای مسئولیت‌ها تحت نظارت مستقیم فرمانده افسر نگهدارنده ناوبری یا یک ملوان شایسته را شامل شود.

۱- این الزامات مشابه الزامات صدور گواهینامه برای دریانوردان ماهر مندرج در کنوانسیون سازمان بین‌المللی کار برای صدور گواهینامه برای دریانوردان ماهر. ۱۹۳۶ (۱۳۳۵) یا سایر کنوانسیون‌های پس از آن هستند.

مقرره ۲/۵

حداقل الزامات اجباری برای صدور گواهینامه‌های ملوانان به عنوان دریانورد ماهر عرشه

- ۱ هر دریانورد ماهر عرشه فعال در کشتی‌های دریایما با ظرفیت ناخالص ۵۰۰ تن یا بیش‌تر باید گواهینامه‌ای مناسب را داشته باشد.
- ۲ متقاضی گواهینامه باید:
 ۱. حداقل ۱۸ سال سن داشته باشد؛
 ۲. با الزامات صدور گواهینامه برای ملوانان تشکیل‌دهنده قسمتی از نگهبانی ناوبری انطباق داشته باشد؛
 ۳. علاوه بر داشتن صلاحیت برای فعالیت به عنوان یک ملوان تشکیل‌دهنده قسمتی از نگهبانی ناوبری، از خدمت دریایی تایید شده به مدت‌های زیر در بخش عرشه برخوردار باشد:
 - ۳.۱ کمتر از ۱۸ ماه نباشد؛ یا
 - ۳.۲ کمتر از ۱۲ ماه نباشد و دوره آموزشی مورد تایید را به اتمام رسانده باشد؛ و
 ۴. با استنادرد صلاحیت مندرج در بخش الف-۲/۵ آیین‌نامه‌ی اس‌تی‌سی‌دبلیو منطبق باشد.
- ۳ اعضا باید استانداردهای صلاحیت مورد نیاز برای گواهینامه‌های صادر شده برای دریانوردان ماهر پیش از تاریخ اول ژانویه ۲۰۱۲ (۱۳۹۰/۱۰/۱۱) را با موارد مندرج برای گواهینامه در بخش الف-۲/۵ آیین‌نامه‌ی اس‌تی‌سی‌دبلیو مقایسه و نیاز به روز رسانی صلاحیت‌های این کارکنان را تعیین نمایند.
- ۴ تا تاریخ اول ژانویه ۲۰۱۲ (۱۳۹۰/۱۰/۱۱)، عضوی که در عین حال عضو کنوانسیون سازمان بین‌المللی کار برای صدور گواهینامه برای دریانوردان ماهر، ۱۹۴۶ برابر با ۱۳۲۵ (شماره ۷۴) است، می‌تواند به صدور، شناسایی و ظهورنویسی گواهینامه‌ها طبق الزامات کنوانسیون فوق‌ادامه دهد.
- ۵ تا تاریخ اول ژانویه ۲۰۱۷ (۱۳۹۵/۱۰/۱۱)، عضوی که در عین حال عضو کنوانسیون سازمان بین‌المللی کار برای صدور گواهینامه برای دریانوردان ماهر، ۱۹۴۶ برابر با ۱۳۲۵ (شماره ۷۴) است، می‌تواند به تجدید و تمدید گواهینامه‌ها و اسناد شناسایی طبق الزامات کنوانسیون فوق‌ادامه دهد.
- ۶ دریانوردان در صورتی از سوی یک عضو طبق الزامات این مقرره قلمداد می‌شوند که در ۶۰ ماه پیش از لازم‌الاجرا شدن این مقرره برای آن عضو، برای مدتی که کمتر از ۱۲ ماه نباشد در سمتی مرتبط در قسمت عرشه فعالیت نموده باشند.

فصل سوم
قسمت موتورخانه

مقرره ۳/۱

حداقل الزامات اجباری برای صدور گواهینامه‌های افسران مسئول نگهداری مهندسی در موتورخانه‌های دارای خدمه یا

مهندسین وظیفه در موتورخانه‌های خودکار موقت

۱. هر افسر مسئول نگهداری مهندسی در موتورخانه‌های دارای کارکنان با مهندسین وظیفه در موتورخانه‌های خودکار موقت بر روی کشتی‌های دریایی با ماشین‌آلات رانش اصلی با توان رانش ۷۵۰ کیلووات یا بیش‌تر باید گواهینامه شایستگی را داشته باشد.
۲. متقاضی گواهینامه باید:
 ۱. حداقل ۱۸ سال سن داشته باشد؛
 ۲. دوره ترکیبی آموزش مهارت‌های کارگاهی و خدمت دریایی نباید شده که کمتر از ۱۲ ماه نباشد را به عنوان قسمتی از یک برنامه آموزشی تأیید شده گذرانده باشد، که در احراز الزامات بخش الف-۳/۱ آیین‌نامه‌ی اس‌تی‌سی‌دی‌لیو شامل آموزش در کشتی باشد و در یک دفترچه سوابق آموزشی مورد تأیید ثبت گردد، یا به طور دیگر گذراندن یک دوره ترکیبی آموزش مهارت کارگاهی و خدمت دریایی تأیید شده که کمتر از ۳۶ ماه نباشد مشروط بر اینکه از این مدت، حداقل ۳۰ ماه خدمت دریایی در قسمت موتور باشد؛
 ۳. در طول مدت خدمت دریایی مورد لزوم خود، وظایف نگهداری موتور را تحت نظارت مستقیم سرمهندس یا افسر مهندس شایسته دیگری طوری انجام داده باشد که از شش ماه کمتر نشود؛
 ۴. تحصیلات و آموزش تأیید شده را به اتمام رسانده و استاندارد صلاحیت مندرج در بخش الف-۳/۱ آیین‌نامه‌ی اس‌تی‌سی‌دی‌لیو را احراز نموده باشد؛
 ۵. استانداردهای صلاحیت مندرج در بند ۲ بخش الف-۶/۱ بندهای ۱ تا ۴ بخش الف-۶/۲ بندهای ۱ تا ۴ بخش الف-۶/۳ و بندهای ۱ تا ۲ بخش الف-۶/۴ آیین‌نامه‌ی اس‌تی‌سی‌دی‌لیو را احراز نموده باشد.

مقرره ۳/۲

حداقل الزامات اجباری برای گواهینامه‌های سرمهندسان و مهندسان دوم در کشتی‌های دارای ماشین‌آلات رانش

اصلی با توان رانش ۳۰۰۰ کیلووات یا بیش‌تر

۱. هر سرمهندس و مهندس دوم شاغل در کشتی‌های دریایی با ماشین‌آلات رانش اصلی با توان رانش ۳۰۰۰ کیلووات یا بیش‌تر باید گواهینامه شایستگی را داشته باشد.
۲. متقاضی گواهینامه باید:
 ۱. الزامات صدور گواهینامه افسران مسئول نگهداری مهندسی در کشتی‌های دریایی با ماشین‌آلات رانش اصلی با توان رانش ۷۵۰ کیلووات یا بیش‌تر را احراز نموده و دارای خدمت دریایی تأیید شده در آن سمت به مدت لازم به صورت زیر باشد:
 - ۱.۱. برای دریافت گواهینامه به عنوان مهندس دوم، کمتر از ۱۲ ماه به عنوان افسر مهندس شایسته نداشته باشد؛
 - ۱.۲. برای دریافت گواهینامه سرمهندسی، کمتر از ۳۶ ماه نداشته باشد؛ با این حال این مدت ممکن است کاهش یابد اما کمتر از ۲۴ ماه نشود مشروط بر این که حداقل ۱۲ ماه از مدت خدمت دریایی در مقام مهندس دوم بوده باشد.
 ۲. آموزش‌ها و تحصیلات تأیید شده را به اتمام رسانده و استاندارد صلاحیت مندرج در بخش الف-۳/۲ آیین‌نامه‌ی اس‌تی‌سی‌دی‌لیو را احراز نموده باشد.

مقرره ۳/۳

حداقل الزامات اجباری برای گواهینامه‌های افسران سرمهندس و افسران مهندس دوم در کشتی‌های دارای

ماشین‌آلات رانش اصلی با توان رانش بین ۷۵۰ و ۳۰۰۰ کیلووات

۱. هر سرمهندس و مهندس دوم در کشتی‌های دریایی با ماشین‌آلات رانش اصلی با توان رانش بین ۷۵۰ و ۳۰۰۰ کیلووات باید گواهینامه شایستگی را داشته باشد.
۲. متقاضی گواهینامه باید:
 ۱. الزامات صدور گواهینامه برای افسران مسئول نگهداری مهندسی را احراز نموده باشد و:
 - ۱.۱. برای دریافت گواهینامه به عنوان مهندس دوم، کمتر از ۱۲ ماه خدمت دریایی تایید شده به عنوان افسر مهندس کمکی یا افسر مهندس نداشته باشد؛ و
 - ۱.۲. برای دریافت گواهینامه به عنوان سرمهندس، کمتر از ۲۴ ماه خدمت دریایی تایید شده نداشته باشد که حداقل ۱۲ ماه از آن در حین داشتن شایستگی به عنوان مهندس دوم بوده باشد.
 ۲. آموزش‌ها و تحصیلات تالیف شده را به اتمام رسانده و استاندارد صلاحیت مندرج در بخش الف-۳/۳ آیین‌نامه‌ی اس‌تی‌سی‌دبلیو را احراز نموده باشد.
۳. هر افسر مهندس شایسته فعالیت به عنوان افسر مهندس دوم در کشتی‌های دریایی با ماشین‌آلات رانش اصلی با توان رانش ۳۰۰۰ کیلووات یا بیش‌تر می‌تواند به عنوان افسر سرمهندس در کشتی‌های دارای ماشین‌آلات رانش اصلی با توان رانش کمتر از ۳۰۰۰ کیلووات فعالیت نماید، مشروط بر این که گواهینامه وی بدین منظور ظهرونیسی شود.

مقرره ۳/۴

حداقل الزامات اجباری برای گواهینامه‌های ملوانان تشکیل دهنده قسمتی از نگهداری در موتورخانه‌های دارای خدمه

یا تعیین شده برای اجرای وظایفی در موتورخانه‌های خودکار موقت

۱. هر ملوان تشکیل دهنده بخشی از نگهداری موتورخانه یا اجرای وظایفی در موتورخانه‌های خودکار موقت در کشتی‌های دریایی با ماشین‌آلات رانش اصلی با توان رانش ۷۵۰ کیلووات یا بیش‌تر باید گواهینامه‌ای برای انجام این وظایف داشته باشد، به استثناء ملوانان تحت آموزش و ملوانانی که وظایفی با ماهیت غیرتخصصی دارند.
۲. متقاضی گواهینامه باید:
 ۱. حداقل ۱۶ سال سن داشته باشد؛
 ۲. موارد زیر را به اتمام رسانده باشد:
 - ۲.۱. خدمت دریایی تایید شده، شامل آموزش و تجربه دریایی به مدتی که کمتر از شش ماه نباشد؛ یا
 - ۲.۲. آموزش خاص، قبل از دریا یا در کشتی، شامل یک دوره خدمت دریایی تایید شده که کمتر از دو ماه نباشد؛ و
 ۳. استاندارد صلاحیت مندرج در بخش الف-۳/۴ آیین‌نامه‌ی اس‌تی‌سی‌دبلیو را احراز نموده باشد.
۳. تجربه دریایی، آموزش و خدمت دریایی مورد لزوم در زیربندهای ۲.۲.۱ و ۲.۲.۲ باید مرتبط با وظایف نگهداری موتورخانه باشد و شامل انجام وظایفی گردد که اجرای آن تحت نظارت مستقیم یک افسر مهندس صلاحیتدار یا یک ملوان شایسته باشد.

مقرره ۳/۵

حداقل الزامات اجباری برای گواهینامه‌های ملوانان به عنوان دریانورد ماهر موتور در موتورخانه‌های دارای خدمه با

تعیین شده برای اجرای وظایفی در موتورخانه‌های خودکار موقت

۱. هر دریانورد ماهر موتور شاغل در کشتی‌های دریایما با ماشین‌آلات رانش اصلی با توان رانش حداقل ۷۵۰ کیلووات یا بیش‌تر باید گواهینامه مناسب را داشته باشد.
۲. متقاضی گواهینامه باید:
 ۱. حداقل ۱۸ سال سن داشته باشد؛
 ۲. الزامات صدور گواهینامه برای ملوانان تشکیل‌دهنده قسمتی از نگرهبانی در موتورخانه‌های دارای خدمه یا تعیین شده برای اجرای وظایفی در موتورخانه‌های خودکار موقت را احراز نموده باشد؛
 ۳. علاوه بر دانش شایستگی برای فعالیت به عنوان یک ملوان تشکیل‌دهنده بخشی از نگرهبانی مهندسی، از خدمت دریایی تایید شده به مدت‌های زیر در قسمت عرشه برخوردار باشد:
 - ۳.۱. کمتر از ۱۲ ماه نداشته باشد؛ یا
 - ۳.۲. کمتر از شش ماه نیاشد و آموزش تایید شده‌ای را به اتمام رسانده باشد؛ و
 ۴. استاندارد صلاحیت مندرج در بخش الف-۳/۵ آیین‌نامه‌ی اس‌تی‌سی‌دبلیو را احراز نموده باشد.
۳. هر عضو باید استانداردهای صلاحیت مورد نیاز ملوانان در قسمت موتور را برای صدور گواهینامه‌ها قبل از تاریخ اول ژانویه ۲۰۱۲ (۱۳۹۰/۱/۱۱) را با موارد مشخص شده برای گواهینامه در بخش الف-۳/۵ آیین‌نامه‌ی اس‌تی‌سی‌دبلیو مقایسه نماید و اگر لازم باشد، نیاز به به‌روزرسانی صلاحیت‌های این خدمه را تعیین نماید.
۴. دریانوردان در صورتی از سوی یک عضو طبق الزامات این مقرره قلمداد می‌شوند که در ۶۰ ماه پیش از لازم‌الاجرا شدن این مقرره برای آن عضو، به مدتی که کمتر از ۱۲ ماه نگردد در سمتی مرتبط در قسمت موتور فعالیت نموده باشند.

مقرره ۳/۶

حداقل الزامات اجباری برای گواهینامه‌های افسران فنی - الکترونیک

۱. هر افسر فنی - الکترونیک شاغل در کشتی‌های دریایما با ماشین‌آلات رانش اصلی با توان رانش ۷۵۰ کیلووات یا بیش‌تر باید گواهینامه شایستگی را داشته باشد.
۲. متقاضی گواهینامه باید:
 ۱. حداقل ۱۸ سال سن داشته باشد؛
 ۲. آموزش مهارت‌های کارگاهی همراه با خدمت دریایی تایید شده که کمتر از ۱۲ ماه نیاشد را به اتمام رسانده باشد که از آن کمتر از ۶ ماه نباید خدمت دریایی به عنوان قسمتی از برنامه آموزشی تایید شده‌ای باشد که الزامات بخش الف-۳/۶ از آیین‌نامه‌ی اس‌تی‌سی‌دبلیو را احراز نماید و در دفترچه سوابق آموزشی مورد تایید مستند گردد، یا به طور دیگر نباید کمتر از ۳۶ ماه آموزش مهارت‌های کارگاهی همراه با خدمت دریایی تایید شده را دارا باشد که از آن نباید کمتر از ۳۰ ماه خدمت دریایی در قسمت موتورخانه باشد.
 ۳. آموزش‌ها و تحصیلات تایید شده را به اتمام رسانده و استاندارد صلاحیت مندرج در بخش الف-۳/۶ آیین‌نامه‌ی اس‌تی‌سی‌دبلیو را احراز نموده باشد؛ و
 ۴. استانداردهای صلاحیت مشخص شده در بند ۲ بخش الف-۶/۱، بندهای ۱ تا ۴ بخش الف-۶/۲، بندهای ۱ تا ۴ بخش الف-۶/۳ و بندهای ۱ تا ۳ بخش الف-۶/۴ آیین‌نامه‌ی اس‌تی‌سی‌دبلیو را احراز نموده باشد.

- ۳ هر عضو باید استانداردهای صلاحیت مورد نیاز افسران فنی- الکترونیک برای صدور گواهینامه‌ها قبل از تاریخ اول ژانویه ۲۰۱۲ (۱۳۹۰/۱۰/۱۱) را با موارد مشخص شده برای گواهینامه در بخش الف-۳/۶ آیین‌نامه‌ی اس‌تی‌سی‌دبلیو مقایسه و نیاز به به‌روزرسانی صلاحیت‌های این خدمه را تعیین نماید.
- ۴ دریانوردان در صورتی از سوی یک عضو طبق الزامات این مقرر قلمداد می‌شوند که در ۶۰ ماه قبل از لازم‌الاجرا شدن این مقرر برای آن عضو، به مدتی که از ۱۲ ماه کمتر نباشد در سمتی مرتبط در قسمت عرشه فعالیت نموده و با استاندارد صلاحیت مشخص شده در بخش الف-۳/۶ آیین‌نامه‌ی اس‌تی‌سی‌دبلیو منطبق باشند.
- ۵ صرفنظر از الزامات بندهای ۱ تا ۶ فوق، اعضا ممکن است فرد دارای شایستگی‌های مناسب را در اجرای بعضی وظایف مندرج در بخش الف-۳/۶ توانا قلمداد نمایند.

مقرره ۳/۷

حداقل الزامات اجباری برای گواهینامه‌های ملوانان فنی- الکترونیک

- ۱ هر ملوان فنی- الکترونیک شاعل در کشتی‌های دریابما با ماشین‌آلات رانش اصلی با توان رانش ۷۵۰ کیلووات یا بیش‌تر باید گواهینامه مناسب داشته باشد.
- ۲ متقاضی گواهینامه باید:
 ۱. حداقل ۱۸ سال سن داشته باشد؛
 ۲. یکی از شرایط زیر را داشته باشد:
 - ۲.۱. اتمام خدمت دریایی تایید شده، شامل آموزش و تجربه دریایی که کمتر از ۱۲ ماه نباشد؛ یا
 - ۲.۲. اتمام دوره آموزشی تایید شده، شامل خدمت دریایی تایید شده که کمتر از ۶ ماه نباشد؛ یا
 - ۲.۳. شایستگی‌هایی که صلاحیت‌های فنی جدول الف-۳/۷ را احراز نموده و خدمت دریایی تایید شده که کمتر از ۳ ماه نباشد؛ و
 ۳. استاندارد صلاحیت مندرج در بخش الف-۳/۷ آیین‌نامه‌ی اس‌تی‌سی‌دبلیو را احراز نموده باشد.
- ۳ هر عضو باید استانداردهای صلاحیت مورد نیاز ملوانان فنی- الکترونیک را برای صدور گواهینامه‌ها قبل از تاریخ اول ژانویه ۲۰۱۲ (۱۳۹۰/۱۰/۱۱) را با موارد مشخص شده برای گواهینامه در بخش الف-۳/۷ آیین‌نامه‌ی اس‌تی‌سی‌دبلیو مقایسه نموده و در صورت نیاز، لزوم به‌روزرسانی صلاحیت‌های این خدمه را تعیین نماید.
- ۴ دریانوردان در صورتی از سوی یک عضو طبق الزامات این مقرر قلمداد می‌شوند که در ۶۰ ماه قبل از لازم‌الاجرا شدن این مقرر برای آن عضو، به مدتی که از ۱۲ ماه کمتر نباشد در سمتی مرتبط در قسمت عرشه فعالیت نموده و با استاندارد صلاحیت مشخص شده در بخش الف-۳/۷ آیین‌نامه‌ی اس‌تی‌سی‌دبلیو منطبق باشند.
- ۵ صرفنظر از الزامات بندهای ۱ تا ۴ فوق، اعضا ممکن است فرد دارای شایستگی‌های مناسب را در اجرای بعضی وظایف مندرج در بخش الف-۳/۷ آیین‌نامه‌ی اس‌تی‌سی‌دبلیو توانا قلمداد نمایند.

فصل چهارم

مخابرات رادیویی و کاربران رادیویی

توضیح

الزامات اجباری مرتبط با نگهداری رادیویی در مقررات رادیویی و کنوانسیون بین‌المللی اصلاح شده ایمنی جان اشخاص در دریا، ۱۹۷۴ برابر با ۱۳۵۳، درج شده است. الزامات مرتبط با نگهداری رادیویی نیز در کنوانسیون بین‌المللی اصلاح شده ایمنی جان اشخاص در دریا (سولاس، ۱۹۷۴ برابر با ۱۳۵۳) و رهنمودهای مصوب سازمان بین‌المللی دریانوردی^۱ درج شده است.

مقرره ۴/۱ - کاربرد

- ۱ به جز موارد مندرج در بند ۲، الزامات این فصل برای کاربران رادیویی شاغل در کشتی‌های دارای سامانه جهانی اضطرار و ایمنی دریانوردی (جی‌ام‌دی‌اس‌اس) طبق موارد توصیه شده در کنوانسیون بین‌المللی اصلاح شده ایمنی جان اشخاص در دریا، ۱۹۷۴ برابر با ۱۳۵۳، اجرا می‌گردد.
- ۲ کاربران رادیویی شاغل در کشتی‌های غیرملزم به اجرای الزامات جی‌ام‌دی‌اس‌اس در فصل چهارم کنوانسیون سولاس ملزم به اجرای الزامات این فصل نیستند. با این حال، کاربران رادیویی شاغل در این کشتی‌ها باید از الزامات مقررات رادیویی پیروی نمایند. مرجع دریایی باید اطمینان حاصل نماید گواهینامه‌های مناسب توصیه شده در مقررات رادیویی برای این کاربران رادیویی صادر یا شناسایی می‌شوند.

مقرره ۴/۲ - حداقل الزامات اجباری برای صدور گواهینامه‌های کاربران رادیویی جی‌ام‌دی‌اس‌اس

- ۱ هر فرد مسئول یا مجری وظایف رادیویی در یک کشتی ملزم به شرکت در فعالیت‌های جی‌ام‌دی‌اس‌اس باید گواهینامه مناسب مرتبط با جی‌ام‌دی‌اس‌اس، صادر یا شناسایی شده توسط مرجع دریایی به موجب الزامات مقررات رادیویی داشته باشد.
- ۲ به علاوه هر متقاضی گواهینامه شایستگی طبق این مقرره برای خدمت در یک کشتی ملزم به داشتن تاسیسات رادیویی طبق کنوانسیون بین‌المللی اصلاح شده نجات جان اشخاص در دریا، ۱۹۷۴ برابر با ۱۳۵۳، باید:
 ۱. حداقل ۱۸ سال سن داشته باشد؛ و
 ۲. آموزش‌ها و تحصیلات تایید شده را به اتمام رسانده و استاندارد صلاحیت مشخص شده در بخش الف-۴/۲ آیین‌نامه‌ی اس‌تی‌سی‌دبلیو را احراز نموده باشد.

۱- رجوع کنید به راهنمای نگهداری دریایی برای سیستم جهانی اضطرار و ایمنی دریایی (جی‌ام‌دی‌اس‌اس) مرتبط با مناطق دریایی آ ۳ و آ۴ مصوب سازمان بین‌المللی دریانوردی از طریق قطعنامه آ ۷۰۲ (۱۷).

فصل پنجم

الزامات خاص آموزش برای خدمه شاغل در بعضی انواع کشتی‌ها

مقرره ۵/۱-۱

حداقل الزامات اجباری برای آموزش و شایستگی های فرماندهان، افسران و ملوانان شاغل در کشتی‌های حمل مواد

شیمیایی و نفتی

۱. افسران و ملوانان موظف به اجرای وظایف و مسئولیت‌های خاص مرتبط با بار یا تجهیزات بار در کشتی‌های حمل مواد شیمیایی یا نفتی باید گواهینامه آموزش پایه برای عملیات بار کشتی‌های حمل مواد شیمیایی یا نفتی را داشته باشند.
۲. هر متقاضی گواهینامه آموزش پایه برای عملیات بار کشتی‌های حمل مواد شیمیایی یا نفتی باید طبق بخش الف-۶/۱ آیین‌نامه‌ی اس‌تی‌سی‌دبلیو آموزش پایه را به اتمام رسانده باشد و موارد زیر را انجام دهد:
 ۱. حداقل سه ماه خدمت دریایی تایید شده کشتی‌های حمل مواد شیمیایی و نفتی، و احراز استاندارد صلاحیت مشخص شده در بند ۱، بخش الف-۵/۱-۱ آیین‌نامه‌ی اس‌تی‌سی‌دبلیو؛ یا
 ۲. یک دوره آموزش پایه تایید شده برای عملیات بار کشتی‌های حمل مواد شیمیایی و نفتی، و احراز استاندارد صلاحیت مندرج در بند ۱، بخش الف-۵/۱-۱ آیین‌نامه‌ی اس‌تی‌سی‌دبلیو.
۳. فرماندهان، افسران سرمهندس، افسران ارشد، مهندسان دوم و هر فرد دیگر دارای مسئولیت مستقیم بارگیری، تخلیه، مراقبت در حال انتقال، جابه‌جایی کالا، شستشوی مخزن و سایر عملیات مرتبط با بار در کشتی‌های حمل مواد نفتی باید گواهینامه آموزش پیشرفته برای عملیات بار کشتی‌های حمل مواد نفتی را داشته باشند.
۴. هر متقاضی گواهینامه آموزش پیشرفته برای عملیات بار کشتی‌های حمل مواد نفتی باید:
 ۱. الزامات صدور گواهینامه آموزش پایه برای عملیات بار کشتی‌های حمل مواد شیمیایی و نفتی را احراز نموده باشند؛ و
 ۲. علاوه بر داشتن شایستگی دریافت گواهینامه آموزش پایه برای عملیات بار کشتی‌های حمل مواد شیمیایی و نفتی، موارد زیر را دارا باشد:
 - ۲.۱. حداقل سه ماه خدمت دریایی تایید شده در کشتی‌های حمل مواد نفتی؛ یا
 - ۲.۲. حداقل یک ماه آموزش تایید شده در کشتی‌های حمل مواد نفتی در سمتی هم‌تراز اضافی (بدون مسئولیت)، که شامل حداقل سه عملیات بارگیری و سه تخلیه باشد و در یک دفتر ثبت آموزش تایید شده، با در نظر داشتن راهنمای بخش ب-۵/۱-۱ مستند گردد؛ و
 ۳. آموزش پیشرفته تایید شده برای عملیات بار کشتی‌های حمل مواد نفتی را به اتمام رسانده و استاندارد صلاحیت مشخص شده در بند ۲، بخش الف-۵/۱-۱ آیین‌نامه‌ی اس‌تی‌سی‌دبلیو را احراز نموده باشد.
۵. فرماندهان، افسران سرمهندس، افسران ارشد، افسران مهندس دوم و هر فرد دیگر دارای مسئولیت مستقیم بارگیری، تخلیه، مراقبت درانتقال، جابه‌جایی بار، شستشوی مخزن و سایر عملیات مرتبط با بار در کشتی‌های حمل مواد شیمیایی باید گواهینامه آموزش پیشرفته برای عملیات بار کشتی‌های حمل مواد شیمیایی را داشته باشند.
۶. هر متقاضی گواهینامه آموزش پیشرفته برای عملیات بار کشتی‌های حمل مواد شیمیایی باید:
 ۱. الزامات صدور گواهینامه آموزش پایه برای عملیات بار کشتی‌های حمل مواد شیمیایی و نفتی را احراز نموده باشد؛ و
 ۲. علاوه بر داشتن شایستگی دریافت گواهینامه آموزش پایه برای عملیات بار کشتی‌های حمل مواد شیمیایی و نفتی، موارد زیر را دارا باشد:
 - ۲.۱. حداقل سه ماه خدمت دریایی تایید شده در کشتی‌های حمل مواد شیمیایی؛ یا
 - ۲.۲. حداقل یک ماه آموزش تایید شده در یک تانکر شیمیایی در سمتی هم‌تراز اضافی (بدون مسئولیت)، که شامل حداقل سه عملیات بارگیری و سه تخلیه باشد و در یک دفتر ثبت آموزش تایید شده، با در نظر داشتن راهنمای بخش ب-۵/۱-۱ مستند گردد؛ و

- ۳ آموزش پیشرفته تایید شده برای عملیات بار کشتی حمل مواد شیمیایی را به اتمام رسانده و استاندارد صلاحیت مشخص شده در بند ۳ بخش الف-۱-۵/۱ آیین نامه ی اس.تی.سی.دبلیو را احراز نموده باشند.
- ۷ مراجع دریایی باید اطمینان حاصل نمایند گواهینامه مهارت برای دریانوردانی صادر می شود که دارای شایستگی طبق بندهای ۲، ۴ یا ۶ حسب مورد، می باشند، و یا این که گواهینامه شایستگی یا مهارت موجود به صورت کامل شناسایی گردد.

مقرره ۲-۵/۱

حداقل الزامات اجباری برای آموزش و شایستگی های فرماندهان، افسران و ملوانان شاغل در کشتی های حمل گاز مایع

- ۱ افسران و ملوانان موظف به اجرای وظایف و مسئولیت های خاص مرتبط با بار یا تجهیزات بار در کشتی های حمل گاز مایع باید دارای گواهینامه آموزش پایه برای عملیات بار کشتی های حمل گاز مایع باشند.
- ۲ هر متقاضی گواهینامه آموزش پایه برای عملیات بار کشتی های حمل گاز مایع باید آموزش پایه طبق الزامات بخش الف-۶/۱ آیین نامه ی اس.تی.سی.دبلیو را به اتمام رسانده باشند و موارد زیر را انجام دهد:
 ۱. حداقل سه ماه خدمت دریایی تایید شده بر روی کشتی های حمل گاز مایع، و احراز استاندارد صلاحیت مندرج در بند ۱، بخش الف-۲-۵/۱ آیین نامه ی اس.تی.سی.دبلیو؛ یا
 ۲. یک دوره آموزش پایه تایید شده برای عملیات بار کشتی های حمل گاز مایع، و احراز استاندارد صلاحیت مشخص شده در بند ۱، بخش الف-۲-۵/۱ آیین نامه ی اس.تی.سی.دبلیو.
- ۳ فرماندهان، افسران سرمهندس، افسران ارشد، افسران مهندس دوم و هر فرد دیگر دارای مسئولیت مستقیم بارگیری، تخلیه، مراقبت در انتقال، شستشوی مخزن و سایر عملیات مرتبط با بار در کشتی های حمل گاز مایع باید دارای گواهینامه آموزش پیشرفته برای عملیات بار کشتی های حمل گاز مایع باشند.
- ۴ هر متقاضی گواهینامه آموزش پیشرفته برای عملیات بار کشتی های حمل گاز مایع باید:
 ۱. الزامات صدور گواهینامه آموزش پایه برای عملیات بار کشتی های حمل گاز مایع را احراز نماید؛ و
 ۲. علاوه بر داشتن شایستگی دریافت گواهینامه آموزش پایه برای عملیات بار کشتی های حمل گاز مایع، موارد زیر را دارا باشد:
 - ۲.۱. حداقل سه ماه خدمت دریایی تایید شده در کشتی های حمل گاز مایع؛ یا
 - ۲.۲. حداقل یک ماه آموزش تایید شده در یک کشتی حمل گاز مایع در سمتی همتر از اضافی (بدون مسئولیت)، که شامل حداقل سه عملیات بارگیری و سه تخلیه باشد و در یک دفتر ثبت آموزش تایید شده، با در نظر داشتن راهنمای بخش ب-۵/۱ مستند گردد؛ و
۳. آموزش پیشرفته تایید شده برای عملیات بار کشتی های حمل گاز مایع را به اتمام رسانده و استاندارد صلاحیت مشخص شده در بند ۲، بخش الف-۲-۵/۱ آیین نامه ی اس.تی.سی.دبلیو را احراز نموده باشند.
- ۵ مراجع دریایی باید اطمینان حاصل نمایند یک گواهینامه مهارت برای دریانوردانی صادر می شود که دارای شایستگی طبق بندهای ۲ یا ۴ حسب مورد، را دارند، و یا این که گواهینامه شایستگی موجود به صورت کامل شناسایی می گردد.

مقرره ۲/۵

حداقل الزامات اجباری برای آموزش و شایستگی های فرماندهان، افسران، ملوانان و سایر خدمه شاغل در

کشتی های مسافری

- ۱ این مقرره در مورد فرماندهان، افسران، ملوانان و سایر خدمه شاغل در کشتی های مسافری در سفرهای بین المللی اجرا می گردد. مراجع دریایی باید قابلیت اعمال این مقرره برای خدمه شاغل در کشتی های مسافری در سفرهای داخلی را تعیین نمایند.

- ۲ پیش از موظف شدن به اجرای وظایف بر روی کشتی‌های مسافری، دریانوردان باید آموزش‌های الزامی توسط بند ۴ تا ۷ زیر را با توجه به سمت، وظایف و مسئولیت‌های خود به اتمام رسانده باشند.
- ۳ دریانوردان ملزم به گذراندن آموزش‌های لازم مندرج در بند ۴ تا ۷ زیر باید، در مقاطع حداکثر پنج ساله، نسبت به گذراندن دوره‌های بازآموزی و یا ارایه شواهدی مبنی بر کسب استاندارد صلاحیت ظرف پنج سال گذشته اقدام نمایند.
- ۴ فرماندهان، افسران و سایر خدمه که طبق فهرست جمعی وظایف موظف به کمک‌رسانی به مسافران در شرایط اضطراری در کشتی‌های مسافری می‌باشند، باید آموزش‌های مدیریت گروهی مشخص شده در بند ۱، بخش الف-۵/۲ آیین‌نامه‌ی اس‌تی‌سی‌دبلیو را گذرانده باشند.
- ۵ خدمه ارایه‌کننده خدمات مستقیم به مسافران در فضاهای مسافری در کشتی‌های مسافری باید آموزش‌های ایمنی مشخص شده در بند ۲، بخش الف-۵/۲ آیین‌نامه‌ی اس‌تی‌سی‌دبلیو را گذرانده باشند.
- ۶ فرماندهان، افسران سرمهندس، افسران ارشد، افسران مهندس دوم و هر فرد دیگری که طبق فهرست جمعی وظایف مسئولیت ایمنی مسافران در شرایط اضطراری در کشتی‌های مسافری را برعهده دارند، باید آموزش‌های تأیید شده مدیریت بحران و رفتارشناسی انسان مشخص شده در بند ۲، بخش الف-۵/۲ آیین‌نامه‌ی اس‌تی‌سی‌دبلیو را گذرانده باشند.
- ۷ فرماندهان، افسران سرمهندس، افسران ارشد، افسران مهندس دوم و هر فرد دیگر دارای مسئولیت مستقیم امور سوار و پیاده شدن مسافران، تخلیه، بارگیری و بستن بارها، و یا بستن دریچه‌های بدنه بر روی کشتی‌های مسافری رو-رو باید آموزش‌های تأیید شده ایمنی مسافران، ایمنی بار و یکپارچگی بدنه مشخص شده در بند ۴، بخش الف-۵/۲ آیین‌نامه‌ی اس‌تی‌سی‌دبلیو را گذرانده باشند.
- ۸ مراجع دریایی باید اطمینان حاصل نمایند شواهد مستند مربوط به اتمام دوره‌های آموزشی برای تمامی افراد دارای شایستگی طبق الزامات این مقرره صادر می‌گردد.

فصل ششم

فعالیت‌های اضطراری، ایمنی شغلی، امنیت، مراقبت‌های پزشکی و نجات

مقرره ۶/۱ - حداقل الزامات اجباری برای آشناسازی‌های ایمنی، آموزش و درس‌های پایه برای تمامی دریانوردان

- ۱ دریانوردان باید آموزش‌ها و درس‌های پایه و آشناسازی‌های ایمنی را طبق بخش الف-۶/۱ آیین‌نامه‌ی اس‌تی‌سی‌دبلیو دریافت و استاندارد مناسب صلاحیت مندرج در آن را احراز نمایند.
- ۲ درموردی که آموزش پایه از شرایط لازم برای صدور گواهینامه ذکر نشده باشد، گواهینامه مهارت دال بر شرکت دارنده گواهینامه در دوره آموزش پایه باید صادر شود.

مقرره ۶/۲ - حداقل الزامات اجباری برای صدور گواهینامه‌های حرفه‌ای در شناور بقا، قایق‌های نجات و قایق‌های

نجات تندرو

- ۱ هر متقاضی گواهینامه مهارت در شناور بقا، و قایق‌های نجات به جز قایق‌های نجات تندرو باید:
 ۱. حداقل ۱۸ سال سن داشته باشد؛
 ۲. دارای خدمت دریایی تایید شده که کمتر از ۱۲ ماه نباشد و یا شرکت در یک دوره آموزشی تایید شده و خدمت دریایی تایید شده که کمتر از ۶ ماه نباشد؛ و
 ۳. استاندارد صلاحیت برای گواهینامه‌های مهارت در شناور بقا و قایق‌های نجات مندرج در بندهای ۱ تا ۴، بخش الف-۶/۲ آیین‌نامه‌ی اس‌تی‌سی‌دبلیو را احراز نموده باشد.
- ۲ هر متقاضی گواهینامه مهارت در قایق‌های نجات تندرو باید:
 ۱. دارای یک گواهینامه مهارت در شناور بقا و قایق‌های نجات به غیر از قایق‌های نجات تندرو باشد؛
 ۲. در یک دوره آموزشی تایید شده شرکت نموده باشد؛ و
 ۳. استاندارد صلاحیت برای گواهینامه‌های مهارت در قایق‌های نجات تندرو، مندرج در بندهای ۷ تا ۱۰، بخش الف-۶/۲ آیین‌نامه‌ی اس‌تی‌سی‌دبلیو را احراز نموده باشد.

مقرره ۶/۳ - حداقل الزامات اجباری برای آموزش آتش‌نشانی پیشرفته

- ۱ دریانوردان تعیین شده برای کنترل عملیات‌های آتش‌نشانی باید آموزش‌های پیشرفته در خصوص فنون آتش‌نشانی، با تمرکز خاص بر روی سازماندهی، راهکارها و فرماندهی طبق الزامات بندهای ۱ تا ۴، بخش الف-۶/۳ آیین‌نامه‌ی اس‌تی‌سی‌دبلیو را گذرانده و استاندارد صلاحیت مندرج در آنها را احراز نموده باشند.
- ۲ درموردی که آموزش پیشرفته آتش‌نشانی در شرایط لازم برای صدور گواهینامه ذکر نشده است، یک گواهینامه مهارت دال بر شرکت دارنده گواهینامه در دوره آموزش پیشرفته آتش‌نشانی باید صادر شود.

مقرره ۶/۴ - حداقل الزامات اجباری مرتبط با کمک‌های اولیه و مراقبت‌های پزشکی

- ۱ دریانوردان تعیین شده برای ارایه کمک‌های اولیه در کشتی باید استاندارد صلاحیت کمک‌های اولیه پزشکی مشخص شده در بندهای ۱ تا ۳، بخش الف-۶/۴ آیین‌نامه‌ی اس‌تی‌سی‌دبلیو را احراز نمایند.
- ۲ دریانوردان تعیین شده به عنوان مسئول مراقبت‌های پزشکی در کشتی باید استاندارد صلاحیت مراقبت‌های پزشکی در کشتی مشخص شده در بندهای ۴ تا ۶، بخش الف-۶/۴ آیین‌نامه‌ی اس‌تی‌سی‌دبلیو را احراز نمایند.
- ۳ درموردی که آموزش کمک‌های اولیه یا مراقبت‌های پزشکی در شرایط لازم برای صدور گواهینامه ذکر نشده است، یک گواهینامه مهارت دال بر شرکت دارنده گواهینامه در دوره آموزش کمک‌های اولیه یا مراقبت‌های پزشکی باید صادر شود.

مقرره ۶/۵ - حداقل الزامات اجباری برای صدور گواهینامه‌های مهارت برای افسران امنیتی کشتی‌ها

۱. هر متقاضی گواهینامه مهارت به عنوان افسر امنیتی کشتی باید:
 ۱. دارای خدمت دریایی تایید شده که کمتر از ۱۲ ماه نباشد و یا خدمت دریایی مناسب و آگاهی با عملیات کشتی‌ها باشند؛ و
 ۲. استاندارد صلاحیت برای گواهینامه‌های مهارت به عنوان افسر امنیت کشتی، مندرج در بندهای ۱ تا ۴، بخش الف-۶/۵ آیین‌نامه‌ی اس‌تی‌سی‌دبلیو را احراز نموده باشند.
۲. مراجع دریایی باید اطمینان حاصل نمایند برای هر فرد واجد صلاحیت طبق الزامات این مقرره گواهینامه مهارت صادر می‌گردد.

مقرره ۶/۶ - حداقل الزامات اجباری برای آموزش و دستورالعمل‌های مرتبط امنیتی پایه برای تمامی دریانوردان

۱. دریانوردان باید آشنایی‌های امنیتی و آموزش‌ها یا دستورالعمل‌های آگاهی امنیتی طبق بخش الف-۶/۶ آیین‌نامه‌ی اس‌تی‌سی‌دبلیو دریافت و استاندارد صلاحیت قابل اعمال مندرج در آن را احراز نمایند.
۲. درموردی که آگاهی امنیتی در شرایط لازم برای صدور گواهینامه ذکر نشده است، یک گواهینامه مهارت دال بر شرکت دارنده گواهینامه در دوره آگاهی امنیتی باید صادر شود.
۳. پیش از لازم‌الاجرا شدن این مقرره، اعضا باید الزامات خود برای دریانوردان دارای شایستگی لازم برای دریافت گواهینامه یا قادر به کسب آن را با الزامات مندرج در بند ۴، بخش الف-۶/۶ آیین‌نامه‌ی اس‌تی‌سی‌دبلیو مقایسه و نیاز به به‌روزرسانی شایستگی‌های دریانوردان را بررسی نمایند.

دریانوردان دارای وظایف امنیتی تعیین شده

۴. دریانوردان دارای وظایف امنیتی تعیین شده باید استاندارد صلاحیت مشخص شده در بندهای ۶ تا ۸، بخش الف-۶/۶ آیین‌نامه‌ی اس‌تی‌سی‌دبلیو را احراز نمایند.
۵. درموردی که آموزش درباره وظایف امنیتی تعیین شده در شرایط لازم برای صدور گواهینامه ذکر نشده است، یک گواهینامه مهارت دال بر شرکت دارنده گواهینامه در دوره آموزشی درباره وظایف امنیتی تعیین شده باید صادر شود.
۶. پیش از لازم‌الاجرا شدن این مقرره، اعضا باید استانداردهای آموزشی امنیتی خود برای دریانوردان دارای شایستگی لازم برای دریافت گواهینامه یا قادر به کسب آن را با الزامات مندرج در بند ۸، بخش الف-۶/۶ آیین‌نامه‌ی اس‌تی‌سی‌دبلیو مقایسه و نیاز به به‌روزرسانی شایستگی‌های دریانوردان را بررسی نمایند.

فصل هفتم

گواهینامه‌های جایگزین

مقرره ۷/۱ - صدور گواهینامه‌های جایگزین

- صرف‌نظر از الزامات صدور گواهینامه مندرج در فصل‌های دوم و سوم از این ضمیمه، اعضا می‌توانند گواهینامه‌هایی به غیر از گواهینامه‌های مندرج در مقررات این فصل‌ها را مستقیماً صادر نمایند یا اجازه صدور دهند، مشروط بر این که:
 - وظایف مرتبط و سطوح مسئولیت مورد نظر برای درج بر روی این گواهینامه‌ها و اسناد شناسایی انتخاب شده از، و مشابه با آنهایی است که در بخش‌های الف-۲/۱، الف-۲/۲، الف-۲/۳، الف-۲/۴، الف-۲/۵، الف-۳/۱، الف-۳/۲، الف-۳/۳، الف-۳/۴، الف-۳/۵ و الف-۴/۲-۴/۳ آیین‌نامه‌ی اس‌تی‌سی‌دیلیو بیان شده است؛
 - مقتضیات تحصیلات و آموزش‌های تایید شده را به اتمام رسانده و الزامات استانداردهای صلاحیت تجویز شده در بخش‌های مرتبط آیین‌نامه‌ی اس‌تی‌سی‌دیلیو و مندرج در بخش الف-۷/۱ این آیین‌نامه را برای وظایف و سطوح مسئولیت مورد نظر که در این گواهینامه‌ها و اسناد شناسایی درج می‌گردد را احراز نمایند؛
 - مقتضیات خدمت دریایی تایید شده‌ای را به اتمام رسانده باشند که مناسب میزان کارایی در انجام وظایف و سطوحی باشد که در گواهینامه درج می‌گردد. حداقل مدت خدمت دریایی باید معادل مدت خدمت دریایی باشد که در فصول ۲ و ۳ از این ضمیمه تجویز شده است. با این حال، این مدت نباید از حداقل مدت خدمت دریایی مندرج در بخش الف-۷/۲ آیین‌نامه‌ی اس‌تی‌سی‌دیلیو کمتر باشد؛
 - مقتضیات گواهینامه‌ها، که باید فعالیت‌های ناوبری را در سطح عملیاتی اجرا نمایند، باید الزامات قابل اعمال در مقررات فصل چهارم، حسب مورد، برای اجرای وظایف مخابراتی طبق مقررات رادیویی را احراز نمایند؛ و
 - گواهینامه‌ها طبق الزامات مقرره ۱/۲ و الزامات مندرج در فصل هفتم آیین‌نامه‌ی اس‌تی‌سی‌دیلیو صادر می‌شوند.
- هیچ گواهینامه‌ای نباید به موجب این فصل صادر شود، مگر عضو اطلاعات را به سازمان بین‌المللی دریانوردی در انطباق با ماده ۴ و مقرره ۱/۷ ارسال نموده باشد.

مقرره ۷/۲ - گواهینامه دریانوردان

- هر دریانورد مجری وظیفه یا گروهی از وظایف مشخص شده در جداول الف-۲/۱، الف-۲/۲، الف-۲/۳، الف-۲/۴ یا الف-۲/۵ فصل دوم یا در جداول الف-۳/۱، الف-۳/۲، الف-۳/۳، الف-۳/۴ یا الف-۳/۵ فصل سوم یا الف-۴/۲ فصل چهارم آیین‌نامه‌ی اس‌تی‌سی‌دیلیو باید یک گواهینامه شایستگی یا مهارت را حسب مورد، داشته باشد.

مقرره ۷/۳ - اصول حاکم بر صدور گواهینامه‌های جایگزین

- هر عضوی که می‌خواهد گواهینامه‌هایی جایگزین را صادر کند یا از اجازه صدور آن را بدهد، باید از اجرای اصول زیر اطمینان حاصل نماید:
 - هیچ سامانه دیگری نباید برای صدور گواهینامه مورد استفاده قرار گیرد، مگر این که میزان ایمنی در دریا و تاثیرات جلوگیری از آلودگی آن حداقل برابر با موارد مندرج در سایر فصول باشد؛ و
 - هرگونه ترتیبات برای گواهینامه جایگزین صادره به موجب این فصل باید قابلیت تمویض این گواهینامه‌ها را با گواهینامه‌های صادر شده به موجب سایر فصول را داشته باشد.
- در اصل قابلیت تمویض در بند ۱ باید اطمینان حاصل شود که:
 - دریانوردان دارای گواهینامه به موجب ترتیبات فصل‌های دوم و/یا سوم و فصل هفتم می‌توانند بر روی کشتی‌های دارای سازماندهی داخلی سنتی و غیره، فعالیت نمایند؛ و
 - دریانوردان به گونه‌ای برای ترتیبات خاص در درون کشتی تربیت نشده‌اند که خدمت آنها بر روی کشتی‌های دیگر را غیرممکن سازد.
- در هنگام صدور گواهینامه‌ها طبق الزامات این فصل، اصول زیر باید مدنظر قرار بگیرند:

۱. صدور گواهینامه‌های جایگزین نباید به خودی خود باعث شود:
 - ۱.۱. تعداد خدمه بر روی کشتی کاهش یابد؛
 - ۱.۲. یکپارچگی حرفه‌ای دریانوردان کاهش یابد یا از آنها «مهارت‌زدایی» شود؛ یا
 - ۱.۳. موظف شدن یک نفر دارای یک گواهینامه در طول یک نگهبانی خاص به اجرای ترکیبی از وظایف افسران نگهبان موتور و عرشه توجه گردد؛ و
۲. فرد مسئول باید به عنوان فرمانده تعیین شود؛ و اجرای هر گونه ترتیبات برای گواهینامه جایگزین نباید تأثیراتی نامطلوب بر اختیارات و موقعیت قانونی فرمانده و سایرین داشته باشد.
۴. طبق اصول مندرج در بندهای ۱ و ۲ این مقرر، باید اطمینان حاصل شود که شایستگی افسران عرشه و همچنین افسران موتور به صورت مطلوب حفظ می‌شود.

فصل هشتم - نگهداری

مقرره ۸/۱ - سلامت برای انجام وظیفه

- ۱ هر مرجع دریایی به منظور جلوگیری از بروز خستگی شدید، باید:
 ۱. زمان‌های استراحت برای خدمه‌ای که نگهداری می‌گیرند و آن‌هایی که وظایف محوله به آنها در مورد ایمنی، امنیت و جاوگیری از آلودگی طبق الزامات بخش الف-۸/۱ از آیین‌نامه‌ی اس‌تی‌سی‌دبلیو است، را ایجاد نماید و به اجرا درآورد.
 ۲. الزام دارد که سامانه‌های نگهداری به گونه‌ای برنامه‌ریزی شوند که کارایی هیچ یک از خدمه نگهداری تحت تاثیر نامطلوب خستگی شدید قرار نگیرد و اولین نگهداری در آغاز سفر و نگهداری‌های بعدی به اندازه کافی استراحت نموده و توانایی انجام وظیفه را داشته باشند.
- ۲ هر مرجع دریایی باید به منظور جلوگیری از سوء استفاده از داروها و انکل، اطمینان حاصل نماید که تدابیر مقتضی طبق الزامات بخش الف-۸/۱ ضمن توجه کافی به راهنمای بخش ب-۸/۱ آیین‌نامه‌ی اس‌تی‌سی‌دبلیو اتخاذ شده است.

مقرره ۸/۲ - ترتیبات نگهداری و اصولی که باید رعایت شود

- ۱ مراجع دریایی باید به منظور حصول اطمینان از اجرای یک یا چند نگهداری مداوم و ایمن در تمامی اوقات بر روی تمامی کشتی‌های دریاییما، متناسب با شرایط و وضعیت غالب توجه شرکت‌ها، فرماندهان، افسران سرمهندس و تمام خدمه نگهداری را به رعایت الزامات، اصول و راهنمای مندرج در آیین‌نامه‌ی اس‌تی‌سی‌دبلیو معطوف نمایند.
- ۲ مراجع دریایی باید از فرماندهان تمامی کشتی‌ها بخواهند اطمینان حاصل نمایند ترتیبات نگهداری برای حفظ یک یا چند نگهداری ایمن با در نظر گرفتن شرایط و وضعیت غالب کفایت می‌نماید و این که موارد زیر تحت مدیریت مستقیم فرمانده باشد:
 ۱. افسران نگهداری مسئول ناوبر مسئولیت هدایت ایمن کشتی را در طول مدت انجام وظیفه خود بر عهده دارد، و در تمامی این مدت در پل فرماندهی یا نقطه مناسب دیگری مانند اتاق نقشه یا اتاق کنترل پل فرماندهی حضور دارد؛
 ۲. کاربران رادیویی مسئولیت حفظ نگهداری رادیویی مداوم بر روی بسامدهای مناسب را در طول مدت انجام وظیفه خود بر عهده دارند؛
 ۳. افسران مسئول نگهداری مهندسی، طبق تعریف آیین‌نامه‌ی اس‌تی‌سی‌دبلیو و تحت مدیریت افسر سرمهندس باید به صورت آماده‌باش برای حضور فوری در محوطه ماتین‌آلات آماده باشند و در صورت نیاز در طول مدت انجام وظیفه خود در این محوطه بمانند؛
 ۴. هنگامی که کشتی در لنگر بوده یا مهار شده است، به منظور ایمنی در تمامی اوقات، نگهداری یا نگهداری‌های موثر و متناسب برقرار شود، و اگر کشتی حامل کالاهای خطرناک است، سازماندهی چنین نگهداری یا نگهداری‌ها با توجه کامل به ماهیت، مقدار، بسته‌بندی و چینی کالای خطرناک و هر گونه شرایط غالب در کشتی، آب یا در ساحل باشد؛ و
 ۵. حسب مورد، یک یا چند نگهداری در تمامی اوقات برای مقاصد امنیتی اجرا می‌گردد.»

قطنامه ۲

اصلاحات مابین در مورد آیین‌نامه‌ی آموزش، صدور گواهینامه و نگهداری دریانوردان (اس‌تی‌سی‌دبلیو)

فراهامی (کنفرانس) مابین ۲۰۱۰ (۱۳۸۹)،

پس از تصویب قطنامه ۱ در خصوص تصویب اصلاحات ضمیمه کنوانسیون بین‌المللی استانداردهای آموزشی، صدور گواهینامه و نگهداری دریانوردان، ۱۹۷۸ برابر با ۱۳۵۷،

با اذعان به اهمیت ایجاد استانداردهای شایستگی اجباری و دقیق و سایر مفاد اجباری ضروری برای حصول اطمینان از این که تمامی دریانوردان به شیوه مناسب آموزش می‌بینند و از تجربه، مهارت و شایستگی کافی برای اجرای وظایف خود در عین تضمین ایمنی جان اشخاص و دارایی‌ها در دریا و حفاظت از محیط زیست دریایی برخوردار هستند،

همچنین با اذعان به ضرورت اصلاح به موقع این استانداردها و مفاد اجباری با هدف همگامی موثر با تحولات فن‌آوری، عملیات‌ها، فرایندها و شیوه‌های استفاده شده در کشتی‌ها،

با یادآوری این که بخش عمده‌ای از سوانح دریایی و آلودگی از خطای انسانی ناشی می‌شود،

با درک این که یکی از روش‌های موثر برای کاهش خطرات مرتبط با خطای انسانی در فعالیت کشتی‌های دریایما، حصول اطمینان از این مساله است که بالاترین سطح ممکن استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه و شایستگی درخصوص دریانوردان شاغل یا متقاضی اشتغال در این کشتی‌ها اعمال شود،

با تمایل به کسب و حفظ بالاترین سطح ممکن استانداردهای ایمنی جان اشخاص و دارایی‌ها در دریا و بندر، و حفاظت از محیط زیست دریایی،

پس از بررسی اصلاحات پیشنهادی آیین‌نامه‌ی آموزش، صدور گواهینامه و نگهداری دریانوردان (اس‌تی‌سی‌دبلیو)، در دو قسمت (الف) با عنوان «استانداردهای اجباری در مورد مفاد ضمیمه‌ی کنوانسیون اس‌تی‌سی‌دبلیو، ۱۹۷۸ برابر با ۱۳۵۷ (اصلاح شده)»، و (ب) با عنوان «راهنمای‌های توصیه شده در مورد مفاد کنوانسیون اس‌تی‌سی‌دبلیو، ۱۹۷۸ برابر با ۱۳۵۷ (اصلاح شده)»، که میان تمامی کشورهای عضو سازمان بین‌المللی دریانوردی و اعضای این کنوانسیون توزیع شده بود،

با توجه به این که بر اساس بند ۲، مقرر ۱/۱ ضمیمه کنوانسیون اس‌تی‌سی‌دبلیو، ۱۹۷۸ برابر با ۱۳۵۷، اصلاحات قسمت (الف) آیین‌نامه‌ی اس‌تی‌سی‌دبلیو باید طبق مفاد ماده ۱۲ کنوانسیون در خصوص تبوه اصلاح این ضمیمه تصویب، لازم‌الاجرا و اعمال شوند،

پس از بررسی اصلاحات پیشنهادی آیین‌نامه‌ی اس‌تی‌سی‌دبلیو که میان تمامی کشورهای عضو سازمان بین‌المللی دریانوردی و اعضای این کنوانسیون توزیع شده بود،

۶. اصلاحات آیین‌نامه‌ی آموزش، صدور گواهینامه و نگهداری دریانوردان (اس‌تی‌سی‌دبلیو)، مندرج در ضمیمه این قطنامه را تصویب می‌نماید؛

۷. بر اساس ماده ۱۱۲(الف)(۷) کنوانسیون، تعیین می‌نماید اصلاحات قسمت (الف) آیین‌نامه‌ی اس‌تی‌سی‌دبلیو از تاریخ اول جولای ۲۰۱۱ (۱۳۹۰/۴/۱۰) پذیرفته شده قلمداد می‌شوند، مگر این که تا پیش از آن تاریخ، بیش از یک سوم اعضای کنوانسیون، یا جمعی از اعضای دارای ناوگان تجاری یا مجموع ظرفیت ناخالص برابر یا حداقل ۵۰ درصد کل ظرفیت ناخالص ناوگان کشتی‌های تجاری بیش از ۱۰۰ تن در جهان، اعتراض خود را به این اصلاحات به دبیرکل سازمان بین‌المللی دریانوردی اعلام کرده باشند؛

۸. از اعضا می‌خواهد توجه داشته باشند که بر اساس ماده ۱۱۲(الف)(۹) کنوانسیون، اصلاحات قسمت (الف) آیین‌نامه‌ی اس‌تی‌سی‌دبلیو مندرج در ضمیمه این قطنامه در تاریخ اول ژانویه ۲۰۱۲ (۱۳۹۰/۱۰/۱۱) لازم‌الاجرا خواهند شد اگر طبق بند ۲ فوق پذیرفته شده قلمداد شوند؛

۹. توصیه می‌نماید راهنمای‌های مندرج در قسمت (ب) آیین‌نامه‌ی اس‌تی‌سی‌دبلیو (اصلاح شده) از تاریخ لازم‌الاجرا شدن اصلاحات قسمت (الف) آیین‌نامه‌ی اس‌تی‌سی‌دبلیو، توسط تمامی اعضای این کنوانسیون مدنظر قرار بگیرند؛

۱۰. از کارگروه (کمیته) ایمنی دریانوردی می‌خواهد آیین‌نامه‌ی اس‌تی‌سی‌دبلیو را تحت بازنگری نگاه دارد و به شیوه مناسب اصلاح نماید؛

۱۱. از دبیرکل سازمان بین‌المللی دریانوردی می‌خواهد نسخه‌هایی تأیید شده از این قطنامه و متن اصلاحات آیین‌نامه‌ی اس‌تی‌سی‌دبلیو مندرج در ضمیمه آن را در اختیار تمامی اعضای کنوانسیون قرار دهد؛

۱۲. همچنین از دبیرکل سازمان بین‌المللی دریانوردی می‌خواهد نسخه‌هایی تأیید شده این قطنامه و ضمایم آن را در اختیار تمامی کشورهای عضو سازمان بین‌المللی دریانوردی که عضو این کنوانسیون نیستند، نیز قرار دهد.

ضمیمه

اصلاحات مانیل در مورد آیین‌نامه‌ی آموزش، صدور گواهینامه و نگهبانی دریانوردان (اس‌تی‌سی‌دبلیو)

۱ متن حاضر جایگزین قسمت (الف) آیین‌نامه‌ی آموزش، صدور گواهینامه و نگهبانی دریانوردان (اس‌تی‌سی‌دبلیو) شده است:

قسمت (الف)

استانداردهای اجباری در مورد مفاد ضمیمه‌ی کنوانسیون اس‌تی‌سی‌دبلیو

مقدمه

۱ این قسمت از آیین‌نامه‌ی اس‌تی‌سی‌دبلیو، حاوی مفاد اجباری است که در ضمیمه‌ی کنوانسیون بین‌المللی استانداردهای آموزشی، گواهینامه و نگهبانی دریانوردان ۱۹۷۸ برابر با ۱۳۵۷ (اصلاح شده)، به طور خاص به آن اشاره شده است و از این پس، به عنوان کنوانسیون اس‌تی‌سی‌دبلیو یاد می‌شود. این مفاد، جزئیات حداقل استانداردهایی که اعضا لازم است رعایت کنند تا به مفاد کنوانسیون، اثر کافی و کامل ببخشند را ارائه می‌دهد.

۲ همچنین، این قسمت، استانداردهای صلاحیت را شامل می‌شود که ضروری است، متقاضیان برای صدور و تجدید اعتبار گواهینامه‌های شایستگی خود، به موجب مفاد کنوانسیون اس‌تی‌سی‌دبلیو، ارایه کنند. به منظور روشن شدن رابطه‌ی بین مفاد جایگزین گواهینامه از فصل هفتم و مفاد گواهینامه از فصول دوم، سوم و چهارم، توانایی‌های مشخص شده در استانداردهای صلاحیت، حسب مورد، تحت عملکرد هفت‌گانه زیر دسته‌بندی شده است:

۱. ناوبری
۲. جابه‌جایی و چینش کالا
۳. کنترل عملیات کشتی و مراقبت از افراد در کشتی
۴. مهندسی دریایی
۵. الکتریکی، الکترونیک و کنترل مهندسی
۶. تعمیر و نگهداری
۷. مخبرات رادیویی

در سطوح مسئولیتی زیر:

۱. سطح مدیریتی
۲. سطح عملیاتی
۳. سطح پشتیبانی

عملکردها و سطوح مسئولیت، با عناوین فرعی، در جداول استانداردهای صلاحیت مندرج در فصول ۲، ۳ و ۴ این قسمت مشخص شده است. گستره‌ی عملکرد، در سطحی از مسئولیت که در عنوان فرعی بیان شده، برحسب توانایی‌های فهرست شده به موجب ستون ۱ از آن جدول، تعریف شده است. معنی «عملکرد» و «سطح مسئولیت»، در بخش الف-۱/۱ در تعاریف واژگان کلی، درج شده است.

۳ شماره‌گذاری بخش‌های این قسمت، طبق شماره‌گذاری مقررات موجود در ضمیمه‌ی کنوانسیون اس‌تی‌سی‌دبلیو است. متون این بخش‌ها ممکن است به قسمت‌های شماره‌گذاری شده و بندهایی تقسیم شود، اما این شماره‌گذاری، تنها منحصر به آن متن است.

فصل اول

استانداردهای مربوط به مفاد کلی

بخش الف-۱/۱

تعاریف و توضیحات

۱. تعاریف و توضیحات مندرج در ماده ۲ و مقرر ۱/۱، در مورد واژه‌های استفاده شده در قسمت‌های (الف) و (ب) این آیین‌نامه به طور یکسان اعمال می‌شود. علاوه بر آن، تعاریف مکمل زیر تنها در این آیین‌نامه به کار برده می‌شود:
 ۱. استاندارد صلاحیت، به معنای سطحی از شایستگی به دست آمده برای عملکرد مناسب وظایف در کشتی طبق معیارهای بین‌المللی توافق شده آن طور که در اینجا تنظیم گردیده و دربرگیرنده استانداردها یا سطوح آگاهی، درک و مهارت نمایش داده شده مشروح است.
 ۲. سطح مدیریتی به معنای سطحی از مسئولیت است که وابسته به:
 - ۲.۱. خدمت، به عنوان فرمانده، افسر اول، افسر سرمهندس یا افسر مهندس دوم در کشتی دریایما باشد، و
 - ۲.۲. حصول اطمینان از انجام همه عملکردها در محدوده‌ی مشخص شده‌ی مسئولیتی، به طور مناسب است؛
 ۳. سطح عملیاتی، به معنای سطحی از مسئولیت است که وابسته به:
 - ۳.۱. خدمت، به عنوان افسر نگرهبان مسئول ناوبری یا مهندسی یا مهندس وظیفه‌ی تعیین شده برای موتورخانه‌های بدون خدمه‌ی دوره‌ای، یا خدمت، به عنوان کاربر رادیویی روی کشتی دریایما است، و
 - ۳.۲. برقراری کنترل مستقیم در رابطه با عملکرد مربوط به همه وظایف در محدوده‌های مشخص مسئولیتی، طبق روش‌های مناسب و تحت هدایت مستقیم فردی است که در سطح مدیریتی در آن حیطه مسئولیت دارد؛
 ۴. سطح پشتیبانی، به معنای سطحی از مسئولیت وابسته به انجام کارها، وظایف و اگذار شده یا مسئولیت‌های تخصیص یافته در کشتی دریایما است، که تحت هدایت فردی قرار دارد که در سطح مدیریتی و عملیاتی خدمت می‌کند؛
 ۵. معیارهای ارزشیابی، در ستون ۴ جداول «خصوصیات حداقل استاندارد صلاحیت»، در قسمت (الف) درج شده است که، فراهم کننده‌ی اصولی برای یک ارزیاب، به منظور ارایه این قضاوت است که آیا یک متقاضی، می‌تواند به کارها، وظایف و مسئولیت‌های مرتبط مبادرت ورزد یا خیر؛ و
 ۶. ارزشیابی مستقل، به معنای ارزشیابی توسط اشخاص شایسته، مناسب و مستقل و خارج از محدوده‌ی واحد یا فعالیت است که در حال ارزشیابی قرار دارد، به منظور تایید آن که اداره‌ی امور و به‌کارگیری روش‌های عملیاتی در جهت حصول اطمینان از سلامت آنان برای دستیابی به اهداف تعیین شده در همه سطوح مدیریت، سازمان‌دهی، برعهده گرفته شده است و در داخل خود نیز، کنترل می‌شود.

بخش الف-۱/۲

گواهینامه‌ها و اسناد شناسایی

۱. همان طور که در بند ۶ مقرر ۱/۲ آمده، هنگامی که سند شناسایی مورد لزوم توسط ماده‌ی ۶ کنوانسیون، در جملات مندرج در خود گواهینامه آورده می‌شود، آن گواهینامه، باید در فرمی که پس از این نشان داده می‌شود، صادر شود، مشروط بر آن که، کلمات «یا تا تاریخ انقضای هر تجدید اعتبار این گواهینامه که ممکن است در ظهر گواهینامه بیاید»، در روی فرم ظاهر شود، و مفادی که برای ثبت تجدید اعتبار در ظهر فرم ظاهر می‌شود، در صورت لزوم تمویض گواهینامه به محض انقضای مهلت، حذف شوند. راهنمایی تکمیل این فرم، در بخش ب-۱/۲ این آیین‌نامه درج شده است.

(کشور)

**گواهینامه صادر شده به موجب مفاد کنوانسیون استانداردهای آموزشی، صدور گواهینامه
 و نگهبانی دریانوردان، ۱۹۷۸ برابر با ۱۳۵۷
 (اصلاح شده)**

دولت گواهی می‌کند که.....
 به طور کامل، طبق مفاد مقرر..... از کنوانسیون فوق (اصلاح شده) شایسته شناخته شده است و برای انجام وظایف مندرج در سطوح مشخص شده زیر صلاحیت دارد، مشروط به هر نوع محدودیت نشان داده شده تا..... یا تا تاریخ انقضای هر اعتبار انقضا شده از این گواهینامه، آن طور که در ظهر آن، نشان داده شده است.

محدودیت‌های مورد عمل (اگر باشد)	سطح	وظیفه

دارنده قانونی این گواهینامه، ممکن است در سمت زیر با سمت‌های مشخص شده در الزامات تامین لیمن نقرات قابل اعمال توسط مرجع دریایی خدمت کند.

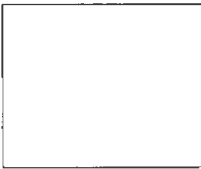
محدودیت‌های مورد عمل (اگر باشد)	سمت

شماره‌ی گواهینامه..... صادر شده در.....
 (مهر رسمی)

امضا مقام رسمی کاملاً مجاز

نام مقام رسمی کاملاً مجاز

اصل این گواهینامه، باید طبق بند ۱۱ مقرره‌ی ۱/۲، کنوانسیون، در زمانی که دارنده‌ی آن در کشتی خدمت می‌کند، در دسترس باشد.
تاریخ تولد دارنده‌ی گواهینامه
امضا دارنده‌ی گواهینامه
عکس دارنده‌ی گواهینامه



بدین وسیله اعتبار این گواهینامه تجدید می‌شود تا
(مهر رسمی)

امضا مقام رسمی کاملاً مجاز

تاریخ تجدید اعتبار
نام مقام رسمی کاملاً مجاز

بدین وسیله اعتبار این گواهینامه تجدید می‌شود تا
(مهر رسمی)

امضا مقام رسمی کاملاً مجاز

تاریخ تجدید اعتبار
نام مقام رسمی کاملاً مجاز

۲

به استثناء آن چه در بند ۱ آمده است، استفاده از این فرم، گواه صدور گواهینامه‌ای است که در زیر نشان داده شده است، مشروط بر این که، کلمات «یا تا تاریخ انقضا هر تجدید اعتبار این سند شناسایی که ممکن است در ظهر آن بیاید»، در روی این فرم، ظاهر شود و مفاد ثبت تجدید اعتبار، که در ظهر فرم می‌آید در موردی که لازم است سند شناسایی، به محض انقضا تمویض شود، حذف گردد. راهنمایی تکمیل فرم، در بخش ب-۱/۲ این آیین‌نامه درج شده است.



(کشور)

**سند شناسایی گواه بر گواهینامه صادر شده به موجب مفاد کنوانسیون استانداردهای آموزشی، صدور گواهینامه
 و نگهبانی دریانوردان، ۱۹۷۸ برابر با ۱۳۵۷
 (اصلاح شده)**

دولت گواهی می‌کند که گواهینامه‌ی شماره
 برای که از هر نظر نایسته شناخته شده، طبق مفاد مقررهی
 کنوانسیون فوق (اصلاح شده)، صادر شده است و برای انجام وظایف مندرج در سطوح مشخص شده زیر صلاحیت دارد، مشروط به هر نوع
 محدودیت نشان داده شده تا یا تا تاریخ انقضا هر تجدید اعتبار انقضا شده از این سند شناسایی که ممکن است در
 ظاهر آن، نشان داده شود.

محدودیت‌های مورد عمل (اگر باشد)	سطح	وظیفه

دارنده قانونی این سند شناسایی، ممکن است در سمت زیر یا سمت‌های مشخص شده در الزامات تامین ایمن نفرات قابل اعمال توسط مرجع دریایی
 خدمت کند.

محدودیت‌های مورد عمل (اگر باشد)	سمت

شماره‌ی سند شناسایی صادر شده در
 (مهر رسمی)

.....
 امضا مقام رسمی کاملاً مجاز

.....
 نام مقام رسمی کاملاً مجاز

اصل این سند شناسایی ، باید طبق بند ۱۱ مقررهی ۱/۲، کنوانسیون، در زمانی که دارنده‌ی آن در کشتی خدمت می‌کند، در دسترس باشد.
 تاریخ تولد دارنده‌ی سند شناسایی
 امضا دارنده‌ی سند شناسایی
 عکس دارنده‌ی سند شناسایی



بدین وسیله اعتبار این سند شناسایی تجدید می‌شود تا (مهر رسمی)	
امضا مقام رسمی کاملاً مجاز	تاریخ تجدید اعتبار
نام مقام رسمی کاملاً مجاز	نام مقام رسمی کاملاً مجاز
بدین وسیله اعتبار این سند شناسایی تجدید می‌شود تا (مهر رسمی)	
امضا مقام رسمی کاملاً مجاز	تاریخ تجدید اعتبار
نام مقام رسمی کاملاً مجاز	نام مقام رسمی کاملاً مجاز

۳

این فرم به منظور گواهی بر شناسایی گواهینامه‌ای که در زیر نشان داده شده است، استفاده می‌شود، به استثنای این که کلمات «یا تا تاریخ انقضا هر تجدید اعتبار این سند شناسایی که ممکن است در ظهر آن نشان داده شود»، در روی فرم ظاهر شود و مفاد ثبت تجدید اعتباری که در پشت فرم می‌آید هنگامی که سند شناسایی لازم است به محض انقضای آن تعویض شود، باید حذف گردد. راهنمایی تکمیل این فرم، در بخش ب-۱/۲ این آیین‌نامه درج شده است.

بیست

شماره: ۱۹۵/۲۴۷۰-۱

تاریخ: ۱۳۹۳/۴/۱۵

بوست:

(کشور)

سند شناسایی گواه بر شناسایی گواهینامه صادر شده به موجب مفاد کنوانسیون استانداردهای آموزشی، صدور

گواهینامه

و نگهداری در یانوردان، ۱۹۷۸ برابر با ۱۳۵۷

(اصلاح شده)

دولت گواهی می‌کند که گواهینامه‌ی شماره‌ی صادره برای توسط یا از طرف دولت از هر نظر طبق مفاد مقررهی ۱/۱۰ کنوانسیون فوق (اصلاح شده) شناسایی شده است و دارنده‌ی قانونی آن، مجاز به انجام وظایف مندرج در سطوح مشخص شده زیر است، منوط به هر نوع محدودیت نشان داده شده تا یا تا تاریخ انقضا هر تجدید اعتبار این سند شناسایی آن طور که ممکن است در ظاهر آن، نشان داده شود.

محدودیت‌های مورد عمل (اگر باشد)	سطح	وظیفه

دارنده قانونی این سند شناسایی، ممکن است در سمت زیر یا سمت‌های مشخص شده در الزامات تامین ایمن نفرات قابل اعمال توسط مرجع دریایی خدمت کند.

محدودیت‌های مورد عمل (اگر باشد)	سمت

شماره‌ی سند شناسایی صادر شده در

(مهر رسمی)

.....
امضا مقام رسمی کاملاً مجاز

.....
نام مقام رسمی کاملاً مجاز

اصل این سند شناسایی، باید طبق بند ۱۱ مقررهی ۱/۲ کوانسیون، در زمانی که دارنده آن در کشتی خدمت می‌کند، در دسترس باشد.
تاریخ تولد دارندهی سند شناسایی
امضا دارندهی سند شناسایی
عکس دارندهی سند شناسایی



بدین وسیله اعتبار این سند شناسایی تجدید می‌شود تا
(مهر رسمی)
امضا مقام رسمی کاملاً مجاز
تاریخ تجدید اعتبار
نام مقام رسمی کاملاً مجاز
بدین وسیله اعتبار این سند شناسایی تجدید می‌شود تا
(مهر رسمی)
امضا مقام رسمی کاملاً مجاز
تاریخ تجدید اعتبار
نام مقام رسمی کاملاً مجاز

۴

به منظور استفاده از فرم‌های دیگر طبق بند ۱۰ مقررهی ۱/۲، که ممکن است متفاوت از فرم‌های تنظیم شده در این بخش باشد، اعضا باید اطمینان حاصل کنند که در همی موارد:

۱. همی اطلاعات مربوط به شناسایی و مشخصات شخصی فرد دارنده، از جمله: نام، تاریخ تولد، عکس و امضا، همراه با تاریخ صدور سند، در همان طرف سند درج و الصاق شده است؛ و
۲. همی اطلاعات مربوط به سمت یا سمت‌هایی که دارندهی آن‌ها محق به خدمت، طبق الزامات تامین ایمن نفرت، قابل اعمال توسط مرجع دریایی است، به اضافی هر گونه محدودیت، باید به طور مشخص نشان داده شده و به آسانی قابل شناسایی باشد.

صورت و ثبت گواهینامه‌ها

تایید خدمات دریایی

- ۵ اعضا در تایید خدمات دریایی الزام شده توسط کوانسیون، بهتر است اطمینان حاصل کنند که خدمت یاد شده، مرتبط با سطحی از شایستگی است که برای آن درخواست شده است، با در نظر گرفتن این که، به جز آشناسازی اولیه که با خدمت در کشتی‌های دریایما حاصل می‌شود، اهداف چنین خدمتی، اعطای مجوز به دریانورد، به منظور کسب معلومات و فرصت تمرین، تحت نظارت مناسب برای آن عملیات ایمن و مناسب دریایی، روش‌ها و وظایف عمومی است که مربوط به شایستگی درخواست شده می‌شود.

تایید دوره‌های آموزشی

۶. اعضا، در تایید دوره‌ها و برنامه‌های آموزشی، بهتر است در نظر داشته باشند که دوره‌های الگو شده از طرف سازمان بین‌المللی دریانوردی، می‌تواند زمینه آماده‌سازی آن دوره‌ها و برنامه‌ها را فراهم کند و اطمینان حاصل کنند که جزئیات اهداف یادگیری توصیه شده در آن، به طور مناسب، تحت پوشش قرار می‌گیرد.

دسترس‌ی الکترونیکی به امور ثبتی

۷. در روند نگهداری ثبت الکترونیکی، طبق بند ۱۵ مقرره‌ی ۱/۲، باید مفادی در نظر گرفته شود که مجوز دسترسی الکترونیکی کنترل شده‌ای را به امور ثبتی یا ثبت‌های الکترونیکی، اختصاص دهد، تا اعضا و شرکت‌ها بتوانند موارد زیر را تایید کنند:
۱. نام دریانوردی که برای وی گواهینامه، سند شناسایی، یا سایر اسناد شایستگی صادر شده است، شماره‌ی مربوط به آن، تاریخ صدور و تاریخ انقضای آن؛
 ۲. سمتی که دارنده‌ی اسناد، ممکن است در آن خدمت کند و هر محدودیتی مربوط به آن؛ و
 ۳. وظایفی که دارنده‌ی اسناد می‌تواند انجام دهد، سطوح مجاز شده و هر گونه محدودیت مربوط به آن.

ایجاد پایگاه اطلاعاتی برای ثبت گواهینامه

۸. در اجرای الزامات بند ۱۴ مقرره‌ی ۱/۲ برای ثبت فهرست گواهینامه‌ها و اسناد شناسایی، ایجاد یک پایگاه اطلاعاتی ضروری نیست مشروط بر این که تمامی اطلاعات لازم طبق مقرره‌ی ۱/۲ ثبت شوند و در دسترس قرار بگیرند.
۹. بهتر است، اقلام اطلاعاتی زیر به طور ثبت شده بر کاغذ یا به صورت ثبت الکترونیکی، طبق مقرره‌ی ۱/۲، در دسترس قرار گیرند:
۱. وضعیت گواهینامه
اعتبار
تعلیق
ابطال
گزارش مقفودی
از بین رفتن
- همراه با درج سابقه‌ی ای از تغییرات انجام شده، مبنی بر وضعیتی که در حال حاضر دارند، شامل: تاریخ مربوط به تغییرات صورت پذیرفته

۲. جزئیات گواهینامه

- نام دریانورد
- تاریخ تولد
- ملیت
- جنسیت
- ترجیحاً یک عکس
- شماره‌ی سند مرتبط
- تاریخ صدور
- تاریخ انقضا
- آخرین تاریخ اعتبار مجدد
- جزئیات مجوز(های) موقت

۳. جزئیات شایستگی

استاندارد شایستگی اس‌تی‌سی‌دلیو (مانند، مقررهی ۲/۱)

سمت

وظیفه

سطح مسئولیت

سند شناسایی

محدودیت‌ها

۴. جزئیات پزشکی

تاریخ صدور آخرین گواهینامه‌ی پزشکی، مربوط به صدور یا تجدید اعتبار گواهینامه‌ی شایستگی.

بخش الف - ۱/۳

اصول پوشش دهنده‌ی سفرهای نزدیک ساحل

۱. در بین سایر موارد، هنگامی که یک عضو، سفرهای نزدیک ساحل را تعریف می‌کند، به منظور اعمال تغییرات در موضوعات مندرج در ستون ۲ جداول صلاحیت استاندارد که در فصول ۲ و ۳ قسمت (الف) آیین‌نامه وجود دارد، با در نظر گرفتن تاثیر بر ایمنی و امنیت همه‌ی کشتی‌ها و محیط زیست دریایی، برای صدور گواهینامه‌های معتبر جهت خدمت در کشتی‌های محق به برافراشتن پرچم آن عضو و اشتغال در این چنین سفرها موارد زیر را باید در نظر بگیرد:

۱. نوع کشتی و تجارتی که به آن اشتغال دارد؛

۲. ظرفیت ناخالص کشتی و قدرت نیروی محرکه اصلی، بر حسب کیلووات؛

۳. ماهیت و طول سفرها؛

۴. حداکثر فاصله از یک پناهگاه؛

۵. کفایت منطقه‌ی تحت پوشش و دقت وسایل موقعیت‌یابی دریانوردی؛

۶. شرایط معمول هوای غالب در ناحیه‌ی سفرهای نزدیک ساحل؛

۷. مفاد مربوط به تسهیلات ارتباطی ساحلی و روی کشتی برای تجسس و نجات؛ و

۸. در دسترس بودن حمایت ساحلی، به ویژه در ارتباط با نگهداری فنی در کشتی.

۲. برای کشتی‌هایی که در سفرهای نزدیک ساحل اشتغال دارند، در نظر نیست که تحت این بهانه که آن‌ها به طور مستمر در محدوده‌های مشخص شده در سفرهای نزدیک به ساحل اعضای همسایه دریانوردی می‌کنند، سفرهای خود را به سراسر جهان گسترش دهند.

بخش الف - ۱/۴

روش‌های کنترل

۱. روش ارزیابی ارایه شده در بند ۱.۳ مقررهی ۱/۴، برآمده از هر نوع رویداد بیان شده در آن بند، باید به شکل تاییدیه‌ای، به منظور کسب صلاحیت خدمه‌ای باشند، که در حقیقت لازم است، مهارت‌های لازم و مربوط به آن رویداد را فرا بگیرند.

۲. باید در نظر داشت، هنگامی که این ارزیابی انجام می‌پذیرد، روش‌های به کار گرفته شده در کشتی، در ارتباط با آیین‌نامه بین‌المللی مدیریت ایمنی (آی‌اس‌ایم) باشد و این که، مفاد این کنوانسیون نیز محدود به صلاحیت به‌کارگیری ایمن آن روش‌ها است.

- ۳ روش‌های کنترل به موجب این کنوانسیون، باید به استانداردهای صلاحیت مربوط به هر یک از دریانوردان روی کشتی محدود شود و مهارت‌های آنان، آن طور که در قسمت (الف) این آیین‌نامه تعریف شده است، در ارتباط با نگهداری باشد. ارزیابی صلاحیت در کشتی باید با تایید گواهینامه‌های دریانوردان آغاز شود.
- ۴ صرف‌نظر از تایید گواهینامه، در ارزیابی به موجب بند ۱.۳ مقررهی ۱/۴، می‌توان از دریانوردان خواست که مهارت مربوط را در محل وظیفه‌ی خود نشان دهند. این نمایش، می‌تواند به منزله‌ی تاییدیه‌ای بر این مهم باشد که الزامات عملیاتی، در ارتباط با استانداردهای نگهداری، برآورده شده است و توان مقابله‌ی مناسب در شرایط اضطراری، در محدوده‌ی صلاحیت دریانورد وجود دارد.
- ۵ در روند ارزیابی، باید تنها از روش‌های نمایش صلاحیت، به همراه معیارهای ارزشیابی و گستره‌ی استانداردهای ارایه شده در قسمت (الف) این آیین‌نامه استفاده شود.
- ۶ ارزیابی شایستگی مربوط به امنیت، برای دریانوردانی که دارای وظایف مشخص امنیتی هستند، تنها باید در صورتی انجام پذیرد که زمینه‌های روشنی، طبق مندرجات در فصل ۱۱/۲ کنوانسیون بین المللی نجات جان اشخاص در دریا (سولاس) وجود داشته باشد. در حالت‌های دیگر، ارزیابی باید محدود به تاییدیه‌ی گواهینامه‌ها و یا سندهای شناسایی دریانوردان باشد.

بخش الف-۱/۵

مفاد ملی

مفاد مقررهی ۱/۵، نباید چنان تفسیر شود که به منزله‌ی مانعی برای ارجاع وظایف آموزشی تحت نظارت یا در حالت‌های غیرقابل پیش‌بینی محسوب شود.

بخش الف-۱/۶

آموزش و ارزیابی

- ۱ هر عضو، باید اطمینان حاصل کند که انجام همه‌ی مراحل آموزشی و ارزیابی دریانوردان برای صدور گواهینامه به موجب کنوانسیون:
 ۱. ساختاری طبق برنامه‌های تحریر شده، از جمله، برخورداری از شیوه‌ها و وسایل مورد نیاز برای ارایه، روش‌ها، و موضوعات درسی ضروری دارد، که برای دستیابی به استاندارد صلاحیت تجویز شده است؛ و
 ۲. توسط اشخاص شایسته، برابر با بندهای ۴، ۵ و ۶ انجام، نظارت، ارزشیابی و حمایت می‌شود.
- ۲ اشخاص برگزارکننده‌ی ارزیابی یا آموزش حین خدمت در کشتی، تنها هنگامی باید این کار را انجام دهند که چنین ارزیابی یا آموزش به طور معکوس، در عملیات عادی کشتی اثرگذار نباشد و بتوانند زمان و توجه خود را، به طور کامل، به امور مربوط به آموزش یا ارزیابی، اختصاص دهند.

شایستگی‌های مدرسین، ناظرها و ارزیاب‌ها^۱

- ۳ هر عضو، باید اطمینان حاصل کند که مدرسین، ناظرها و ارزیاب‌ها، برای ارایه‌ی انواع خاص و سطوح آموزش یا امور مربوط به ارزیابی صلاحیت دریانوردان، چه در کشتی یا ساحل، طبق مفاد این بخش از کنوانسیون، مناسب و شایسته هستند.

آموزش حین خدمت

- ۴ هر شخصی که مسئولیت آموزش حین خدمت یک دریانورد را، چه در کشتی یا در ساحل، به منظور احراز شایستگی برای گواهینامه به موجب کنوانسیون بر عهده دارد، باید:
 ۱. برآوردی از برنامه‌ی آموزشی و درکی از اهداف آموزش خاص، به منظور ارایه‌ی نوع ویژه‌ی آموزشی که در حال انجام است داشته باشد؛

^۱ از دوره (های) مربوط الگوی سازمان بین‌المللی دریانوردی می‌توان در زمینه تدوین دوره‌ها استفاده نمود.

۲. شایسته‌ی وظیفه‌ای باشد که به خاطر آن، آموزش مورد نظر، در حال انجام است؛ و
۳. اگر در انجام آموزش از شبیه‌ساز استفاده می‌شود؛
- ۳.۱. رهنمودهای مناسب و مربوط به فنون تدریس، شامل: استفاده از شبیه‌سازها را دریافت کرده باشد، و
- ۳.۲. تجربه‌ی مربوط به کاربری عملیاتی انواع خاص شبیه‌ساز در حال استفاده را داشته باشد.
۵. شخص مسئول ناظر بر آموزش حین خدمت یک دریانورد، به منظور احراز شایستگی برای کسب گواهینامه به موجب کنوانسیون، باید درک کامل از برنامه‌ی آموزشی و اهداف خاص هر نوع آموزش در حال اجرا را داشته باشد.

ارزیابی صلاحیت

۶. شخص مجری ارزیابی صلاحیت حین خدمت یک دریانورد، به منظور استفاده از آن برای احراز شایستگی کسب گواهینامه توسط دریانورد به موجب کنوانسیون، چه در کشتی و یا در ساحل، باید:
 ۱. از سطح مناسب آگاهی و درک صلاحیت مورد ارزیابی، برخوردار باشد؛
 ۲. شایسته‌ی وظیفه‌ای باشد که برای آن، ارزیابی در حال انجام است؛
 ۳. راهنمایی مناسب، به منظور ارزیابی روش‌ها و عملکردها را کسب کرده باشد؛
 ۴. تجربه‌ی ارزیابی عملی را به دست آورده باشد؛ و
 ۵. در صورتی که در امر ارزیابی، از شبیه‌سازها استفاده می‌کند، دارای تجربه‌ی عملی ارزیابی، از آن نوع خاص شبیه ساز تحت نظارت باشد و این موضوع نیز مورد تایید یک ارزیاب با تجربه قرار گرفته باشد.

آموزش و ارزیابی در محدوده‌ی یک موسسه

۷. هر عضوی که یک دوره آموزشی، موسسه آموزشی، یا اعطا شایستگی توسط یک موسسه‌ی آموزشی را به عنوان قسمتی از الزامات خود، و برای صدور گواهینامه مورد لزوم، به موجب کنوانسیون، به رسمیت می‌شناسد، باید اطمینان حاصل کند که شایستگی‌ها و تجربه‌ی مدرسین و ارزیاب‌ها در اعمال استانداردهای کیفیت بخش الف-۱/۸ تحت پوشش قرار گرفته است، چنین شایستگی، تجربه و اعمال استانداردهای کیفیت، باید با آموزش مناسب در فنون تدریس، زویه و روش‌های آموزشی و ارزیابی همراه شود، و با همه‌ی الزامات قابل اعمال بندهای ۴ تا ۶، مطابقت داشته باشد.

بخش الف ۱/۷

تبادل اطلاعات

۱. اطلاعات مورد لزوم، براساس بند ۱ مقررهی ۱/۷، باید در فرم‌های تجویز شده در بندهای بعدی به دبیر کل ارسال شود.

قسمت ۱- ارسال اطلاعات اولیه

۲. در محدوده‌ی زمانی یک سال، بعد از لازم‌الاجرا شدن بند ۱/۷، هر عضو، باید در مورد اقداماتی که برای اجرای کامل و موثر کنوانسیون انجام داده، گزارش خود را که شامل موارد زیر است، را ارسال کند:
 ۱. جزئیات تماس و نمودار سازمانی وزارت، واحد یا نماینده‌ی دولتی مسئول اجرای امور کنوانسیون؛
 ۲. تشریح خلاصه‌ی اقدامات اداری و حقوقی فراهم شده و انجام گرفته، به منظور حصول اطمینان از انطباق، به ویژه با مقرره‌های ۱/۲، ۱/۶ و ۱/۹؛
 ۳. باینه‌ی واضحی از تحصیلات، آموزش، امتحانات، ارزیابی شایستگی و سیاست‌های تصویب شده به منظور صدور گواهینامه؛

۴. خلاصه فشرده‌ای از دوره‌ها، برنامه‌های آموزشی، آزمون‌ها و ارزیابی‌های فراهم آمده برای هر گواهینامه صادره شده در چارچوب کنوانسیون؛
۵. نمای کلی، مختصری از روش‌های مورد پیگیری برای اخذ مجوز، اعتبارنامه یا تاییدیه‌ی آموزش و آزمون‌ها، سلامت پزشکی و ارزیابی شایستگی مورد لزوم کنوانسیون، شرایط مرتبط با آن‌ها، و فهرست مجوزها، اعتبارنامه‌ها و تاییدیه‌های اعطا شده؛
۶. خلاصه‌ای فشرده از روش‌هایی که برای اعطا هر گونه مجوز موقت، به موجب ماده‌ی ۸ کنوانسیون پیگیری می‌شود؛ و
۷. نتایج حاصل از مقایسه‌ی انجام شده، متعاقب مقرره‌ی ۱/۱۱ و نمای کلی و فشرده‌ای از بازآموزی و آموزش‌های روزآمد اجباری.

قسمت ۲ - گزارش‌های بعدی

۳. هر عضو، باید در محدوده زمانی شش ماه پس از:
 ۱. حفظ یا تصویب هر تصمیمات یا ترتیبات آموزشی معادل در پیگیری ماده‌ی ۹، شرح کاملی از چنین ترتیبات؛
 ۲. شناسایی گواهینامه‌های صادره توسط عضو دیگر، گزارش خلاصه‌ای از اقدامات انجام شده به منظور اطمینان از انطباق با مقرره‌ی ۱/۱۰؛
۳. اعطای مجوز استخدام دریانوردان دارای گواهینامه‌های جایگزین، صادره شده به موجب مقرره‌ی ۷/۱ در کشتی‌های محق به برافراشتن پرچم خود، نسخه‌ی نمونه‌ای از هر نوع اسناد تأمین ایمن خدمه که برای آن کشتی‌ها صادره شده را به دبیر کل ارایه دهد.
۴. هر عضو، باید نتایج ارزشیابی انجام شده، متعاقب بند ۲ مقرره‌ی ۱/۸ را در محدوده‌ی زمانی شش ماه پس از پایان آن، گزارش کند. گزارش ارزشیابی باید شامل اطلاعات زیر باشد:
 ۱. شایستگی‌ها و تجارب آنان که ارزشیابی را انجام می‌دهند (مانند: گواهینامه‌ی شایستگی آنان، گواهی مبنی بر برخورداری از تجربه، به عنوان یک دریانورد و ارزشیاب مستقل، گواهی مبنی بر برخورداری از تجربه در رشته‌ی آموزش و ارزیابی دریانوردی، گواهی مبنی بر برخورداری از تجربه در اداره‌ی امور سامانه‌های صدور گواهینامه، یا هر گونه شایستگی یا تجربه‌ی دیگر)
 ۲. شرح وظایف مربوط به ارزیابی مستقل و مواردی که مربوط به عملکرد ارزیاب‌ها می‌شود؛
 ۳. فهرستی از موسسات آموزش یا مراکز پوشش داده شده توسط ارزشیابی مستقل؛ و
 ۴. نتایج حاصل ارزشیابی مستقل، شامل:
 ۱. تایید این که:
 - ۱.۱. همه‌ی مفاد قابل اعمال کنوانسیون و آیین‌نامه‌ی اس‌تی‌سی-دبلیو، از جمله اصلاحات آن، توسط سامانه‌ی مربوط به استانداردهای کیفیت آن عضو، در انطباق با بند ۳.۱ بخش الف-۱/۸، تحت پوشش است؛ و
 - ۱.۲. همه‌ی مراحل کنترل مدیریتی داخلی و اقدامات نظارتی و پیگیری‌های بعدی، طبق ترتیبات طراحی شده و روش‌های مستند است و برای اطمینان نسبت به دست‌یابی اهداف تعریف شده، در انطباق با بندهای ۳، ۴ بخش الف-۱/۸، موثر هستند؛
 ۲. خلاصه‌ی تشریحی از:
 - ۲.۱. نواقص یافت شده، در مدت ارزشیابی مستقل، اگر موجود باشد،
 - ۲.۲. اقدامات اصلاحی توصیه شده، در رابطه با نواقص شناسایی شده، و
 - ۲.۳. اقدامات اصلاحی انجام شده، در ارتباط با نواقصی که شناسایی شده است.
۵. اعضا، باید اقدامات در نظر گرفته در اجرای هر یک از اصلاحات اجباری بعدی کنوانسیون و آیین‌نامه‌ی اس‌تی‌سی-دبلیو، که شامل گزارش اولیه اطلاعات، متعاقب مقرره‌ی ۱/۷ یا هر گزارش پیشین، متعاقب مقرره‌ی ۱/۸ نمی‌شود را گزارش کنند. پس از لازم‌الاجرا شدن اصلاحات، متعاقب بند ۳ مقرره‌ی ۱/۸، گزارش بعدی، باید شامل اطلاعات مربوط باشد.
۶. اطلاعات مطوف به اقدامات اجباری، مربوط به اصلاحات اجباری کنوانسیون و آیین‌نامه‌ی اس‌تی‌سی-دبلیو، باید حسب اعمال، شامل موارد زیر باشد:

۱. شرح مختصری از اقدامات اداری و حقوقی تهیه شده و در نظر گرفته شده، به منظور اطمینان از انطباق با آن اصلاحات؛
۲. بیان مختصری از دوره‌ها، برنامه‌های آموزشی، آزمون‌ها و ارزیابی‌های ارائه شده، برای انطباق با آن اصلاحات؛
۳. نمای کلی و موجزی از روش‌هایی که برای اخذ مجوز، اعتبار یا تایید آموزش و آزمون‌ها، سلامت پزشکی و ارزیابی شایستگی الزامی به موجب آن اصلاحات پیگیری می‌شوند؛
۴. نمای کلی و فشرده‌ای از هر بازآموزی و به‌روزرسانی آموزشی مورد لزوم، به منظور انجام آن اصلاحات؛ و
۵. مقایسه‌ی بین اقدامات اجرایی در مورد آن اصلاحات و اقدامات موجود که در گزارش‌های پیشین حسب اعمال در پیگیری بند ۱ مقررهی ۱/۷ و یا بند ۲ مقررهی ۱/۸، صورت گرفته است.

قسمت ۳- گروه اشخاص صلاحیتدار

- ۷ دبیر کل، باید فهرستی از اشخاص صلاحیتدار مورد تایید کارگروه (کمیته) ایمنی دریانوردی را جمع‌آوری و نزد خود نگهداری کند، از جمله: اشخاص صلاحیتداری که توسط اعضا، توصیه شده و همواره در دسترس هستند، به ممکن است، به محض احساس نیاز برای ارزشیابی گزارش-های تسلیم شده، متعاقب مقررهی ۱/۷ و مقررهی ۱/۸، فراخوانده شوند و بتوانند برای مشارکت در امر آماده‌سازی گزارش الزامی-توسط بند ۲ مقررهی ۱/۷، حضور یابند. این اشخاص، باید در طول برگزاری جلسه‌های مربوط به کارگروه (کمیته) ایمنی دریانوردی یا رکن فرعی به طور معمول حضور داشته و در دسترس باشند؛ اما ضرورتی نیست که این امور را تنها در طول چنین جلسه‌هایی انجام دهند.
- ۸ در ارتباط با بند ۲ مقررهی ۱/۷، اشخاص صلاحیتدار، باید از دانش مربوط به الزامات کنوانسیون برخوردار باشند و حداقل یک نفر از آنان، از سامانه‌ی آموزشی و گواهینامه عضو ذی‌ربط آگاهی داشته باشد.
- ۹ هنگامی که گزارشی، منی بر پیگیری بند ۳ مقررهی ۱/۸، از طرف عضوی دریافت می‌شود، دبیر کل، اشخاص صلاحیتداری را که مشخصات آنان در فهرست طبق بند ۷ نگهداری کرده است، تعیین می‌کند، تا گزارش را بررسی و نظرات خود را در موارد زیر اعلام کنند:
 ۱. تکمیل گزارش، مبتنی بر آن که، آن عضو، ارزشیابی مستقلی از دانش، درک، مهارت‌ها و کسب صلاحیت و فعالیت‌های ارزیابی و امور اجرایی سامانه‌ی گواهینامه (شامل سند شناسایی و تجدید اعتبار)، طبق بند ۳ بخش الف-۱/۸، انجام داده است؛
 ۲. مکفی بودن گزارش، منی بر این که:
 - ۲.۱. ارزیاب‌ها شایسته بوده‌اند،
 - ۲.۲. شرح وظایف، به طور کافی روشن بوده است، تا اطمینان حاصل شود که:
 - ۲.۲.۱. همه‌ی مفاد قابل اعمال کنوانسیون و آیین‌نامه‌ی امن‌تی-دبلیو و از جمله اصلاحات مربوط به آن، توسط سامانه‌ی استاندارد کیفیت آن عضو، تحت پوشش قرار گرفته است؛ و
 - ۲.۲.۲. گستره‌ی کامل فعالیت‌های مربوط، اجرای اهدافی که به روشنی طبق بند ۱ مقررهی ۱/۸ تعیین شده است را به طور کامل تایید می‌کند،
 - ۲.۳. مناسب بودن روش‌های پیگیری شده در طول ارزشیابی مستقل، به منظور شناسایی هر گونه عدم تطابق دارای اهمیت در سامانه‌ی آموزشی، ارزشیابی صلاحیت، و گواهینامه دریانوردان، که ممکن است در مورد عضو ذی‌ربط قابل اعمال باشد، و
 - ۲.۴. اقدام در نظر گرفته شده به منظور اصلاح هر گونه عدم تطابق بیان شده، به‌جا و مناسب بوده است.^۱
- ۱۰ هر گونه گردهمایی اشخاص صلاحیتدار باید با شرایط زیر، صورت پذیرد:
 ۱. با صلاح‌دید دبیر کل، برگزار شود؛
 ۲. با تعداد فرد اعضای تشکیل دهنده‌ی گردهمایی همراه باشد، معمولاً این تعداد نباید از پنج نفر بیش‌تر باشد؛
 ۳. اعضای حاضر، رئیس جلسه را تعیین کنند؛ و

^۱ به‌جا و مناسب بودن اقدام اصلاحی یعنی اقامتات مزبور باید بر دلایل بنیادین و ریشه‌ای کمیودها تمرکز داشته باشند و باید به گونه ترتیب داده شوند که در زمان مقرر اتخاذ شوند.

۴. آرای مورد توافق اعضا را به دبیر کل اعلام کنند؛ هم چنین اگر به توافق نرسیدند، نظرات اکثریت و اقلیت را به دبیر کل اعلام کنند.
۱۱. اشخاص صلاحیتدار باید به طور محرمانه، نظرات خود را به شرح زیر بیان کنند:
 ۱. مقایسه‌ی حقایق گزارش شده در اطلاعات ارسالی به دبیر کل، توسط آن عضو، با همه‌ی الزامات مربوط به کنوانسیون؛
 ۲. گزارش هرگونه ارزشیابی مربوطه که به موجب بند ۳ مقرره‌ی ۱/۸ تسلیم شده است؛
 ۳. گزارش هرگونه اقدام در نظر گرفته شده، به منظور اجرای اصلاحات کنوانسیون و آیین‌نامه‌ی اس‌تی‌سی‌دبلیو به موجب بند ۵؛ و
 ۴. هرگونه اطلاعات دیگری که توسط آن عضو، ارائه شده است.

قسمت ۴ - گزارش به کارگروه (کمیته) ایمنی دریانوردی

۱۲. در تهیه‌ی گزارش به کارگروه (کمیته) ایمنی دریانوردی، مقرر شده توسط بند ۲ مقرره ۱/۷، دبیر کل، باید:
 ۱. بررسی و در نظر گرفتن نظرات ارائه شده توسط اشخاص صلاحیتدار منتخب از فهرست ایجاد شده، متعاقب بند ۷ را درخواست کند؛
 ۲. در صورت ضرورت، درخواست ارایه‌ی توضیحات، در مورد هر موضوعی را از آن عضو کند، که مربوط به اطلاعات ارائه شده به موجب بند ۱ مقرره‌ی ۱/۷ است؛ و
 ۳. بخشی را که آن عضو، درخواست کمک برای اجرای کنوانسیون کرده است، مورد شناسایی قرار دهد.
۱۳. عضو ذیربط باید از ترتیبات برگزاری جلسات اشخاص صلاحیتدار آگاه شود و نمایندگان اعضا نیز حق دارند که برای ادای توضیحات هر موضوعی که مربوط به اطلاعات ارائه شده، متعاقب بند ۱ مقرره‌ی ۱/۷ است، در آن جلسات حضور یابند.
۱۴. اگر دبیر کل، در موقعیتی نباشد که گزارش یاد شده توسط بند ۲ مقرره‌ی ۱/۷ را تسلیم کند، عضو ذی‌ربط ممکن است از کارگروه (کمیته) ایمنی درخواست کند که با در نظر گرفتن اطلاعات تسلیم شده مبنی بر پیگیری این بخش و نظرات بیان شده طبق بندهای ۱۰ و ۱۱، اقدام تصریح شده در بند ۳ مقرره‌ی ۱/۷ را انجام دهد.

بخش الف - ۱/۸

استانداردهای کیفیت

اهداف ملی و استانداردهای کیفیت

۱. هر عضو، باید اطمینان حاصل کند که اهداف آموزشی و تعلیمی و استانداردهای صلاحیت مربوط به آن‌ها که باید به دست آیند و سطوح دانش، درک و مهارت‌های مناسب محتجین و ارزیاب‌های الزامی به موجب کنوانسیون، به روشنی تعریف و شناسایی شده است. اهداف و استانداردهای کیفیت مناسب، که ممکن است به طور جداگانه برای دوره‌های مختلف و برنامه‌های آموزشی مشخص شده باشد باید بتواند امور اجرایی سامانه‌ی گواهینامه را پوشش دهد.
۲. با توجه به سیاست‌ها، سامانه‌ها، کنترل‌ها و تجدید نظرهای اعمال شده در تضمین کیفیت داخلی، به منظور حصول اطمینان نسبت به دستیابی اهداف تعریف شده، زمینه‌ی کاربری استانداردهای کیفیت، باید پوشش‌دهنده‌ی امور اجرایی سامانه‌ی صدور گواهینامه‌ها، هم‌مدی دوره‌ها و برنامه‌های آموزشی، آزمون و ارزیابی‌های انجام شده توسط یا تحت نظر یک عضو و شایستگی‌ها و تجارب مورد لزوم مدرسین و ارزیاب‌ها باشد.
۳. هر عضو، باید اطمینان حاصل کند که ارزشیابی مستقل از دانش، درک، مهارت‌ها و کسب صلاحیت و فعالیت‌های ارزیابی و اجرای امور سامانه صدور گواهینامه نیز، در فواصلی که از پنج سال تجاوز نمی‌کند انجام می‌گیرد؛ به خاطر تایید این که:
 ۱. همه‌ی مفاد قابل اعمال کنوانسیون و آیین‌نامه‌ی اس‌تی‌سی‌دبلیو، شامل اصلاحات آن‌ها، توسط سامانه‌ی استاندارد کیفیت، پوشش داده می‌شود؛
 ۲. همه‌ی اقدامات نظارتی و کنترل مدیریت داخلی و امور تحت پیگیری، طبق ترتیبات طراحی شده و روش‌های مستند و به خاطر حصول اطمینان نسبت به دستیابی به اهداف تعریف شده، موثر است؛
 ۳. نتایج هر ارزشیابی مستقل، مستند می‌شود و به آگاهی مسئولین آن مورد ارزشیابی شده خواهد رسید؛ و
 ۴. اقدام به موقع برای اصلاح نواقص، در نظر گرفته می‌شود.

بخش الف- ۱/۹

استانداردهای پزشکی

۱. اعضا هنگام تدوین استانداردهای سلامت پزشکی برای دریانوردان، آن طور که توسط مقرره‌ی ۱/۹ لازم دانسته شده است، باید متعهد به رعایت استانداردهای مبتنی بر حداقل دید چشم، در حال خدمت، تنظیم شده در جدول الف- ۱/۹، باشند و معیارهای فیزیکی و سلامت پزشکی تنظیم شده در بند ۲ را در نظر بگیرند. همچنین، بهتر است، رهنمود آرایه شده در بخش ب- ۱/۹ این آیین‌نامه و جدول ب- ۱/۹، مربوط به ارزیابی حداقل توانایی‌های فیزیکی را در نظر داشته باشند.

این استانداردها ممکن است، تا حدی که توسط عضو تعیین می‌شود و بدون وارد آوردن لطمه‌ای به ایمنی دریانوردان یا کشتی، بین اشخاصی که در جستجوی یافتن حرفه در دریا و دریانوردانی که در حال خدمت در دریا هستند و نیز بین وظایف مختلف روی کشتی، با در نظر گرفتن وظایف مختلف دریانوردان تمایز به وجود آورد. آنان هم چنین، باید هر گونه اختلال یا بیماری که توانایی مرد یا زن دریانورد برای انجام موثر وظایف در طول مدت اعتبار گواهینامه‌ی پزشکی را محدود می‌سازد، در نظر بگیرند.

۲. در تدوین استانداردهای فیزیکی و سلامت پزشکی توسط عضو، باید اطمینان حاصل شود که دریانوردان، معیارهای زیر را احراز می‌کنند:

۱. دارای توانایی فیزیکی، با در نظر گرفتن بنده زیر، به منظور انجام کامل الزامات آموزش پایه توسط بند ۲ بخش الف- ۶/۱ باشند؛
۲. داشتن توانایی مکفی شنیداری و گفتاری، به منظور برقراری ارتباط موثر و کشف هر گونه اخطار صوتی؛
۳. عدم برخورداری از هر گونه وضعیت نا به هنگام، کسالت یا اختلال پزشکی که از انجام ایمن و موثر وظایف عادی و وظایف اضطراری در کشتی، در طول مدت اعتبار گواهینامه‌ی پزشکی، جلوگیری کند؛
۴. رنج نردن از هیچ گونه ضعف جسمی و روحی که احتمالاً در اثر خدمت در دریا افزایش یابد یا دریانورد را برای انجام چنین خدمتی متناسب نماید و یا سلامت و ایمنی سایر اشخاص روی کشتی را به خطر اندازد؛ و
۵. عدم استعمال هر گونه دارو که دارای اثرات جانبی باشد و باعث اختلال در قضاوت، تعادل، یا هر گونه الزاماتی برای عملکرد موثر و ایمن وظایف عادی و اضطراری روی کشتی بشود.

۳. آزمایش‌های سلامت پزشکی دریانوردان، باید توسط پزشک عمومی مناسب، با تجربه و شایسته‌ای که توسط عضو شناخته شده است، انجام گیرد.

۴. هر عضوی باید دستورالعمل‌هایی برای شناسایی پزشک عمومی تدوین کند. دفتر ثبت مشخصات پزشکان عمومی، باید توسط آن عضو، تهیه شود و در دسترس سایر اعضا، شرکت‌ها و دریانوردان، در صورت درخواست قرار گیرد.

۵. هر عضو، باید راهنمایی را برای انجام آزمایش‌های سلامت پزشکی و صدور گواهینامه‌های پزشکی، یا در نظر گرفتن مفاد تنظیم شده در بخش ب- ۱/۹ این آیین‌نامه فراهم کند. هر عضو، باید به پزشکان عمومی شناخته شده ملاحظاتی را به منظور کاربرد استانداردهای پزشکی، با توجه به وظایف مختلف دریانوردان تعیین کند، در ارتباط با حداقل استانداردهای دید چشم برای دید دور یا وسایل کمکی، دید نزدیک یا بلافاصله و دید رنگی مندرج در جدول الف- ۱/۹، برای دریانوردان بخش عرشه، ملزم به گرفتن دیدهبانی، نباید ملاحظاتی در نظر گرفته شود. یک عضو، در کاربرد این استانداردها برای دریانوردانی که در قسمت موتورخانه مشغول به کار هستند، می‌تواند ملاحظاتی را تعیین کند، مشروط بر این که، دید کلی این دریانوردان، الزامات تنظیم شده در جدول الف- ۱/۹ را تامین کند.

۶. هر عضو، باید روش‌ها و فرآیندهایی را ایجاد کند، مبنی بر این که، دریانوردانی که پس از آزمایش‌ها، از استانداردهای سلامتی برخوردار نشده‌اند یا محدودیتی در توانایی آنان برای کار وجود داشته است، به ویژه در ارتباط با زمان، رشته‌ی کاری یا ناحیه‌ی تجارت کشتی، بتوانند درخواست استیناف مورد خود را در راستای پیش‌بینی‌های آن عضو، ارائه دهند.

۷. گواهینامه پزشکی آرایه شده در بند ۳ مقرره‌ی ۱/۹، حداقل باید شامل اطلاعات زیر باشد:

۱. مقام مجوز دهنده و الزاماتی که به موجب آن، این مدرک صادر شده است
۲. اطلاعات دریانورد

۲.۱. نام (آخر، اول، وسط)

۲.۲. تاریخ تولد (روز/ماه/سال)

- ۲.۳ جنسیت (مرد یا زن)
- ۲.۴ ملیت
- ۳ اظهارنامه‌ی پزشکی عمومی شناخته شده
 - ۳.۱ تایید این که استاد شناسایی، در محل آزمایش، بررسی شده است؛ بله / خیر
 - ۳.۲ استانداردهای شنوایی در الف-۱/۹ اس تی سی دبلو، احراز شده است؛ بله / خیر
 - ۳.۳ شنوایی، بدون استفاده از وسایل کمکی، رضایت بخش است؟ بله / خیر
 - ۳.۴ تیز بینی، طبق استانداردهای الف-۱/۹ اس تی سی دبلو است؟ بله / خیر
 - ۳.۵ دید رنگی^۱، طبق استانداردهای الف-۱/۹ اس تی سی دبلو است؟ بله / خیر
 - ۳.۵.۱ تاریخ آخرین آزمایش دید رنگی.
 - ۳.۶ دارای شرایط مناسب برای انجام وظایف دیده بانی است؟ بله / خیر
 - ۳.۷ هیچ نوع محدودیت یا مانع در سلامتی وجود ندارد؟ بله / خیر
اگر «خیر» محدودیت یا موانع ذکر شود.
 - ۳.۸ آیا دریانورد، عاری از هر گونه محدودیت پزشکی است که با خدمت در دریا ممکن است افزایش یابد یا وی را نامتناسب برای چنین خدمتی بنماید و یا بر اثر آن، سلامت سایر اشخاص روی کشتی را به خطر اندازد؟ بله / خیر
 - ۳.۹ تاریخ آزمایش: (روز / ماه / سال)
 - ۳.۱۰ تاریخ انقضای گواهینامه: (روز / ماه / سال)
- ۴ جزییات مقام صادرکننده
 - ۴.۱ مهر رسمی (شامل نام) صادر کننده‌ی مجاز
 - ۴.۲ امضا شخص مجاز
- ۵ امضا دریانورد - با تایید این که دریانورد از سحتوای گواهینامه و حق تجدید نظر، طبق بند ۶ بخش الف-۱/۹، آگاهی دارد
- ۸ نوشتار گواهینامه‌های پزشکی، باید به زبان رسمی کشور صادر کننده باشد. اگر زبان مورد استفاده انگلیسی نباشد، متن، باید شامل ترجمه ای به آن زبان باشد.

^۱ توضیح: ارزیابی دید رنگی تنها مستلزم انجام هر شش سال یکبار آن است.

جدول الف - ۱/۹

حداقل استانداردهای دید چشم، حین خدمت برای دریانوردان

مقرره‌های کنوانسیون این تی سی - دبلیو	طبقه دریانوردان	دید با فاصله، با استفاده از وسایل کمکی ^۱		دید نزدیک یا بلافاصله	دید رنگی ^۲	میدان دید ^۳	شب کوری ^۴	دو بینی ^۵
		یک چشم	چشم دیگر					
۱/۲ ۲/۱ ۳/۲ ۴/۳ ۴/۴ ۴/۵ ۷/۲	فرماندهان، افسران عرشه و ملوانان ملزم به دید به یابی	۰.۵ ^۲	۰.۵	دید مورد لزوم برای دریانوردی کشتی‌ها (مانند: نقشه و انتشارات دریایی مرجع، استفاده از وسایل و تجهیزات بل فرماندهی و شناسایی وسایل کمک ناوبری	یادداشت ۶ را ملاحظه نمایید	میدان دید عادی	دید مورد لزوم برای انجام تمامی وظایف ضروری در تاریکی، بدون سازش	هیچ شرایط مهمی اشکار نیست
۱/۲ ۳/۱ ۳/۲ ۴/۳ ۴/۴ ۴/۵ ۴/۶ ۴/۷ ۷/۲	همه افسران مهندس، افسران الکترو فنی، ملوانان الکترو فنی و ملوانان یا سایر افرادی که بخشی از نگهداری موتور را به عهده دارند	۰.۴ ^۳	۰.۴ (بینید یادداشت ۵)	دید مورد لزوم برای خواندن وسایل در نزدیکی، عملیاتی کردن تجهیزات، و شناسایی سامانه‌ها یا اجزای ضروری	یادداشت ۷ را ملاحظه نمایید	میدان دید مهم	دید مورد لزوم برای انجام تمامی وظایف ضروری در تاریکی بدون سازش	هیچ شرایط مهمی اشکار نیست
۱/۲ ۴/۲	کاربر رادیویی جی‌ام‌دی‌اس - این	۰.۴	۰.۴	دید مورد لزوم برای خواندن وسایل در نزدیکی، عملیاتی کردن تجهیزات، و شناسایی سامانه‌ها یا اجزای ضروری	یادداشت ۷ را ملاحظه نمایید	میدان دید مهم	دید مورد لزوم برای انجام تمامی وظایف ضروری در تاریکی بدون سازش	هیچ شرایط مهمی اشکار نیست

یادداشت‌ها:

- ۱ مقادیر داده شده در نماد اعشاری است.
- ۲ حداقل شماره، ۰.۷ در یک چشم توصیه می‌شود، تا موجب کاهش خطر عدم کشف بیماری نیهان چشم شود.
- ۳ همان طور که در توصیه‌های بین المللی مربوط به الزامات دید رنگی برای حمل و نقل توسط کمیسیون بین المللی حمل و نقل تعیین شده است (شامل: هر گونه نسخه بعدی سی‌ای‌ای-۱۳۳-۲۰۰۱).
- ۴ منوط به ارزیابی توسط متخصص بالینی چشم که توسط یافته‌های آزمایش اولیه نشان داده می‌شود.
- ۵ خدمه‌ی قسمت موتورخانه، باید دارای دید چشم ترکیبی حداقل ۰.۴ باشند.
- ۶ استاندارد دید رنگی، سی‌ای‌ای ۱ یا ۲ است.
- ۷ استاندارد دید رنگی سی‌ای‌ای ۲، ۱ یا ۳ است.

بخش الف - ۱/۱۰

شناسایی گواهینامه‌ها

- ۱ طبق مفاد بند ۴ مقرره‌ی ۱/۱۰، یک عضو، نباید گواهینامه‌های صادر شده توسط یک کشور غیرعضو را شناسایی کند و این موضوع، نباید به منزله‌ی مانعی برای یک عضو صادر کننده‌ی گواهینامه به منظور قبول خدمت دریایی، تحصیلات و آموزش کسب شده تحت مجوز یک غیرعضو تلقی شود، مشروط بر این که، آن عضو، طبق مقرره‌ی ۱/۲، هر یک از آن گواهینامه‌ها را صادر کند و اطمینان داشته باشد که با الزامات کنوانسیون مربوط به خدمت دریایی، تحصیلات، آموزش و صلاحیت، انطباق دارد.
- ۲ هنگامی که یک مرجع دریایی که گواهینامه‌ای را مورد شناسایی قرار داده، سند شناسایی خود را بنا به دلایل انضباطی، پس می‌گیرد، آن مرجع دریایی، باید عضوی را که آن گواهینامه را صادر کرده است، از شرایط مربوط آگاه سازد.

بخش الف - ۱/۱۱

تجدید اعتبار گواهینامه‌ها

صلاحیت حرفه‌ای

- ۱ تداوم صلاحیت حرفه‌ای، به موجب الزام مقرره‌ی ۱/۲، باید از طریق موارد زیر، به اثبات برسد:
 ۱. خدمت دریایی تأیید شده، انجام وظایف مناسب با گواهینامه‌ای موجود، برای حداقل زمان:
 - ۱.۱. دوازده ماه در مجموع، در طول پنج سال گذشته، یا
 - ۱.۲. ۲ ماه در طول شش ماه گذشته، در مجموع، بلافاصله قبل از تجدید اعتبار؛ یا
 ۲. بررسی وظایفی که انجام داده است، به طوری که معادل خدمت دریایی الزامی در بند ۱.۱ باشد؛ یا
 ۳. گذراندن یک فقره آزمون تأیید شده؛ یا
 ۴. پایان موفقیت آمیز یک دوره یا دوره‌های تأیید شده؛ یا
 ۵. پس از پایان خدمت دریایی تأیید شده، انجام وظایف مناسب با گواهینامه‌ای که در دست دارد، برای مدت زمانی که کم تر از سه ماه در یک سمت هم طراز اضافی (بدون مسئولیت) نباشد؛ یا اشتغال در درجه‌ی افسری، پایین تر از آن چه گواهینامه‌ی موجود برای آن معتبر است، بلافاصله قبل از اشتغال، در سمتی که برای آن، گواهینامه معتبر است.
- ۲ دوره‌های بازآموزی و به روز رسانی مورد لزوم در مقرره‌ی ۱/۱۱، باید تأیید شده و شامل تغییرات در مقررات ملی و بین المللی مربوط در ارتباط با ایمنی جان اشخاص در دریا و حفاظت محیط زیست دریایی باشد و هر گونه به روز رسانی استاندارد صلاحیت ذی ربط را در نظر بگیرد.
- ۳ احراز تداوم صلاحیت حرفه‌ای برای کشتی‌های حمل مواد مایع، الزامی به موجب بند ۳ مقرره‌ی ۱/۱۱، توسط:

۱. خدمت دربابی تأیید شده، انجام وظایف مناسب گواهینامه یا سند شناسایی اخذ شده، برای مدتی که حداقل سه ماه در مجموع، در طول پنج سال گذشته باشد؛ یا
۲. اتمام موفقیت آمیز دوره یا دوره‌های تأیید شده ذی ربط.

بخش الف - ۱/۱۲

استانداردهای دربرگیرنده استفاده از شبیه‌سازها

قسمت ۱ - استانداردهای عملکردی

استانداردهای عملکردی کلی، برای شبیه‌سازهای مورد استفاده در آموزش

۱. هر عضو، باید اطمینان حاصل کند که هر شبیه‌ساز مورد استفاده برای آموزش اجباری با شبیه‌ساز:
 ۱. مناسب اهداف و امور آموزشی مورد نظر انتخاب شده است؛
 ۲. قادر به شبیه‌سازی توانایی‌های عملیاتی تجهیزات ذی ربط در کشتی در سطح واقعی فیزیکی، مناسب اهداف آموزشی، و شامل توانایی‌ها، محدودیت‌ها و امکان ایجاد اشتباهات مشابه آن تجهیزات است؛
 ۳. دارای رفتار واقعی کافی به نحوی باشد که کارآموز، مهارت‌هایی را به دست آورد که متناسب با اهداف آموزشی باشد؛
 ۴. محیط عملیاتی کنترل شده ای را فراهم کند و توانایی تولید شرایط مختلف، شامل: وضعیت‌های اضطراری، خطرناک و غیرمعمول، در ارتباط با اهداف آموزشی را داشته باشد؛
 ۵. ارتباطی را فراهم کند که کارآموز از طریق آن بتواند با تجهیزات، محیط شبیه‌سازی شده و حسب لزوم، با مدرس، تعامل داشته باشد، و
 ۶. به مدرس اجازه دهد، تمرین‌ها را برای توجیه مجدد و موثر کارآموزان کنترل، نظارت و ذخیره کند.

استانداردهای مربوط به عملکرد کلی، برای شبیه‌سازهای مورد استفاده در ارزیابی صلاحیت

۲. هر عضو، باید اطمینان حاصل کند که هر شبیه‌ساز مورد استفاده در ارزیابی صلاحیت الزامی به موجب کنوانسیون، یا برای نشان دادن تداوم صلاحیت مورد نیاز، باید:
 ۱. قادر به انجام رضایت بخش اهداف خاص ارزیابی باشد؛
 ۲. قادر به شبیه‌سازی توانایی‌های عملیاتی تجهیزات مرتبط در کشتی در سطح فیزیکی واقعی مناسب اهداف آموزشی باشد، و توانایی‌ها، محدودیت‌ها و امکان ایجاد اشتباهات مشابه آن تجهیزات را نیز، شامل شود؛
 ۳. دارای رفتار واقعی کافی به نحوی باشد که متقاضی، مهارت‌های خود را در تناسب با اهداف آموزشی، نشان دهد؛
 ۴. ارتباطی را ایجاد کند که از طریق آن، متقاضی بتواند با تجهیزات و محیط شبیه‌سازی شده، تعامل داشته باشد؛
 ۵. محیط عملیاتی کنترل شده ای را به وجود آورد و توانایی ایجاد شرایط مختلف، شامل وضعیت‌های اضطراری، خطرناک و غیرمعمول در ارتباط با اهداف آموزشی را داشته باشد؛ و
 ۶. به ارزیاب اجازه دهد که تمرین‌ها را برای ارزیابی موثر عملکرد متقاضی، کنترل، نظارت و ذخیره کند.

استانداردهای عملکردی پیش‌تر

۳. علاوه بر برخورداری از تجهیزات پایه تدوین شده در بندهای ۱ و ۲، تجهیزات شبیه‌سازی که در این بخش به آن پرداخته می‌شود، نیز باید استانداردهای عملکردی آرایه شده در زیر را طبق نوع خاص آن داشته باشد.

شیبه ساز رادار

- ۴ تجهیزات شیبه ساز رادار، باید بتواند توانایی‌های عملیاتی تجهیزات دریانوردی با رادار کشتی را شیبه سازی کند و برخوردار از همه‌ی استانداردهای عملکردی قابل اعمال، مصوب سازمان بین‌المللی دریانوردی، همراه با تسهیلاتی باشد، که:
۱. در حالت حرکت نسبی متبادل و حالت‌های حرکت حقیقی متبادل نسبت به زمین و دریا عملیاتی شود؛
 ۲. هوا، جریان‌های کشتندی، جریان، قطعات‌های کور، پژواک‌های (اکوهای) مجازی و سایر اثرات انتشاراتی، و تولید خطوط ساحلی، بویه‌های دریانوردی و منعکس کننده تجسسن ونجات را مدل سازی کند؛ و
 ۳. محیط عملیاتی مبتنی بر زمان واقعی، با الحاق حداقل دو ایستگاه کشتی خودی با توانایی تغییر راه و سرعت کشتی خودی را تولید نماید، و شامل امکاناتی برای حداقل ۲۰ کشتی هدف و تسهیلات مخابراتی مناسب باشد.

شیبه ساز خودکار مسیر یاب رادار (آرپا)

- ۵ تجهیزات شیبه ساز آرپا باید بتواند توانایی‌های عملیاتی آرپا و همه‌ی استانداردهای عملکردی قابل اعمال، مصوب توسط سازمان بین‌المللی دریانوردی^۱، همراه با تسهیلات الحاقی را شیبه سازی کند، برای:
۱. یافتن هدف به طور خودکار و دستی؛
 ۲. دستیابی به اطلاعات گذشته مسیر؛
 ۳. استفاده از نواحی خاص؛
 ۴. تعیین بردار یا گرافیک با مقیاس زمان و نمایش دهنده‌ی داده؛ و
 ۵. انجام مانورهای آزمایشی.

قسمت ۲ - سایر مفاد

اهداف آموزشی شیبه‌سازها

- ۶ هر عضو، باید اطمینان حاصل کند که اهداف و مقاصد آموزش، بر مبنای شیبه ساز، در برنامه‌ی جامع آموزشی تعریف شده است؛ به طوری که، اهداف آموزشی خاص و وظایف، طوری انتخاب شده باشد که تا حد امکان، نزدیک به وظایف و اموری باشد که در کشتی انجام می‌پذیرد.

روش‌های آموزشی

- ۷ در طی انجام آموزش اجباری بر مبنای شیبه ساز، مدرسین باید اطمینان حاصل کنند که:
۱. کارآموزان پیش از این، به اندازه کافی، نسبت به اهداف و وظایف تمرین توجه شده اند و زمان کافی برای طراحی قبل از شروع تمرین به آنان داده شده است؛
 ۲. کارآموزان، قبل از شروع هر تمرین آموزشی یا ارزیابی، از زمان کافی برای آشنایی با شیبه ساز و تجهیزات آن، برخوردار شده اند؛
 ۳. رهنمایی ارائه شده و تمرین انگیزشی، مناسب با اهداف تمرین انتخاب شده و وظایف، و در سطح تجربه کارآموز است؛
 ۴. تمرین‌ها، حسب مورد، توسط نظارت شنیداری و بصری، بر فعالیت کارآموز و گزارش‌های ارزشیابی قبل و بعد از هر تمرین، به طور موثر نظارت و پشتیبانی می‌شود؛
 ۵. کارآموزان به طور موثر نسبت به اطمینان از احراز اهداف آموزشی، توجیه شده باشند و مهارت‌های عملیاتی، در چارچوب استانداردهای قابل قبول، نمایش داده می‌شوند؛
 ۶. استفاده از ارزیابی دقیق در طول برگزاری جلسه توجیه مجدد ترغیب می‌شود؛ و
 ۷. تمرین‌های شیبه ساز طوری طراحی و آزمایش شود که از مناسب بودن آن برای اهداف مشخص آموزش اطمینان حاصل شود.

^۱ استانداردهای عملکردی مربوطاً مصوب سازمان بین‌المللی دریانوردی را ببینید.

روش‌های ارزیابی

- ۸ هنگامی که از شبیه سازها برای ارزیابی توانایی متقاضیان، در نمایش سطوح شایستگی استفاده می‌شود، ارزیاب‌ها باید مطمئن شوند که:
 ۱. معیارهای عملکردی، به روشنی و به وضوح، شناسایی شده‌اند، از اعتبار برخوردارند و در دسترس متقاضیان قرار دارند؛
 ۲. معیارهای ارزیابی، به منظور اطمینان از قابل انکاف بودن و یکنواختی و بهینه کردن اندازه‌گیری و ارزیابی بی طرفانه، به روشنی و به وضوح موجود بوده، بنابراین، قضاوت‌ها بر مبنای نظر شخصی، به حداقل کاهش می‌یابد؛
 ۳. متقاضیان، به روشنی، نسبت به وظایف و یا مهارت‌هایی که ارزیابی می‌شود و معیارهای عملکردی و وظایفی که توسط آن‌ها شایستگی تعیین می‌شود، توجیه می‌شوند؛
 ۴. در طی ارزیابی عملکرد، روش‌های عملیاتی عادی و هرگونه تداخل رفتاری با سایر متقاضیان در محدوده‌ی شبیه ساز یا خدمه‌ی شبیه ساز، در نظر گرفته می‌شود؛
 ۵. از روش‌های نمره دهی یا درجه بندی در ارزیابی عملکرد، تا زمان تایید آن‌ها، با احتیاط استفاده شود؛ و
 ۶. معیار اصلی، این است که، متقاضی، توانایی خود را در انجام یک وظیفه، به طور ایمن و موثر، تا حصول رضایت ارزیاب، نمایش دهد.

شایستگی‌های مدرسین و ارزیاب‌ها^۱

- ۹ هر عضو، باید اطمینان حاصل کند که مدرسین و ارزیاب‌ها برای انواع و سطوح خاص آموزشی و ارزیابی مشابه صلاحیت آن طور که در مقرره‌ی ۱/۶ و بخش الف-۱/۶ مشخص شده است، دارای شایستگی و تجربه‌ی مناسب هستند.

بخش الف - ۱/۱۳

انجام آزمایش‌ها

(مقادی وجود ندارد)

بخش الف - ۱/۱۴

مسئولیت شرکت‌ها

- ۱ شرکت‌ها، فرماندهان و اعضای خدمه، هر کدام دارای مسئولیتی مبنی بر حصول اطمینان از این مهم هستند که به موارد اجباری تنظیم شده در این بخش، اثر کامل و همه جانبه ببخشند و سایر اقدامات ضروری ممکن، به منظور اطمینان از این که هریک از اعضای خدمه بتوانند آگاهانه و با تبحر به عملیات ایمن کشتی کمک کنند، در نظر گرفته شود.
- ۲ مدیران شرکت، باید دستورالعمل‌های مکتوب را تهیه و تدوین کنند و به فرمانده کشتی‌هایی ارایه دهند که مفاد کنوانسیون در مورد آنان اعمال می‌شود؛ این دستورالعمل‌ها باید حاوی سیاست‌ها و روش‌های مورد پیگیری، به منظور حصول اطمینان از این مهم باشد که به همه‌ی دریانوردانی که به تازگی در کشتی به کار گرفته شده‌اند، فرصت معقول برای آشنایی با تجهیزات روی کشتی، فراگیری روش‌های عملیاتی و سایر ترتیبات مورد لزوم، برای عملکرد مناسب به وظایف خود، قبل از واگذاری وظیفه داده می‌شود. این سیاست‌ها و روش‌ها باید شامل:
 ۱. تخصیص زمان معقول که در خلال آن، هر دریانورد تازه به کار گرفته شده، از فرصت کافی برای آشنایی ناموارد زیر برخوردار باشد:
 - ۱.۱. تجهیزات خاصی که دریانوردان از آن‌ها استفاده یا آن‌ها را عملیاتی می‌کنند؛
 - ۱.۲. نگرهبانی خاص کشتی، ایمنی، حفاظت محیط زیست، روش‌های و ترتیبات اسیتی و اضطراری که لازم است دریانوردان برای انجام مناسب وظایف واگذار شده به خود، بدانند؛ و

^۱ الگوی دوره (های) مربوط سازمان بین‌المللی دریانوردی و قطعنامه‌ی شماره‌ی ۶۴ اجلاس شصت و هشتم کارگروه (کمیته) ایمنی دریانوردی، توصیه‌های جدید و اصلاح شده استانداردهای عملکردی، ممکن است در نهی‌ی دوره‌ها کمک کند.

۲. تعیین خدمه‌ی متبخر مسئول، برای اطمینان از این که، فرصت برای دریانورد تازه به کار گرفته شده فراهم می‌شود، تا اطلاعات اصلی را به زبانی که آن دریانورد متوجه می‌شود دریافت کند.
۳. شرکتها باید اطمینان حاصل کنند که فرماندهان، افسران و سایر خدمه که وظایف و مسئولیت‌های خاصی در کشتی‌های مسافری روررو به آنان محول شده، آموزش آشناسازی برای کسب توانایی‌های که مناسب سمتی است که اشغال می‌کنند و وظایف و مسئولیت‌های که باید به عهده گیرند را با در نظر گرفتن راهنمایی رایجه شده در بخش ب- ۱/۱۴ این آیین نامه به پایان رسانده باشند.

بخش الف - ۱/۱۵

مفاد انتقالی

(مفادی وجود ندارد)

فصل دوم

استانداردهای مربوط به فرمانده و قسمت عرشه

بخش الف - ۲/۱

حداقل الزامات اجباری برای دریافت گواهینامه‌های افسران نگهبان مسئول ناوبری در کشتی‌های ۵۰۰ تن ظرفیت ناخالص یا بیش‌تر

استاندارد صلاحیت

- ۱ هر متقاضی دریافت گواهینامه باید:
 ۱. قادر به این باشد که صلاحیت عهده‌دار شدن کارها، وظایف و مسئولیت‌های فهرست شده در ستون ۱ جدول الف - ۲/۱، در سطح عملیاتی را به نمایش بگذارد؛
 ۲. حداقل دارای گواهینامه‌ی مناسب برای انجام امور مربوط به مخابرات رادیویی وی‌اچ‌اف، طبق الزامات مقررات رادیویی باشد؛ و
 ۳. اگر به عنوان دارنده مسئولیت اصلی برای مخابرات رادیویی در طول حوادث اضطراری معین شود، دارای گواهینامه مناسب صادر شده‌ی شناسایی شده، به موجب مفاد مقررات رادیویی باشد.
- ۲ حداقل آگاهی، درک و صلاحیت مورد لزوم برای دریافت گواهینامه در ستون ۲ جدول الف - ۲/۱، فهرست شده است.
- ۳ سطح آگاهی موضوعات فهرست شده در ستون ۲ جدول الف - ۲/۱، باید برای افسران نگهبان که عهده‌دار انجام امور نگهبانی می‌شوند، کافی باشد^۱.
- ۴ آموزش و تجربه، به منظور دستیابی به سطح لازم دانش نظری، درک و صلاحیت، باید بر مبنای بخش الف - ۲/۱، قسمت ۱-۴، در ارتباط با اصولی باشد که در عهده داری نگهبانی ناوبری رعایت می‌شود و هم چنین، باید الزامات مربوط به این قسمت و راهنمایی رایجه شده در قسمت (ب) این آیین‌نامه، در نظر گرفته شود.
- ۵ هر متقاضی دریافت گواهینامه، باید ملزم به آرایه‌ی شواهد دال بر دستیابی به استاندارد مورد لزوم صلاحیت، طبق روش‌های نمایش صلاحیت و معیارهای ارزشیابی صلاحیت، مندرج در ستون‌های ۳ و ۴ جدول الف - ۲/۱ باشد.

^۱ از دوره (های) مربوط الگوی سازمان بین‌المللی دریانوردی می‌توان در زمینه تدوین دوره‌ها استفاده نمود.

آموزش در کشتی

- ۶ هر متقاضی دریافت گواهینامه، به عنوان افسر نگهبان مسئول ناوبر کشتی‌های با ظرفیت ناخالص ۵۰۰ تن یا بیش‌تر که خدمت دریایی او طبق بند ۲.۲ مقرره‌ی ۲/۱، تشکیل دهنده‌ی قسمتی از برنامه‌ی آموزشی تایید شده به منظور احراز الزامات این بخش است، باید یک دوره‌ی تایید شده‌ی آموزش نگهبانی در کشتی را بگذراند؛ به طوری که:
۱. اطمینان حاصل شود که، متقاضی، در طول زمان مورد لزوم خدمت دریایی، آموزش عملی نظام‌مند و تجربه در کارها، وظایف و مسئولیت‌های افسر نگهبان مسئول ناوبری را با در نظر گرفتن راهنمایی‌ارایه شده در بخش ب-۲/۱، این آیین به دست آورده باشد؛
 ۲. توسط افسران شایسته روی کشتی‌هایی که خدمت دریایی تایید شده در آن انجام می‌شود، به دقت، مورد نظارت و کنترل قرار گرفته باشد؛ و
 ۳. به حد کافی، در دفترچه سوابق آموزشی یا استاد مشامه، ثبت شود.

سفرهای نزدیک ساحل

- ۷ برای صدور گواهینامه‌های محدود، مربوط به سفرهای نزدیک ساحل، با در نظر گرفتن ایمنی همه‌ی کشتی‌هایی که ممکن است در همان آبها عملیات داشته باشند موضوعات زیر، از آن چه که در ستون ۲ جدول الف - ۲/۱ فهرست شده است می‌تواند حذف شود:
۱. دریانوردی نجومی؛ و
 ۲. سامانه‌های الکترونیکی دریانوردی و موقعیت‌یاب برای آب‌هایی که گواهینامه در آن جا اعتبار دارد، مورد استفاده قرار نمی‌گیرند.

^۱ الگوی مربوط دوره (های) سازمان بین‌المللی دریانوردی، و استاد مشامه تهیه شده توسط فدراسیون کنترلتی بین‌المللی، ممکن است در تهیه دفترچه‌های سوابق آموزشی کمک کند.

جدول الف - ۲/۱

مشخصات حداقل استاندارد صلاحیت افسران نگهدارنده مسئول ناوبری در کشتی‌های

با ظرفیت ناخالصی ۵۰۰ تن یا بیش تر

عملکرد: دریانوردی در سطح عملیاتی

ستون ۱	ستون ۲	ستون ۳	ستون ۴
صلاحیت	دانش، درک و مهارت	شیوه‌های نمایش صلاحیت	معیارهای ارزیابی صلاحیت
طراحی و اجرای مسیر و تعیین موقعیت	<p>دریانوردی نجومی توانایی در استفاده از اجرام سماوی برای تعیین موقعیت کشتی</p> <p>دریانوردی زمینی و ساحلی توانایی در تعیین موقعیت کشتی با استفاده از:</p> <ol style="list-style-type: none"> ۱. علائم زمینی ۲. وسایل کمک ناوبری، شامل فانوس دریایی، بیکن‌ها و بویه‌ها ۳. موقعیت نجومی، با در نظر گرفتن یاد، گذشتن، جریان‌ها و سرعت تخمینی <p>آگاهی کامل از و توانایی در استفاده از نقشه‌های دریایی، و انتشارات، مانند مسیرهای دریانوردی، جدول کسند، اطلاعات‌های دریانوردی، اختاربه‌های رادیویی دریانوردی و اطلاعات مسیر کشتی‌ها</p> <p>سامانه‌های الکترونیکی موقعیت یاب و دریانوردی توانایی در تعیین موقعیت کشتی، با استفاده از وسایل کمک دریانوردی الکترونیکی</p> <p>عملیاتی توانایی عملیاتی نمودن تجهیزات و اعمال صحیح اطلاعات</p> <p>قطب نما - منطابسی و چرخش سنخ (چاپرو) دانش اصول قطب نما منطابسی و چرخش سنخ (چاپرو)</p> <p>توانایی در تعیین اشتباهات قطب نماهای منطابسی و چرخش سنخ (چاپرو) با استفاده از اجرام سماوی و وسایل زمینی و در نظر گرفتن چنین اشتباهات</p> <p>سامانه‌های کنترلی هدایت کشتی نقش سامانه‌های کنترل هدایت کشتی، روش‌های عملیاتی و تیز و دقت کنترل دستی، به خودکار و برعکس. تنظیم کنترل‌ها به منظور عملکرد بهینه</p> <p>هواشناسی توانایی در استفاده و تفسیر اطلاعات کسب شده از تجهیزات هواشناسی در کشتی</p> <p>دانش خصوصیات مربوط به سامانه‌های هوایی مختلف، روش‌های گزارش دهی و سامانه‌های ثبت توانایی در اعمال اطلاعات هواشناسی در دسترس</p>	<p>آزمون‌ها و ارزیابی شواهد، حاصل از یک یا چند مورد زیر:</p> <ol style="list-style-type: none"> ۱. تجربه‌ی حین خدمت تایید شده ۲. تجربه‌ی کشتی آموزشی تایید شده ۳. آموزش شبیه ساز تایید شده، حسب مورد ۴. آموزش تجهیزات آزمایشگاهی تایید شده <p>با استفاده از کارنامه‌ی (کاتالوگ) نقشه‌ها، نقشه‌ها، انتشارات دریایی، اختاربه‌های رادیویی دریانوردی، جاباب (یکسانت)، آینه‌ی سمت (آزیسموت)، تجهیزات دریانوردی الکترونیکی، تجهیزات عمق‌یابی، قطب نما</p>	<p>اطلاعات کسب شده از نقشه‌های دریانوردی و انتشارات مرتبط است. تفسیر صحیح و به طور مناسب اعمال شده است. همه‌ی خطرهای بالقوه دریانوردی، به دقت شناسایی شده است</p> <p>روش اصلی به دست آوردن موقعیت کشتی، مناسب ترین روش در شرایط و وضعیت غالب است</p> <p>تعیین موقعیت در محدودیت‌های قابل قبول تجهیزات یا اشتباهات سامانه ای است</p> <p>قابل اتکا بودن اطلاعات کسب شده از روش اصلی تعیین موقعیت، در فواصل زمانی مناسب بررسی شده است</p> <p>صحاحت و اندازه‌گیری‌های اطلاعات دریانوردی، دقیق است</p> <p>نقشه‌های انتخاب شده بزرگ ترین مقیاس مناسب برای ناچیه دریانوردی بوده و نقشه‌ها و انتشارات، طبق آخرین اطلاعات در دسترس، تصحیح شده است</p> <p>بررسی‌ها و آزمایش‌های عملکرد سامانه‌های دریانوردی، طبق توصیه‌های سازندگان و رویه مطلوب دریانوردی است</p> <p>اشتباهات قطب نماهای منطابسی و چرخش سنخ (چاپرو) تعیین شده و به طور صحیح، در راه‌ها و سمت‌ها اعمال شده است</p> <p>انتخاب حالت هدایت کشتی در هوای غالب، دریا و شرایط ترافیکی و مانورهای در نظر گرفته شده، مناسب ترین گزینه است</p> <p>اندازه گیری‌ها و نظارت‌های مربوط به شرایط هوا، صحیح و مناسب مسیر است</p> <p>اطلاعات هواشناسی، به صورت صحیح، تفسیر و اعمال شده است</p>

<p>انجام، تحویل و تحول و توضیح نگهداری، طبق اصول و روش‌های قابل قبول است</p> <p>دیده بانی مناسب در همه اوقات و به صورتی که طبق اصول و روش‌های قابل قبول است انجام می‌گیرد</p> <p>چراغ‌ها، اشکال و علائم صوتی، طبق الزامات مندرج در مقررات بین المللی جلوگیری از تصادم در دریا - ۱۹۷۲ برابر با ۱۳۵۱ (اصلاح شده) است و به درستی تشخیص داده می‌شود</p> <p>دفعات و حدود کنترل ترافیک، کشتی و محیط زیست طبق اصول و روش‌های قابل قبول است</p> <p>سوابق مناسب از حرکت‌ها و فعالیت‌های مربوط به دریانوردی کشتی، نگهداری می‌شود</p> <p>سهولت دریانوردی ایمن، به روشی در همه اوقات تعریف شده است، از جمله زمان‌هایی که فرامانده در یل فرماندهی حضور دارد و هنگامی که کشتی تحت هدایت است</p> <p>منابع تخصصی داده شده و حسب نیاز، با اولویت صحیح، برای انجام کارهای لازم، به کار گرفته می‌شود</p> <p>مخابرات به روشی و بوضوح تبادل می‌شود</p> <p>تصمیمات ستوال برانگیز و یا اقدامات، باعث تقابل و چالش مناسب می‌شود</p> <p>رفتارهای رهبری مشخص شده‌اند</p> <p>عضو (اعضای) گروه، درک صحیحی از وضعیت فطری و پیش‌بینی شده شناور، مسیر کشتیرانی و محیط خارجی را دارند</p>	<p>ارزیابی و ارزیابی شواهد کسب شده، از یک یا چند مورد از موارد زیر:</p> <ol style="list-style-type: none"> ۱. تجربه‌ی تأیید شده حسین خدمت ۲. تجربه‌ی تأیید شده کشتی آموزشی ۳. آموزش تأیید شده با شبیه ساز، حسب مورد ۴. آموزش تأیید شده ی تجهیزات آزمایشگاهی <p>ارزیابی شواهد کسب شده، از یک یا چند مورد زیر:</p> <ol style="list-style-type: none"> ۱. آموزش تأیید شده حسین ۲. تجربه‌ی تأیید شده حسین خدمت ۳. آموزش شبیه ساز تأیید شده 	<p>نگهداری آگاهی کامل از محتوا، کاربری و هدف مقررات بین المللی جلوگیری از تصادم در دریا- ۱۹۷۲ برابر با ۱۳۵۱ (اصلاح شده)</p> <p>آگاهی کامل از اصولی که در عهده داری نگهداری ناوبری، باید رعایت شود</p> <p>استفاده از مسیرها طبق دستورالعمل‌های کلی مسیر کشتی‌ها</p> <p>استفاده از اطلاعات تجهیزات دریانوردی، برای عهده داری نگهداری ایمن ناوبری</p> <p>دانش فنون هدایت کور کشتی</p> <p>استفاده از گزارش دهی، طبق اصول کلی مربوط به سامانه‌های گزارش دهی کشتی، و یا استفاده از روش‌های مربوط به ارائه‌ی خدمات ترافیکی شناورها</p> <p>مدیریت منابع یل فرماندهی</p> <p>دانش اصول مدیریت منابع یل فرماندهی، شامل:</p> <ol style="list-style-type: none"> ۱. تخصیص، ارجاع وظیفه، و الویت بندی منابع ۲. مختاریات موثر ۳. شهامت و رهبری ۴. آکتاب و برقراری آگاهی‌های موقعیتی ۵. بررسی تجربه گروهی 	<p>عهده داری نگهداری ناوبری ایمن</p>
<p>اطلاعات حاصل از رادار و ابریا، یا در نظر گرفتن محدودیت‌های تجهیزات و شرایط و وضعیت‌های غالب، به درستی تفسیر و واکاوی می‌شود</p> <p>اقدام در نظر گرفته شده برای اجتناب از تصادم با روباوی نزدیک یا سایر شناورها، طبق مقررات بین المللی جلوگیری از تصادم در دریا- ۱۹۷۲ برابر با ۱۳۵۱ (اصلاح شده) است</p>	<p>ارزیابی شواهد کسب شده، از شبیه ساز تأیید شده ی رادار، و شبیه ساز آریا به علاوه تجربه‌ی حین خدمت</p>	<p>دریانوردی با رادار</p> <p>دانش اصول رادار و آریا</p> <p>توانایی در عملیات و تفسیر و واکاوی اطلاعات کسب شده از رادار، شامل موارد زیر:</p> <ol style="list-style-type: none"> ۱. عواملی که موثر در عملکرد و دقت می‌باشد ۲. تنظیم و نگهداری نمایش‌گرها ۳. کشف نمایش اشتباه اطلاعات، پژواک‌های (آکوهایی) مجازی، پارازیت دریا، غیره، ریکن‌ها و سارت (فرستنده-گیرنده خودکار تجسی و نجات) <p>استفاده، شامل:</p> <ol style="list-style-type: none"> ۱. فاصله و سمت؛ راه و سرعت سایر کشتی‌ها؛ زمان و فاصله‌ی نزدیک ترین مسیر عبور، رو به رو شدن یا کشتی‌های در حال سبقت ۲. شناسایی پژواک‌های (آکوهایی) بحرانی؛ کشف تغییرات راه و سرعت سایر کشتی‌ها؛ 	<p>استفاده از رادار و آریا، در برقراری دریانوردی ایمن</p> <p>توجه آموزش و ارزیابی استفاده از آریا برای آن‌هایی که به طور خاص در کشتی‌های بدون آریا خدمت می‌کنند، لازم نیست، این محدودیت، باید در سند شناسایی صادر شده برای دریاورد مربوط قید شود</p>

<p>اخذ تصمیمات به موقع، به منظور اصلاح راه ویا سرعت یا هر دو، طبق رویه ی مورد قبول دریاوردنی است</p> <p>تنظیم راه و سرعت کشتی، در برقراری دریاوردنی ایمن است</p> <p>مخابرات واضح، مختصر و قابل دریافت در همه ی اوقات به روش مورد نظر دریاوردان است</p> <p>علامه مانور در زمان مناسب، نشان داده شده و طبق مقررات بین المللی جلوگیری از تصادم در دریا- ۱۹۷۲ برابر با ۱۳۵۱ (اصلاح شده) است.</p>	<p>اثر تغییرات در راه یا سرعت یا هر دو مورد در کشتی خودی</p> <p>۳. کاربری مضرات بین المللی جلوگیری از تصادم در دریا- ۱۹۷۲ برابر با ۱۳۵۱ (اصلاح شده)</p> <p>۴. فنون ترسیم مسیر و مفاهیم حرکت نسبی و حقیقی</p> <p>۵. شاخص موازی</p> <p>انواع اصلی آریبه خصوصیات نمایش گر آن ها- استانداردهای عملکردی و خطرهای انکای زیاد به آریه</p> <p>توانایی در عملیات و تفسیر و واکاوای اطلاعات کسب شده از آریه، شامل:</p> <ol style="list-style-type: none"> ۱. عملکرد سامانه و دقت، توانایی های مسریابی و محدودیتها، و پردازش تاخیرها ۲. استفاده از اختلاط به های عملیاتی و آزمایش- های سامانه ۳. روش های نیل به هدف و محدودیت های آنها ۴. بردارهای نسبی و حقیقی، نمایش گرافیکی از اطلاعات هدف و نواحی خطر ۵. استنتاج و واکاوای اطلاعات، پژواک های (اکوهای) بحرانی، سرواخی متنوعه و مانورهای آزمایشی 	<p>دریاوردی با استفاده از آکدیس</p> <p>آگاهی از توانایی و محدودیت های عملیاتی آکدیس، شامل:</p> <ol style="list-style-type: none"> ۱. درک کامل از داده های نقشه الکترونیکی دریاوردی (ای پی ان سی)، دقت داده ها، نمایش قوانین، انتخاب نمایش گر و سایر فرم های مربوطه به داده های نقشه ۲. خطرهای انکا زیاد ۳. آشنایی با عملیات آکدیس الزامی توسط استانداردهای عملکردی لازم الاجرا 	<p>استفاده از آکدیس برای برقراری ایمنی دریاوردی</p> <p>توجه: آموزش و ارزیابی در استفاده از آکدیس برای آنان که به طور خاص در کشتی های که مجهز به آکدیس نبینند، لازم نیست</p>
<p>بایش اطلاعات در آکدیس، به ترتیبی است که به دریاوردی ایمن کمک می کند</p> <p>اطلاعات کسب شده از آکدیس (شامل روی هم قرار دادن و با عملکرد ردیابی رادار، هنگام تجهیز شدن) به طور دقیق با در نظر گرفتن محدودیت های تجهیزاتی، همه ی حس گری های متصل شده (شامل رادار و اتصال داخلی ای آی اس)، و شرایط و موقعیت های غالب، تفسیر و واکاوای شده است</p> <p>ایمنی دریاوردی از طریق تصحیح کردن راه و سرعت کشتی توسط کاربردهای کنترلی نگهداری مسیر آکدیس برقرار می شود (اگر نصب شده باشد)</p> <p>مخابرات روشن، مختصر و قابل دریافت در همه ی اوقات به روش مورد نظر دریاوردان است</p>	<p>آزمون ها و ارزیابی شواهد کسب شده، از یک یا چند مورد زیر:</p> <p>۱. تجربه ی تأیید شده ی کشتی آموزشی</p> <p>۲. آموزش تأیید شده ی آکدیس با شبیه ساز</p> <p>صلاحیت در عملیات، تفسیر، و واکاوای اطلاعات کسب شده از آکدیس، شامل:</p> <ol style="list-style-type: none"> ۱. استفاده از کاربردهای که با سایر سامانه های دریاوردی در تأسیسات مختلف، یکپارچه می شود، شامل: کاربرد مناسب و میزان کردن با تنظیمات مورد نظر ۲. نظارت ایمن و تنظیم اطلاعات، شامل: موقعیت خودی، نمایش ناخه دریایی، حالت و تعیین موقعیت، نمایش داده های نقشه، نظارت بر مسیر، لایه های اطلاعاتی ایجاد شده توسط کاربر، ارتباط ها (هنگام اتصال داخلی با ای آی اس و یا مسیریاب رادار) و کاربری های روی هم افزایی رادار (هنگام اتصال داخلی) ۳. تأیید موقعیت شناوریا وسایل دیگر ۴. استفاده ی موثر از تنظیمات به منظور انطباق با روش های عملیاتی، شامل: عوامل هشدار دهنده به منظور عدم برخورد با زمین، نزدیکی به نمایش ها و نواحی خاص، تکمیل بودن داده ی نقشه و وضعیت به روز رسانی 	<p>این محدودیت ها باید در سند شناسایی صادر شده برای دریاوردن ذریبط قید شود</p>	<p>این محدودیت ها باید در سند شناسایی صادر شده برای دریاوردن ذریبط قید شود</p>

	<p>۵. نقشه و ترتیب پشتیبانی میزان کردن تنظیمات و مقادیری که مناسب شرایط جاری است</p> <p>۶. آگاهی موقعیتی، هنگام استفاده از اکسپنر، شامل: آب ایمن و نزدیکی به خطرها، تنظیم و حرکت به پهلو، داده ی نقشه و انتخاب مقیاس، مناسب بودن مسیر، کشف تماس و مدیریت، ویکپارچگی حس گرها</p>	
<p>نوع و میزان اضطرار، به طور کامل شناسایی می شود</p> <p>اقدامات اولیه و، اگر مناسب باشد، مانور کشتی، طبق طرح های افضایی بوده و مناسب با فوریت شرایط و طبیعت اضطرار است</p>	<p>روشن های اضطراری</p> <p>بیشگیری هایی برای حفاظت و ایمنی مسافران در شرایط اضطراری</p> <p>اقدام اولیه ی در نظر گرفته شده به دنبال یک تصادم با درک از روش ها مورد پیگیری برای نجات اشخاص از دریا، کمک به یک کشتی در حال اضطرار، مقابله با اضطرارهایی که در بندر بروز می کند</p>	<p>مقابله با اضطرارها</p>
<p>علامت اضطرار را با تشخیص بی درنگ شناخته می شود</p> <p>طرح های افضایی و دستورالعمل های لازم الاجرا انجام شده و مطابقت دارد</p>	<p>امتحان و ارزیابی خواهد کسب شده، حسب مورد از دستورالعمل عملی یا آموزش تایید شده با شبیه ساز</p>	<p>پاسخ به یک علامت اضطرار در دریا</p> <p>دانش محتویات دستورالعمل بین المللی هوایی و دریایی جستجو و نجات</p>
<p>اشارات دریایی، به زبان انگلیسی و پیام های مربوط به ایمنی کشتی، به طور صحیح تفسیر یا نوشته می شود</p> <p>مخابرات واضح و قابل درک است</p>	<p>امتحان و ارزیابی خواهد کسب شده، از دستورالعمل عملی</p>	<p>استفاده از جملات مخابراتی استاندارد سازمان بین المللی دریانوردی و استفاده از انگلیسی در مکاتبات و مکالمات</p> <p>زبان انگلیسی</p> <p>آگاهی کامل از زبان انگلیسی، به منظور توانایی افسران برای استفاده از نقشه ها و سایر اشارات دریایی، درک اطلاعات هواشناسی و پیام های مربوط به ایمنی کشتی و عطیات ارتباط مخابراتی با سایر کشتی ها، ایستگاه های ساحلی و مراکز خدمات ترافیکی شاورها و انجام وظایف مربوط به افسرها همچنین با خدمه ی چند زبانه، شامل توانایی در استفاده و درک جملات مخابراتی استاندارد شده توسط سازمان بین المللی دریانوردی</p>
<p>مخابرات در محدوده تحت مسئولیت کاربرها به طور پایدار موفقیت آمیز است</p>	<p>ارزیابی خواهد کسب شده، از دستورالعمل های عملی و با شبیه ساز</p>	<p>ارسال و دریافت اطلاعات توسط اعلام بصری</p> <p>توانایی در استفاده از آیین نامه بین المللی اعلام بصری</p> <p>توانایی در ارسال و دریافت، توسط چراغ مرس، علامت اضطرار اس او اس آن طور که در ضمیمه ی ۳ مقررات بین المللی جلوگیری از تصادم در دریا- ۱۹۷۲ برابر با ۱۹۷۵ (اصلاح شده) و بیوست ۱ آیین نامه ی بین المللی اعلام مشخص شده و اعلام بصری از اعلام تک حرفی آن طور که در آیین نامه ی بین المللی اعلام نیز، مشخص شده است</p>
<p>از محدوده های عملیاتی ایمن مربوط به نیروی محرکه کشتی، سامانه های هدایت و قدرت در مانورهای عادی، تجاوز نمی شود</p> <p>تنظیمات راه و سرعت کشتی برای ایمنی دریانوردی انجام می گیرد</p>	<p>امتحان و ارزیابی خواهد کسب شده، از تک یا چند مورد زیر:</p> <ol style="list-style-type: none"> ۱. تجربه ی تایید شده حین خدمت ۲. تجربه ی تایید شده کشتی آموزشی ۳. حسب مورد، آموزش تایید شده با شبیه ساز ۴. حسب مورد، آموزش تایید شده در یک مدل کشتی با خدمه 	<p>مانور کشتی</p> <p>راهبری و مانور کشتی آگاهی از:</p> <ol style="list-style-type: none"> ۱. اثرات وزن بارگیری، انبوه، تراز، راه و فاصله زیر تیرک حمل کشتی در دوایر چرخشی و اواصل توقف کشتی ۲. اثرات باد و جریان در راهبری کشتی ۳. مانورها و روش های نجات اشخاص در کشتی ۴. اسکوات، آب کم عمق و اثرات مشابه ۵. روش های مناسب برای لنگراندازی و مهار کردن کشتی

عملکرد: جابه جایی و چینش در سطح عملیاتی

ستون ۱	ستون ۲	ستون ۳	ستون ۴
صلاحیت	دانش، درک و مهارت	شیوه‌های نمایش صلاحیت	معیارهای ارزیابی صلاحیت
نظارت بر بارگیری، چینش، محکم کردن، مراقبت در سفر و تخلیه کالاها	جابه جایی، چینش و محکم کردن کالا آگاهی از اثرات کالا، شامل: وزنه‌های سنگین، در قابلیت دریاوردی و تعادل کشتی	آزمون و ارزیابی خواهد در یک یا چند مورد زیر: ۱. تجربه‌ی تایید شده حین خدمت ۲. تجربه‌ی تایید شده کشتی آموزشی ۳. حسب مورد، آموزش تایید شده با شبیه ساز	عملیات کالا، برابر با نقشه‌ی کالا یا سایر اسناد یا فواین و مقررات موجود، دستورالعمل عملیاتی تجهیزات و محدودیت‌های چینش کالا در کشتی انجام می‌شود جابه جایی کالاهای خطرناک، مخاطره آمیز و زیان بار، در انطباق با مقررات بین المللی و استانداردهای شناخته شده و آیین‌نامه‌های رویه‌ی ایمن است مخایرات واضح، قابل درک و به طور مدام موفقیت آمیز است
بازرسی و گزارش نواقص و خسارت در فضاهای کالا، درب‌های انبار و مخازن آب توارن	آگاهی و توانایی در تشریح محل‌های سرکشی که بیش تر در معرض وارد آمدن خسارت و آسیب است، به علت: ۱. عملیات تخلیه و بارگیری ۲. خوردگی ۳. شرایط بد هوا توانایی در تشخیص این که، کدام قسمت‌های کشتی، باید در هر بار بازرسی شود تا همه‌ی قسمت‌ها در محدوده‌ی یک زمان ارایه شده پوشش داده شود شناسایی اجزایی از ساختار بدنه‌ی کشتی که برای ایمنی کشتی، بحرانی است بیان کردن علل خوردگی در فضاهای کالا و مخازن آب توارن و جلوگیری شناسایی و جلوگیری از خوردگی آگاهی از روش‌هایی که بر اساس آن‌ها، بازرسی‌ها باید انجام شود توانایی در توضیح این که چگونه از قابل اتکا بودن کشف نواقص یا خسارت مطمئن شد درک هدف « برنامه بازرسی فوق‌العاده »	آزمون و ارزیابی خواهد در یک یا چند مورد زیر: ۱. تجربه‌ی تایید شده حین خدمت ۲. تجربه‌ی تایید شده کشتی آموزشی ۳. حسب مورد، آموزش تایید شده با شبیه ساز	بازرسی‌ها طبق روش‌های نوشته شده انجام می‌شود و نواقص و خسارات، کشف شده و به طور مناسب گزارش می‌شود هنگامی که هیچ نقص یا خسارتی کشف نشود، خواهد نانی از آزمایش و آزمون، به وضوح، بیان گر صلاحیت کافی در متعهد بودن به روش‌ها و توانایی در تمایز بین قسمت‌های عادی و دارای نقص کشتی است

۱. بدیهی است افسران عرشه نیازی به احراز صلاحیت در بازرسی از کشتی‌ها ندارد.

عملکرد: کنترل عملیات کشتی و مراقبت از اشخاص روی کشتی در سطح عملیاتی

ستون ۱	ستون ۲	ستون ۳	ستون ۴
صلاحیت	دانش، درک و مهارت	شيوه‌های نمایش صلاحیت	معیارهای ارزیابی صلاحیت
اطمینان از انطباق با مقررات جلوگیری از آلودگی	<p>جلوگیری از آلودگی محیط زیست دریایی و روش‌های علیه آلودگی</p> <p>آگاهی از پیشگیری‌هایی که جهت جلوگیری از آلودگی محیط زیست دریایی باید در نظر گرفت</p> <p>روش‌های علیه آلودگی و همه‌ی تجهیزات مربوط به آن</p> <p>اهمیت اقدامات پیش گستر، به منظور حفاظت محیط زیست دریایی</p>	<p>آزمون و ارزیابی خواهد در یک یا چند مورد زیر:</p> <ol style="list-style-type: none"> تجربه‌ی تأیید شده حین خدمت، تجربه‌ی تأیید شده کشتی آموزشی آموزش تأیید شده 	<p>روش‌های مربوط به نظارت بر عملیات کشتی و اطمینان از انطباق با الزامات مازول، به طور کامل رعایت می‌شود</p> <p>اقدامات، به منظور این است که رویکرد مثبت محیط زیستی بر قرار است</p>
نگهداری قابلیت دریاوردی کشتی	<p>تعامل کشتی</p> <p>آگاهی عملی و کاربری جدول تعادل، تراز و تنش، نمودارها و تجهیزات محاسبه‌ی تنش</p> <p>درک از اقدامات اساسی، که در مواقعی که قسمتی از شناوری کامل از دست می‌رود، باید در نظر گرفت</p> <p>درک از مبانی اصلی مربوط به ضد نفوذ آب بوند یکپارچه کشتی</p> <p>ساختار کشتی</p> <p>آگاهی کلی از اجزای اصلی ساختار کشتی، و اسامی مناسب قسمت‌های مختلف</p>	<p>آزمون و ارزیابی خواهد در یک یا چند مورد زیر:</p> <ol style="list-style-type: none"> تجربه‌ی تأیید شده حین خدمت تجربه‌ی تأیید شده کشتی آموزشی حسب مورد، آموزش تأیید شده با شیبه ساز آموزش تأیید شده تجهیزات آزمایشگاهی 	<p>شرایط تعادل، طبق معیارهای تعادل یکپارچه‌ی سازمان بین‌المللی دریاوردی تحت هم‌سوی و وضعیت‌های بارگیری است</p> <p>اقدامات، به منظور اطمینان و نگهداری یکپارچه‌ی تعادل کشتی، در انطباق با رویه‌ی مورد قبول است</p>
جلوگیری، کنترل و اطفای حریق در کشتی	<p>تجهیزات جلوگیری از حریق و اطفای حریق</p> <p>تولایی در سازمان دهی تمرین‌های حریق</p> <p>آگاهی از طبقه‌ها و شیمی حریق</p> <p>آگاهی از سامانه‌های اطفای حریق</p> <p>آگاهی از اقداماتی که در حادله اطفای حریق، از جمله: حریق‌های ناشی از سامانه‌های نفتی، باید در نظر گرفت</p>	<p>ارزیابی خواهد کسب شده، از آموزش و تجربه‌ی تأیید شده اطفای حریق آن طور که در بخش الف -۶۱۲ تنظیم شده است</p>	<p>نوع و مقیاس مشکل، به طور مناسب شناخته شده و اقدامات، طبق روش اضطراری و طرح‌های اطفای کشتی شروع می‌شود</p> <p>روش‌های تخلیه نفرات، بستن یا مسدود کردن اضطراری و جداسازی، مناسب طبیعت اضطرار است و به طور مناسب اجرا می‌شود</p>
به کار گرفتن تجهیزات نجات	<p>نجات جان افراد</p> <p>تولایی سازمان دهی تمرین‌های ترک کشتی و آگاهی از عملیات شناور بقا و قیام‌های نجات، وسایل و ترتیبات به آب انداختن آن‌ها، و تجهیزات آن‌ها، شامل دستگاه‌های رادیویی نجات، ایبرب (ایستگاه هدایت رادیویی مشخص کننده موقعیت اضطراری)، سارت (فرستنده-گیرنده خودکار تجسس و نجات) ماهواره ای، لباس‌های غوطه وری و وسایل حرارتی پیش گستر</p>	<p>ارزیابی خواهد کسب شده، از آموزش و تجربه‌ی تأیید شده اطفای حریق آن طور که در بندهای ۱ تا ۳ بخش الف -۶۱۲ تنظیم شده است</p>	<p>اقدامات، در مقابله با ترک کشتی و شرایط بقا، متناسب با شرایط غالب و طبق رویه‌ها و استانداردهای ایمنی مورد قبول است</p>
استفاده از وسایل کمک‌های اولیه، پزشکی در کشتی	<p>وسایل کمک‌های پزشکی</p>	<p>ارزیابی خواهد کسب شده، از آموزش تأیید شده در بندهای ۱ تا ۳ بخش</p>	<p>شناسایی علل احتمالی، طبیعت و گستره‌ی صدمات یا شرایط به موقع بوده و</p>

<p>درمان: خطر فوری به جان اشخاص را به حداقل می‌رساند</p>	<p>الف-۶/۳ تنظیم شده است</p>	<p>کاربرد عملی راهنمای پزشکی و اخذ مشورت رادپویی، شامل توانایی در اتخاذ اقدام موثر بر مبنای آن آگاهی‌ها در صورت پدید آمدن حوادث یا امراضی که ممکن است در کشتی بروز کند</p>	
<p>ایمنی جان اشخاص در دریا و حفاظت از محیط زیست دریایی به درستی شناخته می‌شود</p>	<p>ارزیابی شواهد کسب شده، از آزمون‌ها یا آموزش تأیید شده</p>	<p>آگاهی کاربری اساسی از کوانتسین‌های مرتبط سازمان بین‌المللی دریانوردی در خصوص ایمنی جان اشخاص در دریا و حفاظت محیط زیست دریایی</p>	<p>نظارت در انطباق با الزامات قانون گذاری</p>
<p>تخصیص وظایف خدمه و آگاه ساختن آنان از انتظارات مربوط به استانداردهای کار و رفتار به روشی است که متناسب هریک از افراد ذی‌ربط است</p> <p>اهداف آموزشی و فعالیت‌ها، بر اساس صلاحیت و تواناییها و الزامات عملیاتی جاری است</p> <p>عملیات نمایش داده شده، طبق قواعد حاکم است</p> <p>آن طور که لازم است، عملیات طراحی شده و منابع با اولویت درست، برای انجام وظایف ضروری تخصیص داده می‌شود</p> <p>مخاطرات به روشنی و بوضوح تبادل می‌شود</p> <p>رفتارهای رهبری مشخص شده‌اند</p> <p>اعضا گروه مورد نظر، درک دقیق مشترک از محیط بیرونی و وضعیت عملیاتی جاری و پیش‌بینی شده، شاور دارند</p> <p>تصمیمات برای شرایط کشتی بیشترین تاثیر را دارد</p>	<p>ارزیابی شواهد کسب شده، از یک یا چند مورد زیر:</p> <p>۱ آموزش تأیید شده</p> <p>۲ تجربه‌ی تأیید شده حین خدمت</p> <p>۳ نمایش عملی</p>	<p>آگاهی ششلی از آموزش و مدیریت خدمه‌ی روی</p> <p>آگاهی از کوانتسین‌های بین‌المللی دریانوردی و توصیه‌ها، و قوانین ملی مرتبط</p> <p>توانایی مدیریت وظایف و حجم کار:</p> <ol style="list-style-type: none"> طراحی و همکاری وظایف خدمه محدودیت‌های منابع و زمان اولویت بندی <p>دانش و توانایی مدیریت موثر منابع:</p> <ol style="list-style-type: none"> تخصیص، ارجاع وظایف، و اولویت بندی منابع مخاطرات موثر در کشتی و ساحل تصمیمات متناسب کننده‌ی بررسی تجربه گروهی شجاعت و رهبری، مانند انگیزش کسب و برقراری آگاهی از وضعیت <p>آگاهی و توانایی در اعمال فنون تصمیم‌گیری:</p> <ol style="list-style-type: none"> ارزیابی وضعیت و احتمال خطر شناسایی و بررسی گزینه‌های ایجاد شده انتخاب راه کار ارزیابی نتایج اثرات 	<p>کاربرد رهبری و مهارت‌های کار گروهی</p>
<p>از تجهیزات حفاظتی و ایمنی متناسب، به درستی استفاده می‌شود</p> <p>روش‌ها و رویه‌های کار تعیین شده برای در آیین بودن خدمه و کشتی، در همه‌ی اوقات رعایت می‌شود</p> <p>روش‌های تعیین شده برای در آیین بودن محیط زیست، در همه‌ی اوقات رعایت می‌شود</p> <p>اقدام اولیه و پیگیری آن، برای آگاه شدن از اضطرار، یا روش‌های مقابله اضطراری ایجاد شده، انطباق دارد</p>	<p>ارزیابی شواهد کسب شده، از تجربه و آموزش تأیید یافته تنظیم شده در بند ۳ بخش الف-۶/۱</p>	<p>آگاهی از فنون نجات خدمه</p> <p>آگاهی از جلوگیری از حریق و توانایی مقابله و اطفا‌ی حریق</p> <p>آگاهی از کمک‌های اولیه‌ی مقدماتی</p> <p>آگاهی از ایمنی خدمه و مسئولیت‌های اجتماعی</p>	<p>کمک به ایمنی خدمه و کشتی</p>

بخش الف - ۲/۲

حداقل الزامات اجباری برای دریافت گواهینامه فرماندهان و افسران اول، در کشتی‌های با ظرفیت ناخالص ۵۰۰ تن یا بیش تر

استاندارد صلاحیت

- ۱ هر متقاضی دریافت گواهینامه، به عنوان فرمانده یا افسر اول کشتی‌های با ظرفیت ناخالص ۵۰۰ تن یا بیش تر، لازم است صلاحیت شایستگی خود را به منظور عهده دار شدن کارها، وظایف و مسئولیت‌های فهرست شده در ستون ۱ جدول الف - ۲/۲، در سطح مدیریتی نشان دهد
- ۲ حداقل دانش، درک و صلاحیت لازم برای دریافت گواهینامه، در ستون ۲ جدول الف - ۲/۲ فهرست شده است. این ضرورت همراه می‌شود با توسعه و بسط عمقی موضوعات فهرست شده در ستون ۲ جدول الف - ۲/۱، برای افسران نگهدارنده مسئول ناوبری.
- ۳ با در نظر گرفتن این مهم که فرمانده، مسئولیت نهایی در ایمنی کشتی، مسافران آن، خدمه و کالا و حفاظت محیط زیست دریایی در مقابل آلودگی ناشی از کشتی است، و این که افسر اول، باید در مقامی باشد که در هر زمانی، بتواند آن مسئولیت را عهده دار شود، ارزیابی این موارد، به منظور سنجش توانایی آنان در زمینه جذب و استفاده از همه اطلاعات در دسترس که تاثیر بر ایمنی کشتی، مسافران آن، خدمه و کالایا حفاظت محیط زیست دریایی دارد، باید طراحی شود.
- ۴ سطح آگاهی نسبت به موضوعات فهرست شده در ستون ۲ جدول الف - ۲/۲، باید به منظور توانا ساختن متقاضی برای خدمت در سمت فرمانده یا افسر اول، کافی باشد.
- ۵ سطح آگاهی نظری، درک و صلاحیت مورد لزوم، نسبت به بخش‌های مختلف، مندرج در ستون ۲ جدول الف - ۲/۲، ممکن است در انطباق با این که گواهینامه برای کشتی‌های با ظرفیت ناخالص ۳۰۰۰ تن یا بیش تر معتبر است یا برای کشتی‌های با ظرفیت ناخالص بین ۵۰۰ و ۳۰۰۰ تن، متفاوت باشد.
- ۶ در آموزش و کسب تجربه برای دستیابی به سطح ضروری دانش نظری، درک و صلاحیت، باید الزامات مربوط به این قسمت و راهنمای ارایه شده در قسمت (ب) این آیین‌نامه، در نظر گرفته شود.
- ۷ هر متقاضی دریافت گواهینامه، باید ملزم به ارایه‌ی شواهد دال بر دستیابی به استاندارد مورد لزوم صلاحیت، طبق روش‌های نشان دهنده صلاحیت و معیارهای ارزشیابی صلاحیت، مندرج در ستون‌های ۳ و ۴ جدول الف - ۲/۲ باشد.

سفرهای نزدیک ساحل

- ۸ یک مرجع دریایی، می‌تواند گواهینامه‌ی محدود برای خدمت در کشتی‌هایی صادر کند که به طور خاص، به سفرهای نزدیک ساحل اشتغال دارند و برای صدور چنین گواهینامه‌ای، می‌تواند موضوعات غیر قابل اعمال در آب‌های کشتی‌های ذی ربط را مستثنی کند، با در نظر گرفتن ایمنی همه‌ی کشتی‌هایی که امکان دارد در همان آب‌ها دریانوردی کنند.

جدول الف - ۲/۲

خصوصیات حداقل استاندارد صلاحیت برای فرماندهان و افسران اول، در گشتی‌های

با ظرفیت ناخالص ۵۰۰ تن یا بیش تر

عملکرد: دریانوردی در سطح مدیریتی

ستون ۴	ستون ۳	ستون ۲	ستون ۱
معیارهای ارزیابی صلاحیت	شیوه‌های نمایش صلاحیت	دانش، درک و مهارت	صلاحیت
<p>تجهیزات، نقشه‌ها و انتشارات دریایی مورد لزوم برای سفر، در نظر گرفته می‌شود و برای انجام سفر ایمن مناسب است</p> <p>دلایل مربوط به مسیر طراحی شده، توسط حقایق و داده‌های آماری حاصل از منابع مربوط و انتشارات، مورد حمایت است</p> <p>محاسبات موقعیت‌ها، مسیرها، فواصل و زمان، در محدوده‌ی قابل قبول دقت استانداردهای تجهیزات دریانوردی می‌باشد.</p> <p>همه‌ی خطرهای بالقوه‌ی دریانوردی به طور دقیق شناخته می‌شود</p>	<p>امتحان و ارزیابی شواهد کسب شده، از یک یا چند مورد زیر:</p> <p>۱. تجربه‌ی تایید شده حین خدمت</p> <p>۲. حسب مورد، آموزش تایید شده با شبیه ساز</p> <p>۳. آموزش تایید شده تجهیزات آزمایشگاهی</p> <p>استفاده از کارنمای (کاتالوگ) نقشه، نقشه‌ها، انتشارات دریایی و خصوصیات کشتی</p>	<p>طراحی سفر و دریانوردی در همه‌ی شرایط با به کارگیری روش‌های قابل قبول ترسیم مسیر اقیانوسی و در نظر گرفتن، مواردی مانند:</p> <p>۱. آب‌های محدود</p> <p>۲. شرایط جوی</p> <p>۳. یخ</p> <p>۴. دید محدود</p> <p>۵. طرح‌های جداسازی ترافیک</p> <p>۶. مناطق خدمات ترافیک شناورها</p> <p>۷. نواحی با اثرات کشندی گسترده</p> <p>مسیرهای قابل انطباق با مفاد کلی مسیر کشتی‌ها</p> <p>گزارش دهی، طبق اصول کلی سامانه‌های گزارش دهی کشتی و با روش‌های خدمات ترافیکی شناورها</p>	<p>طراحی سفر و اجرای دریانوردی</p>
<p>روش اصلی انتخاب شده برای دستیابی به موقعیت کشتی، متناسب ترین آن‌ها در شرایط و وضعیت غالب است.</p> <p>نقطه‌ی به دست آمده توسط رصد نجومی در محدوده سطوحی است که دقت آن، مورد قبول است</p>	<p>امتحان و ارزیابی شواهد کسب شده، از یک یا چند مورد زیر:</p> <p>۱. تجربه‌ی تایید شده حین خدمت</p> <p>۲. حسب مورد، آموزش تایید شده با شبیه ساز</p> <p>۳. آموزش تایید شده تجهیزات آزمایشگاهی، با استفاده از:</p>	<p>تعیین موقعیت در همه‌ی شرایط:</p> <p>۱. با رصدهای نجومی</p> <p>۲. با مشاهدات‌های زمینی، شامل: توانایی استفاده از نقشه‌های مناسب، اعلامیه‌های دریایی و سایر انتشارات، برای ارزیابی دقت نتایج تعیین موقعیت</p> <p>۳. استفاده از وسایل کمک دریانوردی الکترونیکی جدید، با آگاهی خاص از</p>	<p>تعیین موقعیت و میزان دقت نتایج موقعیت تعیین شده، با هر نوع وسیله‌ی دیگر</p>

<p>نقطه‌ای به دست آمده توسط رصد زمینی در محدوده سطوحی است که دقت آن، مورد قبول است</p> <p>دقت نقطه‌ای به دست آمده، به طور مناسب ارزیابی می‌شود</p> <p>نقطه‌ای به دست آمده با استفاده از وسایل کمکی الکترونیکی دریا نوردی، در محدوده‌ی استانداردهای دقیق سامانه‌های مورد استفاده است. اشتباهات احتمالی موثر در دقت موقعیت به دست آمده، بیان شده و روش‌های به حداقل رساندن اثرات اشتباهات سامانه در موقعیت به دست آمده به طور مناسب اعمال می‌شود</p>	<p>۳.۱. نقشه‌ها، تقویم نجومی (آماناک) دریایی، صفحات مسیر یابی، کروئومتر، جایاب (سکمنت) و محاسبه گر</p> <p>۳.۲. نقشه‌ها، انتشارات دریایی و وسایل دریا نوردی (آینه سمت (ازیموت)، جایاب (سکمنت)، سرعت سنج، تجهیزات عمق یابی، قطب نما) و دستورالعمل‌های سازنده‌ی تجهیزات</p> <p>۳.۳. رادار، سامانه‌های الکترونیکی تعیین موقعیت زمینی، سامانه‌های دریا نوردی ماهواره‌ای و نقشه‌ها و انتشارات دریایی مربوط به آن‌ها</p>	<p>اصول کاربری آن‌ها، محدودیت‌ها، منشا اشتباهات، کشف نمایش اشتباه اطلاعات و روش‌های تصحیح، به منظور دستیابی به موقعیت دقیق</p>	
<p>روش و تعداد دفعات بررسی اشتباهات قطب نماهای مغناطیسی و چرخش سنج (جایرو)، دقت اطلاعات را تضمین می‌کند</p>	<p>آزمون و ارزیابی شواهد کسب شده، از یک یا چند مورد زیر:</p> <ol style="list-style-type: none"> ۱. تجربه‌ی تایید شده حین خدمت ۲. حسب مورد، آموزش تایید شده با شبیه ساز ۳. آموزش نایبید شده تجهیزات آزمایشگاهی <p>استفاده از رصد نجومی، سمت‌های زمینی و مقایسه بین قطب نماهای مغناطیسی و چرخش سنج (جایرو)</p>	<p>توانایی در تعیین و قبول اشتباهات قطب نماهای مغناطیسی و چرخش سنج (جایرو)</p> <p>آگاهی از اصول قطب نماهای مغناطیسی و چرخش سنج (جایرو)</p> <p>درک از سامانه‌های تحت کنترل چرخش سنج (جایرو) اصلی و آگاهی از عملیات و مراقبت از انواع اصلی قطب نما چرخش سنج (جایرو)</p>	<p>تعیین و قبول اشتباهات قطب نما</p>
<p>طرح هماهنگی عملیات تجسس و نجات، طبق راهنمایی‌ها و استانداردهای بین المللی است</p> <p>مخابرات رادیویی ایجاد شده و روش‌های مخابراتی صحیح، در</p>	<p>امتحان و ارزیابی شواهد کسب شده، از یک یا چند مورد زیر:</p> <ol style="list-style-type: none"> ۱. تجربه‌ی تایید شده حین خدمت ۲. حسب مورد، آموزش تایید شده با شبیه ساز 	<p>آگاهی کامل از روش‌های موجود و توانایی اعمال در دستورالعمل بین المللی هوایی و دریا نوردی تجسس و نجات</p>	<p>هماهنگ کردن عملیات تجسس و نجات</p>

<p>همه‌ی مراحل عملیاتی تجسس نجات، پیگیری می‌شود</p>	<p>۲. آموزش تأیید شده تجهیزات آزمایشگاهی</p> <p>استفاده از انتشارات مربوطه، نقشه‌ها، داده‌های هواشناسی، خصوصیات کشتی‌های درگیر عملیات، تجهیزات مخابرات رادیویی و سایر تسهیلات در دسترس و یکجا چند مورد زیر:</p> <p>۱. دوره‌ی آموزشی تأیید شده‌ی تجسس و نجات</p> <p>۲. حسب مورد، آموزش تأیید شده یا شبیه ساز</p> <p>۳. آموزش تأیید شده تجهیزات آزمایشگاهی</p>		
<p>تربیات و روش‌های نگهبانی، طبق رهنمودها و مقررات بین المللی مبنی بر اطمینان از ایمنی دریانوردی، حفظ محیط زیست دریایی و ایمنی کشتی و افراد روی آن ایجاد شده و برقرار است</p>	<p>امتحان و ارزیابی شواهد کسب شده، از یکجا چند مورد زیر:</p> <p>۱. تجربه‌ی تأیید شده حین خدمت</p> <p>۲. حسب مورد، آموزش تأیید شده یا شبیه ساز</p>	<p>آگاهی کامل از محتوا، کاربری و اهداف مقررات بین المللی جلوگیری از تصادم در دریا ۱۹۷۲ برابر با ۱۳۵۱ (اصلاح شده)</p> <p>آگاهی کامل از محتوا، کاربری و اهداف اصولی که در نگهبانی دریانوردی باید رعایت شوند</p>	<p>ایجاد روش‌ها و تربیات نگهبانی</p>
<p>اطلاعات حاصل از تجهیزات دریانوردی و سامانه‌ها یا در نظر گرفتن محدودیت‌های تجهیزاتی و شرایط و وضعیت غالب، به درستی، تفسیر و واکاوی می‌شوند</p> <p>اقدام در نظر گرفته شده به منظور اجتناب از نزدیک ترین عبور با تصادم با شناور دیگر، طبق مقررات بین المللی جلوگیری از تصادم در دریا- ۱۹۷۲ برابر با ۱۳۵۱ (اصلاح شده) است</p>	<p>امتحان و ارزیابی شواهد کسب شده، از شبیه ساز تأیید شده‌ی آرپا و یکجا چند مورد زیر:</p> <p>۱. تجربه‌ی تأیید شده حین خدمت</p> <p>۲. حسب مورد، آموزش تأیید شده یا شبیه ساز</p> <p>۳. آموزش تأیید شده تجهیزات آزمایشگاهی</p>	<p>برآورد اشتباهات سامانه و درک کامل از جوانب عملیاتی سامانه‌ها</p> <p>طراحی هدایت کور کشتی</p> <p>ارزشیابی اطلاعات دریانوردی حاصل از همه‌ی منابع، شامل: رادار و آرپا، به خاطر ایجاد و اجرای تصمیمات دستور داده شده به منظور اجتناب از تصادم و راهبری ایمن کشتی</p> <p>ارتباطات متقابل درونی و استفاده‌ی بهینه از همه‌ی داده‌های دریانوردی در دسترس، برای هدایت کشتی</p>	<p>مبادرت به دریانوردی ایمن، با استفاده از اطلاعات کسب شده از تجهیزات دریانوردی و سامانه‌هایی که در اتخاذ تصمیم، برای صدور دستورات، کمک کننده است</p> <p>توجه: آموزش و ارزیابی در استفاده از آرپا برای آنان که به طور خاص، در کشتی‌هایی خدمت می‌کنند که آرپا ندارند، لازم نیست. این محدودیت، باید در سند شناسایی صادره برای دریانورد ذی ربط قید شود</p>

<p>روش‌های عملیاتی برای استفاده‌ی اکدیسی، ایجاد، اعمال، و نظارت می‌شود</p> <p>اقدامات برای به حداقل رساندن خطر در ایمنی دریانوردی به عمل می‌آید</p>	<p>امتحان و ارزیابی نتواند کسب شده، از یک یا چند مورد زیر:</p> <ol style="list-style-type: none"> ۱. تجربه‌ی تأیید شده حین خدمت ۲. تجربه تأیید شده در کشتی آموزشی ۳. آموزش تأیید شده شیپ‌ماز اکدیسی 	<p>مدیریت روش‌های عملیاتی، داده و پرونده‌های سامانه، شامل:</p> <ol style="list-style-type: none"> ۱. مدیریت تدارکات، صدور مجوز و به روز رسانی داده‌های نقشه و نرم افزار سامانه، در انطباق با روش‌های ایجاد شده ۲. به روز رسانی سامانه و اطلاعات، شامل توانایی به روز رسانی نگارش سامانه اکدیسی، طبق پیشرفت فن‌آوری تولیدات فروشنده ۳. ایجاد و برقراری بیکره بندی سامانه و پرونده‌های پشتیبان ۴. ایجاد و نگهداری سوابق مربوط به سرعت سنج، طبق روش‌های ایجاد شده ۵. ایجاد و نگهداری پرونده‌های طراحی مسیر، طبق روش‌های موجود ۶. استفاده از دفتر وقایع اکدیسی، و سوابق عملکرد مسیر به منظور بازدید عملکردهای سامانه، تنظیمات هشدار دهنده‌ها و واکنش استفاده‌کننده‌ها <p>استفاده از قابلیت عملکرد پخش مجدد برای بازخوانی مسیر، طراحی مسیر و مرور عملکردهای سامانه</p>	<p>مبادرت به دریانوردی ایمن، با استفاده از اکدیسی و سامانه‌های دریانوردی وابسته، به منظور کمک به اتخاذ تصمیم جهت صدور دستورات</p> <p>توجه: آموزش و ارزیابی در استفاده از اکدیسی، برای آنان که به طور خاص، در کشتی‌هایی خدمت می‌کنند که اکدیسی در آن‌ها نصب نشده، ضرورت ندارد. این محدودیت، باید در سند شناسایی صادر شده برای دریانورد ذریبط، فید شود</p>
---	--	---	--

<p>پیش بینی هوا و شرایط هوا برای مدت معین، بر اساس همه‌ی اطلاعات در دسترس است</p> <p>انجام اقدامات به منظور برقراری ایمنی دریانوردی در به حداقل رساندن هر گونه احتمال خطر و تامین ایمنی کشتی است</p> <p>دلایل اقداماتی که در نظر گرفته می‌شود، با داده‌ی آماری و مشاهدات شرایط واقعی هوا، قابل حمایت است</p>	<p>امتحان و ارزیابی شواهد کسب شده، از یک یا چند مورد زیر:</p> <p>۱. تجربه‌ی تایید شده حین خدمت</p> <p>۲. آموزش تایید شده تجهیزات آزمایشگاهی</p>	<p>توانایی به منظور درک و تفسیر نقشه‌ی هوایی خلاصه شده و پیش بینی هوایی منطقه، با در نظر گرفتن شرایط محلی هوا و اطلاعات به دست آمده از دوزنگار</p> <p>آگاهی از خصوصیات سامانه‌های هوایی مختلف، شامل طوفان‌های گردنده (گردبادها) حاره ای و اجتناب از مراکز طوفان و قطاع‌های خطرناک</p> <p>آگاهی از سامانه‌های جریان اقیانوسی</p> <p>توانایی در محاسبه‌ی شرایط کشتند</p> <p>استفاده از همه‌ی انتشارات دریایی مربوط به کشتند و جریان‌ها</p>	<p>پیش بینی هوا و شرایط اقیانوس شناسی</p>
<p>نوع و اندازه‌ی هر گونه مشکل، به طور دقیق، شناخته می‌شود و تصمیمات و اقدامات، اثرات هر نوع عملکرد بد سامانه‌های کشتی را به حداقل می‌رساند</p> <p>مخابرات، موتور بوده و طبق روش‌های موجود است</p> <p>تصمیمات و اقدامات در نظر گرفته شده، سطح ایمنی اشخاص روی کشتی را افزایش می‌دهد</p>	<p>امتحان و ارزیابی شواهد کسب شده، از تعلیمات عملی، تجربه‌ی حین خدمت و تمرین‌های عملی در به کار گیری روش‌های اضطراری</p>	<p>پیشگیری‌های در ارتباط با به ساحل زدن کشتی</p> <p>اقداماتی که در هنگام به گل نشستن کشتی و بعد از آن برای انجام در نظر گرفته می‌شوند</p> <p>شناور سازی کشتی به گل تنگسته بدون کمک و با کمک</p> <p>اقدامی که در صورت نزدیک بودن زمان تصادم و بعد از تصادم؛ یا آسیب رسیدن به یکپارچگی ضد نفوذ پذیری در بنده‌ی کشتی، بهر علت، در نظر گرفته می‌شود</p> <p>ارزیابی کنترل خسارت</p> <p>سکان اضطراری</p> <p>ترتیبات اضطراری و روش‌یادک کشتی</p>	<p>مقابله با اضطرارهای دریانوردی</p>
<p>همه‌ی تصمیمات مربوط به پهلو گیری و لنگراندازی کشتی بر</p>	<p>امتحان و ارزیابی شواهد کسب شده، از یک یا چند مورد زیر:</p>	<p>مانور و رهبری کشتی در همه‌ی شرایط، شامل:</p>	<p>مانور و رهبری کشتی در همه‌ی شرایط</p>

<p>مبنای ارزیابی صحیح مانور کشتی، خصوصیات موتور و نیروهای است که در هنگام پهلوگیری به اسکله یا انداختن لنگر انتظار می‌رود</p> <p>در زمان حرکت در مسیر، ارزیابی کامل از احتمال اثرات آب‌های کم عمق و محدود، یخ، سواحل، شرایط کشتی، کشتی‌های عبوری و اسواج سینه و باشنه‌ی کشتی خودی انجام می‌پذیرد، به طوری‌که کشتی می‌تواند تحت شرایط مختلف هوا و کالاهای بارگیری شده، با ایمنی لازم، به مانور بپردازد</p>	<p>۱. تجربه‌ی تایید شده حین خدمت</p> <p>۲. حسب مورد، آموزش تایید شده با شبیه ساز</p> <p>۳. حسب مورد، تایید الگوی تامین نفرات</p>	<p>۱. مانور در زمان نزدیک شدن به ایستگاه‌های راهنمای کشتی و پیاده و سوار کردن راهنمایان، با توجه لازم به هوا، کثند، فاصله‌ی سینه و فواصل توقف کشتی</p> <p>۲. راهبری کشتی در رودخانه‌ها، خورها و آب‌های محدود، با توجه به اثرات جریان، باد و مقدار آب محدود بر واکنش سکان</p> <p>۳. کاربرد فنون مقدار ثابت چرخش</p> <p>۴. مانور در آب کم عمق، شامل: کاهش فاصله زیر تیر حمل کشتی در اثر اسکوات، خمش و پیچش</p> <p>۵. تداخل بین کشتی‌های عبوری و خودی و ساحل نزدیک (اتر کانال)</p> <p>۶. پهلوگیری و باز کردن کشتی از اسکله، تحت شرایط مختلف باد، کثند و جریان، با استفاده از یدک کش و بدون یدک کش</p> <p>۷. واکنش کشتی و یدک کش</p> <p>۸. استفاده از نیروی محرکه و سامانه‌های مانور</p> <p>۹. انتخاب لنگرگاه و لنگراننازی بایک یا دو لنگر در لنگرگاه‌های محدود و عوامل موجود در تعیین طول زنجیر لنگری، که استفاده می‌شود</p> <p>۱۰. کشیده شدن لنگر، با خسارت و بدون خسارت</p> <p>۱۱. هدایت کشتی به حوضچه‌ی خشک، هم در شرایط خسارت و هم در شرایط سالم بودن</p> <p>۱۲. مدیریت و راهبری کشتی‌ها در هوای بد، شامل: کمک به کشتی یا هواپیمای در حال اضطرار؛ عملیات یدک کشتی، اصول کنترل یک کشتی غیر قابل کنترل پس از نشیب موج دریا، کاهش حرکت پهلویی</p>
---	--	---

		<p>کشتی و استفاده از روغن</p> <p>۱۳. پیشگیری‌های مانوری برای به آب انداختن قایق‌های نجات یا شناورهای بقا در هوای بد</p> <p>۱۴. روش‌های در نظر گرفته شده، برای انتقال نجات‌یافتگان از قایق نجات و شناور بقا به عرشه‌ی کشتی</p> <p>۱۵. توانایی تعیین مانور و خصوصیات نیروی محرکه، انواع کشتی‌های عادی، با توجه خاص به فواصل توقف و دوابر چرخش در آبخورها و سرعت‌های مختلف</p> <p>۱۶. اهمیت دریانوردی، در سرعت کاهش‌یافته به منظور اجتناب از خسارت حاصل شده، از امواج سینه و پاشنه‌ی کشتی خودی</p> <p>۱۷. اقدامات عملی که باید هنگام دریانوردی در آب‌های یخ زده‌یسا نزدیک آن‌ها و یا در شرایطی که یخ روی کشتی انبوه شده است در نظر گرفته شود</p> <p>۱۸. استفاده از، و مانور در و نزدیک، طرح‌های جداسازی ترافیک و نواحی که خدمات ترافیکی شناورها ارائه می‌شود</p>	
<p>نیروگاه، موتور کمکی و تجهیزات، طبق خصوصیات فنی و در محدوده‌ی عملیاتی ایمن، در همه‌ی اوقات به کار گرفته می‌شود</p>	<p>امنجان و ارزیابی شواهد کسب شده، از یک یا چند مورد زیر:</p> <p>۱. تجربی‌ی تایید شده حین خدمت</p> <p>۲. حسب مورد، آموزش تایید شده یا شبیه ساز</p>	<p>به کار گیری اصول نیروگاه‌های قدرت محرکه‌ی دریایی</p> <p>موتور کمکی کشتی</p> <p>آگاهی کلی از واژه‌های مهندسی دریایی</p>	<p>به کارگیری دستگاه کنترل از راه دور نیروگاه محرکه کشتی و سامانه‌ها و خدمات مهندسی</p>

عملکرد: جابه جایی کالا و چینش در سطح مدیریتی

ستون ۴	ستون ۳	ستون ۲	ستون ۱
معیارهای ارزیابی صلاحیت	شیوه‌های نمایش صلاحیت	دانش، درک و مهارت	صلاحیت
<p>دفعات و گسترش نظارت بر شرایط کالا، متناسب با طبیعت و شرایط غالب است</p> <p>تغییرات بیش بینی نشده و غیر قابل قبول در شرایط یا خصوصیات کالا، به طور دقیق مشخص و اقدام اصلاحی با فوریت برای ایمنی کشتی و افراد آن در نظر گرفته و طراحی می‌شود</p> <p>عملیات کالا، طبق روش‌های موجود و الزامات قانونی طراحی شده و انجام می‌گیرد</p> <p>چینش و محکم کردن کالاها تضمین کننده این است که شرایط تعادل و تنش، در محدوده ایمن در همه‌ی اوقات در طول سفر باقی می‌ماند</p>	<p>امتحان و ارزیابی خواهد کسب شده، از یک یا چند مورد زیر:</p> <p>۱. تجربه‌ی تایید شده حین خدمت</p> <p>۲. حسب مورد، آموزش تایید شده با شبیه ساز</p> <p>استفاده از جداول تعادل، تراز و تنش، تجزیهات محاسبه تنش و نمودارها</p>	<p>آگاهی از، و توانایی در اعمال مقررات بین المللی مربوط، آیین‌نامه‌ها و استانداردهای مربوط به راهبری ایمن، چینش، محکم کردن و حمل و نقل کالا</p> <p>آگاهی از اثر تراز و تعادل کالاها و عملیات</p> <p>استفاده از نمودارهای تعادل و تراز و تجهیزات محاسبه‌ی تنش، شامل: تجهیزات خود کار داده بنیان، و آگاهی از بارگیری کالا و توازن کشتی به منظور نگهداری تنش بدنه در محدوده‌ی قابل قبول</p> <p>چینش و محکم کردن کالاها روی کشتی‌ها، شامل: وسایل جابه جایی کالا و تجهیزات مربوط به محکم کردن و چینش کالا</p> <p>عملیات تخلیه و بارگیری، با توجه خاص به حمل و نقل کالاها، که در آیین‌نامه‌ی رویه‌ی ایمن چینش و محکم کردن کالا درج شده است</p> <p>آگاهی کلی از کشتی‌های حمل مواد نفتی و عملیات این کشتی‌ها</p> <p>آگاهی از محدودیت‌های عملیاتی و طراحی کشتی‌های فله بر</p> <p>توانایی استفاده از همه‌ی داده‌های در دسترس روی کشتی، مرتبط با بارگیری،</p>	<p>طراحی و اطمینان از بارگیری، چینش، محکم کردن، مراقبت در طول سفر و تخلیه‌ی کالا به طور ایمن</p>

		<p>مراقبت و تخلیه‌ی کالاهای فله</p> <p>توانایی در طرح روش‌هایی برای جابه‌جایی ایمن کالا، طبق مفاد اسناد مرتبط، مانند آیین‌نامه بین‌المللی کالاهای خطرناک دریایی، آیین‌نامه بین‌المللی کالاهای فله جامد دریایی، ضمیمه ۳ و ۵ مارپل ۷۸/۷۳ و سایر اطلاعات مربوط به آن‌ها</p> <p>توانایی در تشریح اصول پایه‌ی ایجاد مخابرات موثر و بهینه‌سازی کار ارتباط بین‌کشتری و خدمه‌ی پایانه</p>	
<p>ارزیابی نواقص گزارش شده و خسارت در فضاهای کالا، درب‌های انبار و مخازن آب توازن و در نظر گرفتن اقدام مناسب</p> <p>ارزیابی‌ها بر مبنای اصول پذیرفته شده، استدلال قوی و اعمال صحیح آن انجام می‌گیرد. تصمیمات در نظر گرفته شده، با در نظر گرفتن بررسی‌های مربوط به ایمنی کشتی و شرایط غالب، قابل قبول است</p>	<p>استحان و ارزیابی شواهد کسب شده، از یک یا چند مورد زیر:</p> <p>۱. تجربه‌ی تایید شده حین خدمت</p> <p>۲. حسب مورد، آموزش تایید شده با شبیه ساز</p> <p>استفاده از جداول تعادل، تراز و تنش، تجهیزات محاسبه‌ی تنش و نمودارها</p>	<p>آگاهی از محدودیت‌های مربوط به قدرت ساختاری قسمت‌های حیاتی یک فله بر، استاندارد و توانایی تفسیر اعداد داده شده برای گشتاور خمش و نیروهای برشی</p> <p>توانایی تشریح چگونگی جلوگیری از اثرات مضر خوردگی فله برها، خستگی و جابه‌جایی نامناسب کالا</p>	
<p>توزیع کالا، بر مبنای اطلاعات قابل اتکا و طبق رهنمودهای موجود و الزامات قانونی، طراحی می‌شود</p> <p>اطلاعات راجع به خطرها، زبان‌ها و الزامات خاص، در فرمتی مناسب که در صورت بروز یک حادثه برای رجوع آسان باشد، ثبت می‌گردد</p>	<p>استحان و ارزیابی شواهد کسب شده، از یک یا چند مورد زیر:</p> <p>۱. تجربه‌ی تایید شده حین خدمت</p> <p>۲. حسب مورد، آموزش تایید شده با شبیه ساز</p> <p>۳. آموزش تایید شده‌ی تخصصی</p>	<p>مقررات بین‌المللی، استانداردها، آیین‌نامه‌ها و توصیه‌های راجع به حمل کالاهای خطرناک، شامل: آیین‌نامه‌ی بین‌المللی کالاهای خطرناک دریایی و آیین‌نامه‌ی بین‌المللی کالاهای فله‌ای جامد دریایی</p> <p>حمل کالاهای خطرناک، مخاطره آمیز و زبان بار؛ پیشگیری‌ها در طول تخلیه و بارگیری و مراقبت در طول سفر</p>	<p>حمل کالاهای خطرناک</p>

عملکرد: کنترل عملیات کشتی و مراقبت از اشخاص روی کشتی در سطح مدیریتی

ستون ۴	ستون ۳	ستون ۲	ستون ۱
معیارهای ارزیابی صلاحیت	شيوه‌های نمایش صلاحیت	دانش، درک و مهارت	صلاحیت
شرایط تعادل و تنش، همواره در چارچوب محدودیت‌های ایمنی برقرار است	<p>امتحان و ارزیابی خواهد کسب شده از یک یا چند مورد زیر:</p> <ol style="list-style-type: none"> تجربه‌ی تایید شده حین خدمت حسب مورد، آموزش تایید شده با شبیه ساز تجربه‌ی تایید شده در کشتی آموزشی 	<p>درک از اصول پایه‌ی ساختمان کشتی و شناخت نظری و عوامل موثر بر تراز و تعادل و اقدامات لازم به منظور حفظ تراز و تعادل</p> <p>آگاهی از اثرات مربوط به تراز و تعادل کشتی، در صورت بروز خسارت به محفظه‌ها و در نهایت آب گرفتگی آن‌ها و اقدامات در نظر گرفته شده به منظور جلوگیری از آن</p> <p>آگاهی از توصیه‌های سازمان بین‌المللی دریانوردی، راجع به تعادل کشتی</p>	<p>کنترل تراز، تعادل و تنش</p>
<p>روش‌های کنترل عملیات و نگهداری، طبق الزامات قانونی است</p> <p>عدم انطباق بالقوه، به طور دقیق و کامل، شناخته می‌شود</p> <p>تعمیم و تجدید گواهینامه‌ها بر اساس برنامه ریزی، موجب حصول اطمینان از استمرار اعتبار تجهیزات و اقلام بازرسی شده، می‌شود.</p>	<p>امتحان و ارزیابی خواهد کسب شده، از یک یا چند مورد زیر:</p> <ol style="list-style-type: none"> تجربه‌ی تایید شده حین خدمت حسب مورد، آموزش تایید شده با شبیه ساز تجربه‌ی تایید شده در کشتی آموزشی 	<p>آگاهی از قوانین بین المللی دریانوردی، مندرج در توافق نامه‌های بین المللی، و کنوانسیون‌ها</p> <p>باید به طور خاص، به موضوعات زیر توجه کرد:</p> <ol style="list-style-type: none"> گواهینامه‌ها و سایر اسناد ضروری که باید بر اساس کنوانسیون‌های بین المللی، روی کشتی باشد، چگونگی امکان دستیابی به آن‌ها و مدت اعتبار آن‌ها مسئولیت‌ها به موجب الزامات مربوط به کنوانسیون بین‌المللی خط شاین مسئولیت‌ها به موجب الزامات مربوط به کنوانسیون بین المللی نجات جان اشخاص در دریا مسئولیت‌ها به موجب الزامات مربوط به کنوانسیون بین المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها اظهارنامه‌های دریانوردی سلامتی و الزامات مقررات بین المللی سلامت مسئولیت‌ها به موجب اسناد بین المللی موثر در ایمنی کشتی، مسافران، خدمه و کالا روش‌ها و کمک‌های راجع به جلوگیری از آلودگی محیط زیست دریایی توسط کشتی‌ها قانون گذاری ملی، برای اجرای توافق نامه‌ها و کنوانسیون‌های بین‌المللی 	<p>نظارت و کنترل، طبق الزامات قانون گذار و اقدام به منظور اطمینان از ایمنی جان اشخاص در دریا و حفاظت محیط زیست دریایی</p>

<p>روش‌های مربوط به نظارت بر سامانه‌های ایمنی و کشف حریق، موجب حصول اطمینان از این نظر می‌شود که همدی همدار دهنده‌ها به موقع کشف شده و طبق روش‌های اضطراری موجود، عمل می‌کند</p>	<p>امتحان و ارزیابی شواهد کسب شده، از تعلیمات عملی و آموزش و تجربه‌ی تأیید شده حین خدمت</p>	<p>آگاهی کامل از مقررات مربوط به کاربری تجهیزات نجات جان اشخاص (کتوانسیون بین المللی نجات جان اشخاص در دریا) سازمان دهی تمرین‌های حریق و ترک کشتی نگهداری شرایط عملیاتی نجات جان اشخاص، اطفای حریق و سایر سامانه‌های ایمنی اقداماتی که باید برای حفظ و ایمن بودن همه‌ی اشخاص روی کشتی، در شرایط اضطرار در نظر گرفت اقدامات محدود کننده‌ی خسارت و نجات کشتی در پیامدیک حریق، انفجار، تصادم یا به گل نشستن</p>	<p>برقراری ایمنی و امنیت خدمه و مسافران کشتی و شرایط عملیاتی نجات جان اشخاص، اطفای حریق و سایر سامانه‌های ایمنی</p>
<p>روش‌های اضطراری، طبق طرح‌های موجود برای مقابله با شرایط اضطراری است</p>	<p>امتحان و ارزیابی شواهد کسب شده، از آموزش و تجربه‌ی تأیید شده حین خدمت</p>	<p>تهیه‌ی طرح‌های اقتضایی برای مقابله با اضطرارها ساختمان کشتی، شامل: کنترل خسارت روش‌ها و کمک‌ها برای جلوگیری از حریق، کشف و اطفای آن عملکردها و استفاده از تجهیزات نجات جان اشخاص</p>	<p>تهیه و توسعه‌ی طرح‌های اضطراری و کنترل خسارت و مدیریت شرایط اضطراری</p>
<p>تخصیص وظایف خدمه و آگاه نمودن آن‌ها از استانداردهای کار و رفتار مورد انتظار، به طریق مناسب افراد ذیربط است اهداف آموزشی و فعالیت‌ها بر مبنای ارزیابی علائق و توانایی‌ها جاری و الزامات عملیاتی است عملیات، طبق قوانین قابل اعمال نمایش داده می‌شود در صورت لزوم، عملیات برنامه ریزی و استفاده منابع، با اولویت صحیح، برای</p>	<p>ارزیابی شواهد به دست آمده از یک یا چند مورد زیر: ۱. آموزش تأیید شده ۲. تجربه‌ی تأیید شده حین خدمت ۳. آموزش تأیید شده با شیبه ساز</p>	<p>آگاهی از مدیریت و آموزش خدمه در کشتی دانش کتوانسیون‌های بین المللی دریانوردی مربوط و توصیه‌ها، و قانون گذاری ملی توانایی در اعمال وظایف و مدیریت تراکم کار، شامل: ۱. برنامه ریزی و هماهنگی ۲. وظایف خدمه ۳. محدودیت‌های زمانی و منابع ۴. اولویت بندی آگاهی و توانایی اعمال موثر مدیریت منابع: ۱. تخصیص، ارجاع، و اولویت بندی منابع</p>	<p>استفاده از رهبری و مهارت مدیریتی</p>

<p>انجام وظایف لازم، تخصیص داده می‌شود</p> <p>مخابرات، به وضوح و غیر مبهم ارسال و دریافت می‌شود</p> <p>رفتارهای رهبری موثر، نشان داده می‌شود</p> <p>اعضای گروه مورد نظر، درک مشترک دقیق از وضعیت عملیاتی و جاری و بیش بینی شده‌ی شناور و محیط زیست بیرونی دارند</p> <p>تصمیمات، حداکثر تاثیر را در هر شرایطی دارند</p> <p>عملیات موثر و طبق قوانین قابل اعمال، نمایش داده می‌شود</p>	<p>مخابرات موثر در کشتی و ساحل</p> <p>تصمیمات، در بازتاب بررسی‌های مربوط به تجارب گروهی است</p> <p>شجاعت و رهبری، شامل: انگیزش</p> <p>کسب و برقراری آگاهی از وضعیت</p> <p>آگاهی و توانایی در اعمال فنون اتخاذ تصمیم:</p> <p>۱. ارزیابی وضعیت و احتمال خطر</p> <p>۲. شناسایی و تولید گزینه‌ها</p> <p>۳. انتخاب راه کار</p> <p>۴. ارزیابی اثر بخشی نتایج</p> <p>توسعه، اجرا، و آینده‌نگری روش‌های عملیاتی استاندارد</p>	<p>سازمان دهی و مدیریت دستورالعمل مراقبت پزشکی در کشتی</p> <p>آگاهی کامل از نحوه‌ی استفاده و محتویات انتشارات زیر:</p> <p>۱. راهنمای بین المللی پزشکی برای کشتی‌های انتشارات مشابه ملی</p> <p>۲. بخش پزشکی آیین‌نامه‌ی بین المللی علایم</p> <p>۳. راهنمای کمک‌های اولیه‌ی پزشکی، برای استفاده در حوادث کالاهای خطرناک</p>
<p>اقدامات در نظر گرفته شده و روش‌های مورد پیگیری، به درستی اعمال و از مشورت‌های در دسترس نیز، استفاده کامل برده می‌شود</p>	<p>امتحان و ارزیابی شواهد کسب شده، از آموزش تایید شده</p>	<p>۱. راهنمای بین المللی پزشکی برای کشتی‌های انتشارات مشابه ملی</p> <p>۲. بخش پزشکی آیین‌نامه‌ی بین المللی علایم</p> <p>۳. راهنمای کمک‌های اولیه‌ی پزشکی، برای استفاده در حوادث کالاهای خطرناک</p>

بخش الف - ۲/۳

حداقل الزامات اجباری برای دریافت گواهینامه‌ی افسران نگهبان مسئول ناوبری و فرماندهان، در کشتی‌های با ظرفیت ناخالص کم تر از ۵۰۰ تن در سفرهای نزدیک ساحل

افسر نگهبان مسئول ناوبری

استاندارد صلاحیت

۱ هر متقاضی دریافت گواهینامه، باید:

۱. ملزم به نمایش صلاحیت عهده دار شدن وظایف، کارها و مسئولیت‌های فهرست شده در ستون ۱ جدول الف - ۲/۳، در سطح عملیاتی باشد؛ ملزم باشد در سطح عملیاتی، شایستگی انجام امور، وظایف و مسئولیت‌های مندرج در ستون ۱ جدول الف - ۲/۳ را نشان دهد.
۲. حداقل، دارای گواهینامه‌ی مناسب برای انجام مخابرات رادیویی وی ای اف، طبق الزامات مقررات رادیویی باشد؛ و
۳. در صورت برخورداری از مسئولیت اصلی برای مخابرات در طول حوادث اضطراری، دارای گواهینامه‌ی مناسب صادریا شناسایی شده، به موجب مفاد مقررات رادیویی باشد.
- ۲ حداقل دانش، درک و مهارت ضروری برای دریافت گواهینامه، در ستون ۲ جدول الف-۲/۳ فهرست شده است.
- ۳ داوطلب باید بتواند با سطح آگاهی از موضوعات مندرج در ستون ۲ جدول الف-۲/۳ در سمت افسر نگهبان مسئول ناوبری خدمت نماید.
- ۴ آموزش و تجربه برای دست‌یابی به سطح لازم معلومات نظری، درک و مهارت، باید بر مبنای بخش الف - ۸/۲، قسمت ۱-۴ باشد - همچنین، اصولی که مورد نیاز برای نگهبانی ناوبری، باید رعایت شود، و الزامات مربوط این قسمت و رهنمود ارایه شده در قسمت (ب) این آیین‌نامه نیز باید در نظر گرفته شود.
- ۵ لازم است، از هر متقاضی دریافت گواهینامه ملزم است که شواهدی مبنی بر دست‌یابی به استاندارد ضروری صلاحیت شایستگی مورد لزوم، طبق روش‌های نمایش صلاحیت روش ارایه شایستگی و معیارهای ارزشیابی سنجش صلاحیت شایستگی مندرج در ستون ۳ و ۴ جدول الف - ۲/۳، ارایه دهد.

آموزش خاص

- ۶ هر متقاضی دریافت گواهینامه، به عنوان افسر نگهبان مسئول ناوبری در کشتی‌های با ظرفیت ناخالص کم تر از ۵۰۰ تن در سفرهای نزدیک ساحل، که ملزم است طبق بند ۴.۲.۱ از مقرر ۲/۳، لازم است آموزش خاصی را به پایان برساند رسانده باشد، باید از برنامه آموزشی مورد تایید بر روی کشتی متابعت نماید اجرای برنامه‌ی تایید شده ای از آموزش در کشتی را دنبال کند که بر اساس آن که:
 ۱. اطمینان حاصل شود، در طول مدت لازم خدمت دریانوردی مورد لزوم، متقاضی، با در نظر گرفتن داشتن راهنمای ارایه شده در بخش ب - ۲/۱، این آیین‌نامه، آگاهی لازم را دریافت کرده است از تجربه و آموزش عملی نظام مندی در اجرای کارها، وظایف و مسئولیت‌های مربوط به یک افسر نگهبان مسئول ناوبری برخوردار بهره مند شده است و با در نظر گرفتن راهنمای ارایه شده در بخش ب - ۲/۱، این آیین‌نامه، آگاهی لازم را دریافت کرده است.
 ۲. به طور دقیق، توسط افسران شایسته، روی کشتی‌هایی که در آن‌ها خدمت دریایی تایید شده انجام می‌دهد، کنترل و نظارت می‌شود؛ و
 ۳. مشروح موارد در قدر کفایت در دفترچه سوابق آموزشی‌ای در متن اسناد مشابه مستند خواهد شد.^۱

فرمانده

- ۷ هر متقاضی دریافت گواهینامه، به عنوان فرماندهی در کشتی‌های با ظرفیت ناخالص کم تر از ۵۰۰ تن، در سفرهای نزدیک ساحل باید، الزامات مربوط به افسر نگهبان مسئول ناوبری، تنظیم شده مشروح در جداول زیر برآورده نماید ، به علاوه، باید ملزم به ارایه شواهدی مبنی بر آگاهی از و توانایی به منظور انجام همه‌ی کلیه وظایف آن‌یک فرمانده را نیز، شود.

^۱ الگوی مربوط دوره (های) سازمان بین‌المللی دریانوردی، و اسناد مشابه تهیه شده توسط فدراسیون کنترالی بین المللی ، ممکن است در تهیه دفترچه های سوابق آموزشی کمک کند.

جدول الف - ۲/۳

خصوصیات حداقل استاندارد صلاحیت شایستگی افسران نگهبان مسئول ناوبری و فرماندهان کشتی‌های با ظرفیت ناخالص کم تر از ۵۰۰ تن، در سفرهای نزدیک ساحل

عملکرد: دریانوردی ناوبری در سطح عملیاتی

ستون ۱	ستون ۲	ستون ۳	ستون ۴
صلاحیت	دانش، درک و مهارت	شیوه‌های نمایش صلاحیت	معیارهای ارزیابی صلاحیت
طراحی و اجرای مسیر گذر ساحلی و تعیین موقعیت کشتی	دریانوردی	امتحان و ارزیابی شواهد کسب شده، از یک یا چند مورد زیر:	اطلاعات کسب شده از نقشه‌های دریایی و انتشارات، مرتبط است، به طور صحیح، تفسیر و از راه مناسب اعمال می‌شود
توجه: آموزش و ارزیابی استفاده از آکدیس، برای آن‌هایی که به طور خاص، در کشتی‌هایی که مجهز به آکدیس نیستند، لازم نیست. این محدودیت‌ها باید در سنده شناسایی صادره شده برای دریانورد ذی ربط قید شود	<ol style="list-style-type: none"> ۱. علائم ساحلی ۲. وسایل کمک ناوبری، شامل: فانوس دریایی، یکن‌ها و چراغ‌های راه ۳. دریانوردی تخمینی، با در نظر گرفتن باد، کشتند، جریان و سرعت تخمینی 	<ol style="list-style-type: none"> ۱. تجربه‌ی تایید شده حین خدمت ۲. تجربه‌ی تایید شده در کشتی آموزشی ۳. حسب مورد، آموزش تایید شده با شبیه ساز ۴. آموزش تایید شده تجهیزات آزمایشگاهی 	روش اصلی تعیین موقعیت کشتی، بیشترین تناسب را در شرایط و وضعیت غالب دارد
	آگاهی کامل از، و توانایی در استفاده نقشه‌ها و انتشارات دریایی، مانند مسیره‌های دریانوردی، جداول کشتند، اطلاعیه‌های دریانوردی، هشدارهای دریانوردی رادیویی و اطلاعات مسیر کشتی	استفاده از کاتالوک‌های نقشه، نقشه‌ها، انتشارات دریایی، هشدارهای رادیویی دریانوردی، جایاب (سکانت)، آینه‌ی سمت (ازیموت)، تجهیزات دریانوردی الکترونیکی، تجهیزات عمق‌یابی و قطب نما	محدودیت‌های قابل قبول دستگاه‌ها یا اشتباهات سامانه به دست می‌آید
	گزارش دهی، طبق اصول کلی، برای سامانه‌های گزارش دهی کشتی و با روش‌های کنترلی خدمات ترافیک شناورها	مجانبات و اندازه گیری‌های اطلاعات دریانوردی دقیق است	قابل اتکا بودن اطلاعات کسب شده، با روش اصلی تعیین موقعیت کشتی در فواصل مناسب، بررسی می‌شود
	توجه: این مورد، تنها برای دارنده‌های گواهینامه فرمانده لازم است	نقشه‌ها و انتشارات انتخاب شده، بزرگترین مقیاس موجود روی کشتی و مناسب با آن ناحیه‌ی دریانوردی است و نقشه‌ها طبق آخرین اطلاعات در دسترس، تصحیح می‌شود	مجانبات و اندازه گیری‌های اطلاعات دریانوردی دقیق است

<p>بررسی عملکرد و آزمایش‌های مربوط به سامانه‌های دریانوردی، طبق توصیه‌های سازنده قطع نامه‌های سازمان بین‌المللی دریانوردی در مورد استانداردهای عملکردی تجهیزات دریانوردی و انجام رویه‌های مطلوب دریانوردی است</p> <p>واکاوی و تفسیر اطلاعات کسب شده از رادار، طبق روش دریانوردی قابل قبول و در نظر گرفتن</p>	<p>امتحان و ارزیابی شواهد کسب شده، از یک یا چند مورد زیر:</p> <p>۱ تجربه‌ی تایید شده کشتی آموزشی</p> <p>۲ آموزش تایید شده شبیه‌ساز اکتیس</p> <p>ارزیابی شواهد کسب شده مورد تایید، از شبیه ساز رادار</p>	<p>طراحی سفر و دریانوردی در همه‌ی شرایط بر اساس روش‌های مورد قبول ترسیم مسیرهای ساحلی، با در نظر گرفتن مواردی مانند:</p> <ol style="list-style-type: none"> ۱. آب‌های محدود ۲. شرایط جوی ۳. یخ ۴. دید محدود ۵. طرح‌های جناسازی ترافیک ۶. نواحی ارایه دهنده خدمات ترافیک شناورها ۷. نواحی با تاثیرات کشندی زیاد <p>توجه: این مورد تنها برای اخذ گواهینامه‌ی فرماندهی لازم است</p> <p>آگاهی کامل از اکتیس و و توانایی در استفاده از آن</p> <p>تجهیزات و وسایل کمک ناوبری</p> <p>توانایی انجام عملیات ایمن و تعیین موقعیت کشتی، با استفاده از تجهیزات و وسایل کمک ناوبری که به طور معمول، روی کشتی‌ها وجود دارند</p>	
--	---	--	--

<p>محدودیت‌ها و سطوح دقت رادار است</p> <p>اشتباهات قطب نمای مغناطیسی تعیین و به طور صحیح، در مسیرها و سمت‌ها اعمال می‌شود</p> <p>انتخاب حالت هدایت برای هوای غالب، دریا و شرایط ترافیک و مقاصد در نظر گرفته شده مانورها، مناسب ترین حالت است</p> <p>اندازه گیری و مشاهدات شرایط هوا، دقیق و متناسب با مسیر گذر است</p> <p>اطلاعات هواشناسی، ارزیابی شده و برای برقراری عبور ایمن شناور، اعمال می‌شود</p>	<p>قطب نما</p> <p>آگاهی از اشتباهات و تصحیحات قطب نماهای مغناطیسی</p> <p>توانایی در تعیین اشتباهات قطب نما، با استفاده از وسایل زمینی و قبول این نوع اشتباهات</p> <p>هدایت خودکار</p> <p>آگاهی از سامانه‌ها و روش‌های هدایت خودکار؛ تعوض از حالت دستی به کنترل خودکار و برعکس؛ تنظیم کنترل‌ها به منظور عملکرد بهینه</p> <p>هواشناسی</p> <p>توانایی استفاده و تفسیر اطلاعات کب شده از وسایل هواشناسی روی کشتی</p> <p>آگاهی از خصوصیات سامانه‌های مختلف جوی، روش‌های گزارش دهی و سامانه‌های ثبت</p> <p>توانایی به‌کارگیری اطلاعات هواشناسی موجود</p>	<p>برقراری نگرهبانی ایمن ناوبری</p> <p>نگرهبانی</p> <p>آگاهی کامل از محتوا، کاربرد و هدف مقررات بین المللی جلوگیری از تصادم در دریا- ۱۹۷۲ برابر با ۱۳۵۱ (اصلاح شده)</p> <p>آگاهی از محتوای اصولی که در عهده داری نگرهبانی ناوبری، باید رعایت شود</p>
<p>انجام، تحویل و تحول نگرهبانی، طبق اصول و روش‌های قابل قبول است</p> <p>دیدہ بانئ مناسب، در همه اوقات، برقرار و در انطباق با اصول و روش‌های قابل قبول است</p>	<p>امتحان و ارزیابی شواهد کب شده، از یک یا چند مورد زیر:</p> <ol style="list-style-type: none"> ۱. تجربه‌ی تایید شده حین خدمت ۲. تجربه‌ی تایید شده کشتی آموزشی ۳. حسب مورد، آموزش تایید شده با شبیه ساز 	

<p>چراغ‌ها، اشکال و علائم صوتی، طبق الزامات مندرج در مقررات بین المللی جلوگیری از تصادم در دریا- ۱۹۷۲ برابر با ۱۳۵۱ (اصلاح شده) است و به درستی تشخیص داده می‌شود</p> <p>تعداد دفعات و گسترش پایش ترافیکی، کشتی و محیط زیست، طبق اصول و روش‌های قابل قبول است</p> <p>اقدام، به منظور جلوگیری از نزدیک‌ترین عبور و بروز تصادم با سایر شناورها طبق مقررات بین المللی جلوگیری از تصادم در دریا- ۱۹۷۲ برابر با ۱۳۵۱ (اصلاح شده) است</p> <p>تصمیمات مربوط به تنظیم راه و یا سرعت به موقع بوده و طبق روش‌های ناوبری قابل قبول است</p> <p>سوابق مناسب مربوط به حرکت‌ها و فعالیت‌های مربوط به دریانوردی کشتی، نگهداری می‌شوند</p> <p>مسئولیت برای دریانوردی ایمن، به طور روشن، در همه‌ی اوقات تعریف می‌شود، شامل: زمان‌هایی که فرمانده در پل فرماندهی و هنگامی که کشتی تحت هدایت است</p>	<p>۴. آموزش تایید شده تجهیزات آزمایشگاهی</p>	<p>استفاده از مسیرها طبق مفاد کلی مسیریابی کشتی</p> <p>استفاده از گزارش دهی، طبق اصول کلی سامانه‌های گزارش دهی و روش‌های مربوطه به ارائه خدمات ترافیکی شناورها</p>	
<p>انواع و اندازه اضطرار به طور دقیق شناخته می‌شود</p> <p>اقدامات اولیه و، در صورت اقتضا مانور طبق طرح‌های اقتضایی و</p>	<p>امتحان و ارزیابی شواهد کسب شده، از یک یا چند مورد زیر:</p> <p>۱. تجربه‌ی تایید شده حین خدمت</p> <p>۲. تجربه‌ی تایید شده کشتی</p>	<p>روش‌های اضطراری، شامل:</p> <p>۱. پیشگیری‌های حفاظتی و ایمنی مسافران، در وضعیت‌های اضطراری</p> <p>۲. ارزیابی اولیه از خسارت و کنترنل خسارت</p>	<p>مقابله با اضطرارها</p>

<p>متناسب با فوریت شرایط و طبیعت اضطرار است</p>	<p>آموزشی ۳. حسب مورد، آموزش تأیید شده با شبیه ساز ۴. دستورالعمل‌های عملی</p>	<p>۳. اقدام در نظر گرفته شده بعد از تصادم ۴. اقدام در نظر گرفته شده بعد از به گل نشستن علاوه بر این، موارد زیر، باید به منظور اخذ گواهینامه، به عنوان فرمانده، لحاظ شود: ۱. هدایت اضطراری ۲. ترتیبات برای یدک کشتی و یا تحت یدک قرار گرفتن ۳. نجات اشخاص از دریا ۴. کمک به کشتی در اضطرار ۵. درک اقدامی که در زمان بروز اضطرار، در بندر در نظر گرفته می‌شود</p>	
<p>علامت اضطرار و فوریت آن، بلادرنگ شناخته می‌شود طرح‌های اقتضایی و دستورالعمل‌ها به طور پایدار اجرا شده و مطابقت می‌نماید</p>	<p>امتحان و ارزیابی شواهد کسب شده، از تملیحات عملی یا حسب مورد، آموزش تأیید شده با شبیه ساز</p>	<p>تجسس و نجات آگاهی از محتویات دستورالعمل بین المللی هوانوردی و دریانوردی تجسس و نجات</p>	<p>پایخ به علامت اضطرار در دریا</p>
<p>از محدودیت‌های ایمنی در عملیات مربوط به نیروی محرکه‌ی کشتی، سامانه‌های هدایتی و قدرتی، تخطی نمی‌شود تنظیمات راه و سرعت کشتی، به منظور برقراری ایمنی دریانوردی، انجام می‌شود نیروگاه، موتور کمکی و تجهیزات، طبق خصوصیات فنی و در چارچوب محدودیت‌های عملیاتی ایمن در همه‌ی اوقات، به کار گرفته می‌شود.</p>	<p>امتحان و ارزیابی شواهد کسب شده، از یک یا چند مورد زیر: ۱. تجربه‌ی تأیید شده حین خدمت ۲. تجربه‌ی تأیید شده کشتی آموزشی ۳. حسب مورد، آموزش تأیید شده با شبیه ساز</p>	<p>مانور کشتی و راهبری آگاهی از عوامل موثر بر ایمنی مانور و راهبری به کار گیری نیروگاه‌های کوچک کشتی و تجهیزات کمکی روش‌های مناسب لنگر اندازی و مهار</p>	<p>مانور کشتی و به کار گیری نیروگاه‌های کوچک کشتی</p>

عملکرد: جابه جایی کالا و چینش در سطح عملیاتی

ستون ۴	ستون ۳	ستون ۲	ستون ۱
معیارهای ارزیابی صلاحیت	شیوه‌های نمایش صلاحیت	دانش، درک و مهارت	صلاحیت
عملیات کالا، طبق طرح عملیاتی کالا یا سایر اسناد، مقررات یا قوانین ایمنی موجود و دستورالعمل‌های عملیاتی تجهیزات و محدودیت چینش در کشتی انجام می‌گیرد جابه جایی کالاهای خطرناک، مخاطره آمیز و زبان بار، طبق مقررات بین المللی و استانداردهای شناخته شده و آیین‌نامه‌های رویه‌های ایمن است	امتحان و ارزیابی شواهد کسب شده، از یک یا چند مورد زیر: ۱. تجربه‌ی تایید شده حین خدمت ۲. تجربه‌ی تایید شده کشتی آموزشی ۳. حسب مورد، آموزش تایید شده با شبیه ساز	جابه جایی کالا، چینش و محکم کردن آگاهی از جابه جایی ایمن، چینش و محکم کردن کالاهای خطرناک، شامل: کالاهای خطرناک، مخاطره آمیز و زبان بار و اثرات آن‌ها بر ایمنی جان اشخاص و کشتی استفاده آیین‌نامه بین المللی کالاهای خطرناک دریایی	نظارت بر بارگیری، چینش، محکم کردن و تخلیه‌ی کالاهای مراقبت از آن‌ها در طول سفر

عملکرد: کنترل عملیات کشتی و مراقبت از اشخاص روی کشتی در سطح عملیاتی

ستون ۴	ستون ۳	ستون ۲	ستون ۱
معیارهای ارزیابی صلاحیت	شیوه‌های نمایش صلاحیت	دانش، درک و مهارت	صلاحیت
روش‌های پایش عملیات در کشتی و اطمینان از انطباق آن‌ها با الزامات ماربل به طور کامل رعایت می‌شود	امتحان و ارزیابی شواهد کسب شده، از یک یا چند مورد زیر: ۱. تجربه‌ی تایید شده حین خدمت ۲. تجربه‌ی تایید شده کشتی آموزشی	جلوگیری از آلودگی محیط زیست دریایی و روش‌های مقابله با آلودگی آگاهی از پیشگیری‌هایی که باید به منظور جلوگیری از آلودگی محیط زیست دریایی، در نظر گرفته شود روش‌های مقابله با آلودگی و تمامی تجهیزات وابسته	اطمینان از انطباق با الزامات مربوط به جلوگیری از آلودگی
شرایط تعادل طبق معیارهای تعادل کامل سازمان بین‌المللی دریانوردی تحت تمامی شرایط بارگیری است اقدامات به منظور اطمینان و برقراری یکپارچگی ضد نفوذ آب	امتحان و ارزیابی شواهد کسب شده، از یک یا چند مورد زیر: ۱. تجربه‌ی تایید شده حین خدمت ۲. تجربه‌ی تایید شده کشتی آموزشی	تعادل کشتی آگاهی عملیاتی و اعمال جداول تعادل، تراز و تنش، نمودارها و تجهیزات محاسبه‌ی تنش	نگهداری قابلیت دریانوردی کشتی

<p>بودن کشتی طبق رویه قابل قبول است</p>	<p>۳. حسب مورد، آموزش نباید ششیده باشد شبییه‌ساز ۴. آموزش نباید شده تجهیزات آزمایشگاهی</p>	<p>درک از اقدامات اساسی که باید در مواقع از دست رفتن بخشی از شناوری یکپارچه کشتی، در نظر گرفت</p> <p>درک از مبانی یکپارچگی ضد نفوذ آب بودن کشتی</p> <p>ساختن کشتی</p> <p>آگاهی کلی از اجزا اصلی ساختار کشتی و اسم مناسب قسمت‌های مختلف</p>	
<p>نوع و مقیاس مسئله، به درستی شناخته شده و اقدامات اولیه، طبق روش اضطراری و طرح‌های اقتضایی کشتی است</p> <p>عملیات تخلیه، به کارگیری روش‌های اضطراری بستن و جداسازی متناسب با طبیعت اضطرار بوده و به موقع انجام می‌شود</p> <p>اولویت بندی، سطوح و مقیاس‌های زمانی تهیهی گزارش‌ها و مطلع ساختن خدمه‌ی روی کشتی، مرط با طبیعت اضطرار و منعکس کننده‌ی فوریت مسئله است</p>	<p>ارزیابی شواهد کسب شده، از آموزش و تجربه نباید شده اطفای حریق که در بخش الف - ۶/۳ تنظیم شده است</p>	<p>جلوگیری از حریق و تجهیزات اطفای حریق</p> <p>توانایی در سازمان دهی تمرین‌های مربوط به حریق</p> <p>آگاهی از طبقه‌ها و شیمی حریق</p> <p>آگاهی از سامانه‌های اطفای حریق</p> <p>درک از اقدامی که در مواقع حریق، در نظر گرفته می‌شود، شامل، سامانه‌های نفتی</p>	<p>جلوگیری، کنترل و اطفای حریق در کشتی</p>
<p>اقدامات، در مقابله با ترک کشتی و ایستگاه‌های نجات، متناسب با وضعیت‌ها و شرایط غالب و طبق رویه‌ها و استانداردهای ایمنی قابل قبول است</p>	<p>ارزیابی شواهد کسب شده، از آموزش و تجربه‌ی تایید شده، آن طور که در بخش الف - ۶/۲- بندهای ۱ تا ۴ درج شده است</p>	<p>نجات جان اشخاص</p> <p>توانایی در امر سازمان دهی تمرین‌های ترک کشتی و آگاهی از عملیات شناور بقا و قایق‌های نجات، تجهیزات و ترتیبات به آب انداختن آن‌ها و لوازم وابسته به آن‌ها، شامل: وسایل نجات</p>	<p>به کارگیری تجهیزات نجات جان اشخاص</p>

		<p>رادیویی، دستگاه‌های ماهواره ای، ای‌یرب ایستگاه هدایت رادیویی مشخص کننده موقعیت اضطراری)، سارت (فرستنده-گیرنده خودکار تجسی و نجات)، لباس‌های غوطه وری و وسایل کمک حفاظتی، حرارتی</p>	
<p>شناخت علل احتمالی، طبیعت و وسعت صدمات یا شرایط، به موقع است و درمان، تهدید فوری به جان اشخاص را به حداقل می‌رساند</p>	<p>ارزیابی شواهد کسب شده، از آموزش تایید شده آن طور که در بخش الف-۶/۴ بندهای ۱ تا ۳، تنظیم شده است</p>	<p>کمک‌های پزشکی کاربری عملی راهنمای پزشکی و مشورت‌ها رادیویی، شامل: توانایی به منظور اقدام موثر بر مبنای چنین آگاهی، در صورت بروز حوادث یا امراضی که احتمال وقوع آن‌ها روی کشتی وجود دارد</p>	<p>اعمال کمک‌های اولیه‌ی پزشکی در کشتی</p>
<p>الزامات قانون گذار در ارتباط با ایمنی جان اشخاص در دریا و حفاظت از محیط زیست دریایی به درستی شناخته می‌شود</p>	<p>ارزیابی شواهد کسب شده، از آزمون یا آموزش تایید شده</p>	<p>آگاهی عملیاتی پایه از کتونسین‌های مربوط به سازمان بین‌المللی دریانوردی، در مورد ایمنی جان اشخاص در دریا و حفاظت از محیط زیست دریایی</p>	<p>پایب در انطباق با الزامات قانون گذار</p>
<p>از تجهیزات مناسب ایمنی و حفاظتی، به درستی استفاده می‌شود روش‌ها و رویه‌های طراحی شده‌ی کار ایمن، به منظور ایمن سازی خدمه و کشتی، در همه‌ی اوقات، مورد نظارت قرار می‌گیرد روش‌های طراحی شده برای حفاظت از محیط زیست در همه‌ی اوقات رعایت می‌شوند اقدامات اولیه و پیگیری آن‌ها برای آگاه شدن از اضطرار، طبق روش‌های موجود مقابله با روش‌های اضطراری است</p>	<p>ارزیابی شواهد کسب شده، از آموزش و تجربه‌ی تایید شده، که در بند ۲ الف-۶/۱ تنظیم شده است</p>	<p>آگاهی از فنون نجات اشخاص توانایی مبارزه و اطفای حریق و توانایی جلوگیری از حریق و آگاهی از کمک‌های اولیه‌ی مقدماتی آگاهی از ایمنی فردی و مسئولیت‌های اجتماعی</p>	<p>کمک به ایمنی خدمه و کشتی</p>

بخش الف - ۲/۴

حداقل الزامات اجباری دریافت گواهینامه ملوانانی که تشکیل دهنده‌ی در بخشی از نگهداری ناوبری هستند

استاندارد صلاحیت

- ۱ لازم است، از هر ملوان تشکیل دهنده‌ی بخشی از نگهداری ناوبری در کشتی دریایما با ظرفیت ناخالص ۵۰۰ تن یا بیش تر، خواسته شود جهت انجام وظایف ناوبری در سطح پشتیبانی، که در ستون ۱ جدول الف - ۲/۴ تعیین شده است شایستگی نشان دهد. صلاحیت انجام وظایف دریانوردی در سطح پشتیبانی را، آن طور که در ستون ۱ جدول الف - ۲/۴ مشخص شده است، نمایش دهد
- ۲ حداقل آگاهی، درک و مهارت لازم ملوانان تشکیل دهنده‌ی قسمتی از نگهداری ناوبری در کشتی دریایما با ظرفیت ناخالص ۵۰۰ تن یا بیش تر، در ستون ۲ جدول الف - ۲/۴ فهرست شده است.
- ۳ هر متقاضی دریافت گواهینامه، باید ملزم به ارایه شواهد مربوط به دستیابی به استاندارد ضروری صلاحیت، طبق روش‌های نمایش صلاحیت و معیارهای ارزشیابی صلاحیت، مشخص شده در ستون‌های ۳ و ۴ جدول الف - ۲/۴ باشد. اشاره به «آزمایش عملی»، در ستون ۳، ممکن است شامل آموزش تایید شده در ساحل باشد که در آن، دانشجویان، تحت آزمایش عملی قرار می‌گیرند.
- ۴ هنگامی که هرگونه جداول صلاحیت در سطح پشتیبانی در رابطه با بعضی وظایف موجود نباشد، این موضوع برای تعیین آموزش، ارزیابی مناسب و اعمال الزاماتی به منظور صدور گواهینامه برای خدمه ذی ربط، و هم چنین انجام وظایفی که در سطح پشتیبانی عهده دار می‌شوند، تحت مسئولیت مرجع دریایی قرار خواهد گرفت.

جدول ۲/۴

**حداقل خصوصیات استاندارد صلاحیت شایستگی برای ملوانانی
که تشکیل دهنده‌ی بخشی از نگهبانی ناوبری هستند**

عملکرد: دریانوردی در سطح پشتیبانی

ستون ۱	ستون ۲	ستون ۳	ستون ۴
صلاحیت هدایت کشتی و هم چنین انطباق این امر، با دستورالعمل‌ها، به زبان انگلیسی	دانش، درک و مهارت استفاده از قطب‌نمای منافیسی و چرخش سنخ (جایرو) دستورات سکون جایگزینی از هدایت خودکار، به جای هدایت دستی و برعکس	شیوه‌های نمایش صلاحیت ارزیابی شواهد کسب شده، از: ۱. آزمایش عملی یا ۲. تجربه‌ی تایید شده حین خدمت‌یا ۳. تجربه‌ی تایید شده کشتی آموزشی	معیارهای ارزیابی صلاحیت با توجه به ناحیه‌ی دریانوردی و وضعیت دریای غالب، هدایت کشتی در راه ثابتی، با محدودیت‌های قابل قبول انجام می‌شود. تغییرات راه آهسته و کنترل شده است
انجام دیده بانی مناسبه از راه دین و نشین	مسئولیت دیده بانی، شامل: گزارش سمت تقریبی از یک علامت صوتی، چراغ یا سایر اشیاء بر حسب درجه و نقاط جغرافیایی	ارزیابی شواهد کسب شده، از: ۱. آزمایش عملی یا ۲. تجربه‌ی تایید شده حین خدمت‌یا ۳. تجربه‌ی تایید شده کشتی آموزشی	مخازرات، واضح و در همه‌ی اوقات، مختصر است و دستورالعمل، به روش مورد نظر دریانوردان دریافت می‌شود
کمک به نظارت و کنترل بر نگهبانی ایمن	اصطلاحات و تعاریف در کشتی استفاده از مخازرات داخلی مناسب و سامانه‌های هشدار دهنده توانایی درک دستورالعمل و ارتباط با افسر نگهبان، در رابطه با موضوعاتی که مربوط به وظایف نگهبانی می‌باشد روش‌های، تمیز و تحول، برقراری و تعویض نگهبانی اطلاعات مورد لزوم، برای برقراری نگهبانی ایمن روش‌های پایه به منظور حفاظت از محیط زیست	ارزیابی شواهد کسب شده، از نمایش و تجربه‌ی تایید شده حین خدمت‌یا تجربه‌ی تایید شده کشتی آموزشی	مخازرات، واضح و در همه‌ی اوقات، مختصر است و دستورالعمل، به روش مورد نظر دریانوردان دریافت می‌شود
به‌کارگیری تجهیزات اضطراری و اعمال روش‌های اضطراری	آگاهی از وظایف اضطراری و اعلام هشدار آگاهی از اعلام اضطرار شامل (پروتکتیک) « لیبرپ (ایستگاه هدایت رادیویی مشخص کننده موقعیت اضطراری) مساعوره » و سارت (فرستنده-گیرنده خودکار جتسو و نجات)	اقدام اولیه در زمان آگاه شدن از اضطراریا وضعیت غیر عادی با روش‌ها و رویه‌های موجود، مطابق است	یکبارگی سامانه‌های هشدار دهنده، خطر و اضطرار، در همه‌ی اوقات برقرار است

بخش الف - ۲/۵

حداقل الزامات اجباری برای دریافت گواهینامه ملوانان به عنوان ملوان ماهر عرشه

استاندارد صلاحیت شایستگی

- ۱ لازم است، که از هر ملوان ماهر عرشه در کشتی دریانما با ظرفیت ناخالص ۵۰۰ تن یا بیش تر، خواسته شود که صلاحیت خود را در انجام وظایف در سطح پشتیبانی آن طور که در ستون ۱ جدول الف - ۲/۵ مشخص شده است، به نمایش بگذارد.
- ۲ حداقل آگاهی، درک و مهارت مورد نیاز ملوان ماهر عرشه در کشتی دریانما با ظرفیت ناخالص ۵۰۰ تن یا بیش تر در ستون ۲ جدول الف - ۲/۵ فهرست شده است.
- ۳ هر متقاضی دریافت گواهینامه، باید ملزم به ارائه‌ی شواهدی مبنی بر دستیابی به استاندارد صلاحیت مورد لزوم، طبق روش‌های نمایش صلاحیت و معیارهای ارزشیابی صلاحیت، مشخص شده در ستون‌های ۳ و ۴ جدول الف - ۲/۵ باشد.

جدول الف - ۲/۵

خصوصیات حداقل استاندارد صلاحیت ملوانان به عنوان ملوان ماهر عرشه

عملکرد: دریانوردی در سطح پشتیبانی

ستون ۴	ستون ۳	ستون ۲	ستون ۱
معیارهای ارزیابی صلاحیت	شیوه‌های نمایش صلاحیت	دانش، درک و مهارت	صلاحیت
مخابرات، واضح و مختصر است برقراری، تحویل و تحول نگهبانی، در انطباق با رویه‌ها و روش‌های قابل قبول است	ارزیابی شواهد کسب شده، از تجربه حین خدمت یا آزمایش عملی	توانایی درک دستورها و ارتباط با افسر نگهبان، در زمینه‌های مربوط به وظایف هنگام نگهبانی روش‌های تغییر و تحول، برقراری و تحویل نگهبانی اطلاعات مورد لزوم، در برقراری نگهبانی ایمن	کمک به نگهبانی ناوبری ایمن
انجام عملیات، طبق رویه‌های ایمن موجود و دستورالعمل‌های عملیاتی تجهیزات است	امتحان و ارزیابی شواهد کسب شده، از یک یا چند مورد زیر: ۱. تجربه‌ی تایید شده حین خدمت ۲. تجربه‌ی تایید شده کشتی آموزشی ۳. حسب مورد، آموزش تایید شده با شبیه ساز ۴. آزمون‌ها ۵. آموزش عملی	آگاهی عملیاتی از سامانه‌ی مهار و روش‌های مربوط به آن، شامل: ۱. شناخت عملکرد طناب‌های مهار و یدک کشی و چگونگی عملکرد هر طناب، به عنوان قسمتی از سامانه‌ی کلی مهار ۲. آگاهی از ظرفیت‌ها، بار کاری ایمن، و قدرت از هم گسیختگی تجهیزات مهار، شامل: سیم بگسل‌های مهار، طناب‌های مصنوعی و الیافی، دوارها، دوار لنگر، دوار عمودی، موت‌ها، گوه‌ها و موت‌های بزرگ ۳. آگاهی از روش‌ها و ترتیب مراحل بستن و باز کردن طناب‌های مهار و طناب‌های یدک کشی و سیم بگسل‌ها، شامل: طناب‌های یدک کشی ۴. شناخت روش‌ها و مراحل کار برای استفاده از لنگرها در عملیات مختلف آگاهی عملیاتی از روش‌ها و مراحل کار، وابسته به مهار کردن به یک پویه یا بویه‌ها	کمک به ییلوگیری، لنگراندازی و سایر عملیات مربوط به مهار کشتی

عملکرد: جابه جایی کالا و چینش در سطح پشتیبانی

ستون ۱	ستون ۲	ستون ۳	ستون ۴
صلاحیت	دانش، درک و مهارت	شیوه‌های نمایش صلاحیت	معیارهای ارزیابی صلاحیت
کمک به جابه جایی کالا و انبارش	آگاهی از روش‌های جابه جایی ایمن، چینش و محکم کردن کالاها و انبارش، شامل: عناصر و ملاحظات خطرناک، مخاطره‌آمیز و زیان بار	۱. تجربه‌ی تایید شده حین خدمت ۲. تجربه‌ی تایید شده کشتی آموزشی ۳. حسب مورد، آموزش تایید شده با شبیه ساز ۴. آزمون‌ها ۵. آموزش عملی	انجام عملیات کالا و انبارش، در انطباق با روش‌های موجود و دستورالعمل‌های عملیاتی. تجهیزاتی است جابه جایی کالاهای خطرناک، مخاطره آمیز و زیان بار را انبارش آن‌ها طبق رویه‌های ایمنی موجود است

عملکرد: کنترل کردن عملیات کشتی و مراقبت اشخاص روی کشتی در سطح پشتیبانی

ستون ۴	ستون ۳	ستون ۲	ستون ۱
معیارهای ارزیابی صلاحیت	شیوه‌های نمایش صلاحیت	دانش، درک و مهارت	صلاحیت
انجام عملیات، در انطباق با رویه‌های ایمنی موجود و دستورالعمل‌های عملیاتی تجهیزاتی است	<p>امتحان و ارزیابی شواهد کسب شده، از یک یا چند مورد زیر:</p> <p>۱. تجربه‌ی تایید شده حین خدمت</p> <p>۲. تجربه‌ی تایید شده کشتی آموزشی</p> <p>۳. امتحانات</p> <p>۴. آموزش عملی</p>	<p>آگاهی از تجهیزات عرشه، شامل:</p> <p>۱. عملکرد و استفاده از شیرها و تلمبه‌ها، بلند کننده‌ها، جرثقیل‌ها، بوم‌ها، و تجهیزات وابسته</p> <p>۲. عملکرد و استفاده از دوارها، دوار لنگر، دوار عمودی و تجهیزات مرتبط</p> <p>۳. خن‌ها، درب‌های ضد نفوذ آب، روزنه‌ها و تجهیزات مربوط به آن‌ها</p> <p>۴. طناب‌های ایلیافی و سیمی، کابل‌ها و زنجیرها، شامل ساختار، استفاده، علائم، نگهداری و چینش مناسب آنها</p> <p>۵. توانایی در استفاده و درک علائم پایه برای عملیات تجهیزاتی، شامل: دوارها، دوارهای لنگر، جرثقیل‌ها و بلند کننده‌ها</p> <p>۶. توانایی به کارگیری تجهیزات لنگر، تحت شرایط مختلف، مانند: لنگراندازی، بالا کشیدن لنگر، محکم کردن لنگر برای دریا، و شرایط اضطراری</p>	<p>کمک به عملیات ایمن تجهیزات عرشه و ماشین آلات</p>
ارتباطات در ناحیه‌ی تحت مسئولیت کاربر، به طور پایدار، موفقیت آمیز است	<p>ارزیابی شواهد کسب شده، از نمایش عملی</p>	<p>توانایی در استفاده و درک علائم پایه برای عملیات تجهیزاتی، شامل: دوارها، دوارهای لنگر، جرثقیل‌ها و بلند کننده‌ها</p> <p>توانایی به کارگیری تجهیزات لنگر، تحت شرایط مختلف، مانند: لنگراندازی، بالا کشیدن لنگر، محکم کردن لنگر برای دریا، و شرایط اضطراری</p>	<p>کمک به عملیات ایمن تجهیزات عرشه و ماشین آلات</p>
انجام عملیات با تجهیزات، به طور ایمن، طبق روش‌های موجود است	<p>ارزیابی شواهد کسب شده، از نمایش عملی</p>	<p>آگاهی از روش‌ها زیر و توانایی در:</p> <p>۱. بستن و باز کردن صندلی‌ها و چوب بست‌های سر علوان</p> <p>۲. بستن و بازگردن نردبان راهنما، بلند کننده‌ها، موش گیرها و پلکان کشتی</p> <p>۳. استفاده از مهارت‌های ملوانی اسپایک، شامل: استفاده مناسب از گره‌ها، پیوندها و خفت طناب‌ها</p>	<p>کمک به عملیات ایمن تجهیزات عرشه و ماشین آلات</p>
ایجاد و استفاده از گره‌ها، پیوندها، خفت‌های طناب، بست زدن‌ها، پوشاندن طناب، هم چنین، جابه جایی مناسب برزنت‌ها به طور مناسب نمایش داده می‌شود	<p>ارزیابی شواهد کسب شده، از نمایش عملی</p>	<p>استفاده و جابه جایی لوازم و تجهیزات عرشه و جابه جایی کالا شامل:</p> <p>۱. ترتیبات دسترسی، خن‌ها و درب‌ها یا پوشش‌های خن، شیب راه‌ها، درب‌ها یا بالابرهای پهلوئی/ در سینه/یا در پاشنه</p>	<p>کمک به عملیات ایمن تجهیزات عرشه و ماشین آلات</p>

<p>نمایش مناسب قرقره و ترکیب قرقرها</p> <p>نمایش مناسب روش‌های جابه جایی طناب‌ها، سیم بگسل‌ها، کابل‌ها و زنجیرها</p>		<p>۲. سامانه‌های خطوط لوله - مکنده‌ها و چاهک‌های خن و آب توازن</p> <p>۳. جرثقیل‌ها، دریک‌ها، دوارها</p> <p>آگاهی از به احتراز درآوردن و پایین آوردن پرچم‌ها و علائم اصلی تک پرچم، الفنا، براوو، گلف، هتل، اسکار، پاپا، کیوبک)</p>	
<p>روش‌های طراحی شده، برای ایمن بودن خدمه و نظارت بر کشتی، در همه‌ی اوقات، انجام می‌شود</p> <p>رویه‌های کار ایمن رعایت شده و از تجهیزات مناسب حفاظتی و ایمنی، در همه‌ی اوقات، به درستی استفاده می‌شود</p>	<p>ارزیابی شواهد کسب شده، از یک یا چند مورد زیر:</p> <p>۱. تجربه‌ی تایید شده حین خدمت</p> <p>۲. آموزش عملی</p> <p>۳. امتحان</p> <p>۴. تجربه‌ی تایید شده کشتی آموزشی</p>	<p>آگاهی عملیاتی از رویه‌های کاری ایمن و ایمنی شخصی در کشتی، شامل:</p> <p>۱. کار در بالای دکل یا محل بلند</p> <p>۲. کار در یک سمت کشتی</p> <p>۳. کار در فضاهای مسدود</p> <p>۴. سامانه‌های اخذ مجوز کار</p> <p>۵. جابه جایی طناب</p> <p>۶. فنون بلند کردن و روش‌های جلوگیری از صدمه پذیری کمر</p> <p>۷. ایمنی الکتریکی</p> <p>۸. ایمنی مکانیکی</p> <p>۹. ایمنی علیه خطرهای زیستی و شیمیایی</p> <p>۱۰. تجهیزات ایمنی فردی</p>	<p>اعمال پیشگیری‌های مربوط به ایمنی شغلی و سلامتی</p>
<p>روش‌های طراحی شده به منظور ایمن شدن محیط زیست دریایی در همه‌ی اوقات، رعایت می‌شود</p>	<p>ارزیابی شواهد کسب شده، از یک یا چند مورد زیر:</p> <p>۱. تجربه‌ی تایید شده حین خدمت</p> <p>۲. آموزش عملی</p> <p>۳. آزمون</p> <p>۴. تجربه‌ی تایید شده کشتی آموزشی</p>	<p>آگاهی از آلودگی محیط زیست دریایی در نظر گرفته می‌شود</p> <p>آگاهی از عملیات و استفاده از تجهیزات ضد آلودگی</p> <p>آگاهی از روش‌های تایید شده به منظور دفع آلوده کننده‌های دریایی</p>	<p>اعمال پیشگیری‌ها و کمک به جلوگیری از آلودگی محیط زیست دریایی</p>
<p>اقدامات به منظور واکنش به حالت تبرک کشتی و شرایط نجات، متناسب وضعیت و شرایط غالب بوده و طبق رویه‌ها و استانداردهای ایمنی قابل قبول است</p>	<p>ارزیابی شواهد کسب شده، از آموزش و تجربه‌ی تایید شده آن طور که در بندهای ۶ تا ۴ بخش الف - ۶/۲ تنظیم شده است</p>	<p>آگاهی از عملیات شناور بقا و قایق‌های نجات، تجهیزات و ترتیبات به آب انداختن آن‌ها، و تجهیزات وابسته به آن‌ها</p> <p>آگاهی از فنون نجات در دریا</p>	<p>به کارگیری شناور بقا و قایق‌های نجات</p>

عملکرد: تعمیر و نگهداری در سطح پشتیبانی

ستون ۴	ستون ۳	ستون ۲	ستون ۱
معیارهای ارزیابی صلاحیت	شیوه‌های نمایش صلاحیت	دانش، درک و مهارت	صلاحیت
انجام فعالیت‌های تعمیر و نگهداری، در انطباق با خصوصیات مربوط به طرز عمل، مفاد ایمنی و فنی است	ارزیابی شواهد کسب شده، از نمایش عملی	توانایی استفاده از مواد و تجهیزات رنگ زنی، روغن کاری و تمیز کردن توانایی درک و اجرای روش‌های معمول تعمیر و نگهداری آگاهی از فنون آماده سازی سطح درک رهنمودهای ایمنی سازنده و دستورالعمل‌های روی کشتی آگاهی از دفع ایمن مواد زائد آگاهی از کاربرد، نگهداری و استفاده از ابزار دستی و قدرت	کمک به تعمیر و نگهداری در کشتی
	ارزیابی شواهد کسب شده، از یک یا چند مورد زیر: ۱. تجربه‌ی تایید شده حین خدمت ۲. آموزش عملی ۳. آزمون ۴. تجربه‌ی تایید شده کشتی آموزشی		

فصل سوم

استانداردهای مربوط به قسمت موتورخانه

بخش الف - ۳/۱

حداقل الزامات اجباری به منظور دریافت گواهینامه‌ی افسران نگهدارنده موتور در موتورخانه با خدمه یا به عنوان مهندسين وظيفه تعيين شده در موتورخانه بدون خدمه‌ی دورهای

آموزش

۱) تليمات و آموزش مورد لزوم در بند ۲.۴ مقرردهی ۳/۱، باید شامل، آموزش مهارت‌های کارگاهی الکتریکی و مکانیکی، مربوط به وظایف افسر موتور باشد.

آموزش در کشتی

۲) هر متقاضی دریافت گواهینامه به عنوان افسر نگهدارنده موتور در موتورخانه یا خدمه‌ی یا به عنوان مهندس وظيفه تعيين شده در موتورخانه، بدون خدمه‌ی دوره ای کشتی‌های با نیروی محرکه موتور اصلی ۷۵۰ کیلووات یا بیش تر که خدمت دریایی او در انطباق با بند ۲.۲ مقرردهی ۳/۱ است و بخشی از برنامه‌ی آموزشی تأیید شده به منظور احراز الزامات این بخش را تشکیل می‌دهد، باید برنامه‌ی آموزشی تأیید شده ای را در کشتی ادامه دهد، به طوری که:

۱. اطمینان حاصل شود، در طول زمان مورد لزوم خدمت دریایی، متقاضیان، آموزش و تجربه‌ی عملی نظام مندی را در انجام کارها، وظایف و مسئولیت‌های یک افسر نگهدارنده موتورخانه، با در نظر گرفتن راهنمایی ارایه شده در بخش ب - ۳/۱ این آیین‌نامه به دست می‌آورند؛
۲. توسط افسر مهندس مجرب شایسته و دارای گواهینامه در کشتی‌هایی که در آن، خدمت دریایی انجام می‌گیرد، به طور دقیق، تحت نظارت و کنترل قرار گرفته اند؛ و
۳. به طور کامل، در دفترچه سوابق آموزشی، مستند می‌شود

استاندارد صلاحیت

۳) ضروری است، از هر متقاضی دریافت گواهینامه به عنوان افسر نگهدارنده موتور در موتورخانه یا خدمه‌ی یا به عنوان مهندس وظيفه تعيين شده با وظيفه معین در موتورخانه، بدون خدمه دوره ای خودکار موقت در یک کشتی دریایی یا نیروی محرکه موتور اصلی ۷۵۰ کیلووات قدرت موتوری بیش تر، خواسته شود که توانایی خود را در سطح عملیاتی برای عهده دار شدن کارها، وظایف و مسئولیت‌های فهرست شده در ستون ۱ جدول الف - ۳/۱، به نمایش بگذارد.

۴) حداقل آگاهی، درک و مهارت مورد لزوم برای اخذ گواهینامه، در ستون ۲ جدول الف - ۳/۱ فهرست شده است.

۵) سطح آگاهی از موارد فهرست شده در ستون ۲ جدول الف - ۳/۱، باید برای افسران مهندس، به منظور انجام وظایف نگهدارنده، کافی باشد.

۶) تجربه و آموزش به منظور دستیابی به آگاهی نظری، درک و مهارت مورد لزوم، باید بر اساس بخش الف - ۲/۲ قسمت ۲ - ۴ - منی بر رعایت کردن اصول در عهده داری نگهدارنده مهندسی باشد و باید الزامات مربوط به این قسمت و راهنمایی ارایه شده در قسمت (ب) این آیین‌نامه، در نظر گرفته شود.

۷) در مورد متقاضیان دریافت گواهینامه‌ی خدمت در کشتی‌هایی که در آن، دیگ بخار، قسمتی از موتور آن‌ها را تشکیل نمی‌دهد، ممکن است الزامات مربوط به آن، از جدول ۳/۱، حذف شود. گواهینامه‌ی اعطا شده بر این مبنا نباید برای خدمت در کشتی‌هایی که در آن، دیگ‌های بخار

- قسمتی از موتور کشتی است، تا زمانی که افسر مهندس، استاندارد صلاحیت در موارد حذف شده از جدول الف - ۳/۱ را احراز نکرده، معیار باشد. هر گونه محدودیت، این چنین، باید در گواهینامه و سند شناسایی قید شود.
- ۸ به غیر از آن تاسیسات موتوری که برای آن‌ها گواهینامه ای معتبر اعطا میشود، مرجع دریایی ممکن است برای بعضی از مدل‌های موتور محرکه، الزامات آگاهی را حذف کند. گواهینامه ای که بر این مبنا اعطا می‌شود، نباید برای هر طبقه از تاسیسات موتوری که برای آن، موارد فوق حذف شده اند، دارای اعتبار باشد، تا زمانی که افسر مهندس ثابت کند که در این مورد، الزامات آگاهی و صلاحیت مربوط را احراز کرده است. هر گونه محدودیت، باید در گواهینامه و سند شناسایی قید شود.
- ۹ هر متقاضی دریافت گواهینامه، باید ملزم به ارائه‌ی شواهد مبتنی بر دست‌یابی به استاندارد صلاحیت مورد لزوم، طبق روش‌های نمایش صلاحیت و معیارهای ارزشیابی صلاحیت جدول بندی شده در ستون‌های ۳ و ۴ جدول الف - ۳/۱، باشد.

سفرهای نزدیک ساحل

۱۰ الزامات بندهای ۲.۲ تا ۲.۵ مقرره‌ی ۳/۱، مربوط به سطح آگاهی، درک و مهارت مورد لزوم، به موجب بخش‌های مختلف فهرست شده در ستون ۲ جدول الف - ۳/۱ برای افسران مهندس کشتی‌های با نیروی محرکه موتور اصلی کم تر از ۳۰۰۰ کیلووات قدرت رانش که در سفرهای نزدیک ساحل اشتغال دارند، ممکن است متفاوت باشد؛ در صورت لزوم، باید اثرات ایمنی برای همه‌ی کشتی‌هایی که ممکن است در همان آب‌ها دریانوردی کنند در نظر گرفته شود. هر گونه محدودیت، این چنین، باید در گواهینامه و در سند شناسایی قید شود.

جدول الف - ۳/۱

خصوصیات حداقل استاندارده صلاحیت برای افسران نگهبان مسئول موتور در موتورخانه با خدمه با افسران و تظیفه تعیین شده در موتورخانه، بدون خدمه‌ی دورهای

عملکرد: مهندسی موتور در سطح عملیاتی

ستون ۴	ستون ۳	ستون ۲	ستون ۱
معیارهای ارزیابی صلاحیت	شیوه‌های نمایش صلاحیت	دانش، درک و مهارت	صلاحیت
انجام، تجویب و تحول نگهبانی، طبق اصول و روش‌های قابل قبول است	ارزیابی شواهد کسب شده، از یک یا چند مورد زیر: ۱. تجربه‌ی تایید شده حین خدمت ۲. تجربه‌ی تایید شده کشتی آموزشی ۳. حسب مورد، آموزش تایید شده با شبیه ساز ۴. آموزش تایید شده تجهیزات آزمایشگاهی	آگاهی کامل از اصولی که در عهده داری نگهبانی در امور مهندسی باید رعایت شود، شامل: ۱. وظایف وابسته به عهده داری و قبول نگهبانی ۲. وظایف معمول که در طول نگهبانی به عهده گرفته می‌شود ۳. نگهداری دفتر و وقایع موتورخانه و اهمیت اطلاعات خوانده شده ۴. وظایف مربوط در هنگام تحویل نگهبانی	عهده داری نگهبانی ایمن، در امور مهندسی
تعداد دفعات و گسترش نظارت بر سامانه‌ها و تجهیزات مهندسی، طبق توصیه‌های سازنده و اصول و روش‌های قابل قبول است، از جمله اصولی که در عهده داری نگهبانی موتور، در نظر گرفته می‌شود	ارزیابی شواهد کسب شده، از یک یا چند مورد زیر: ۱. آموزش تایید شده حین خدمت ۲. تجربه‌ی تایید شده حین خدمت ۳. آموزش تایید شده با شبیه ساز	روش‌های ایمنی و اضطراری؛ تمویض از حالت راه دور یا خودکار، به کنترل محلی دستی در همه‌ی سامانه‌ها	
سوابق مناسب، از حرکات و فعالیت‌های مربوط به سامانه‌ی مهندسی موتور، نگهداری می‌شود	ارزیابی شواهد کسب شده، از یک یا چند مورد زیر: ۱. آموزش تایید شده حین خدمت ۲. تجربه‌ی تایید شده حین خدمت ۳. آموزش تایید شده با شبیه ساز	پیشگیری‌های ایمنی که در طول نگهبانی رعایت می‌شود و اقدامات فوری در شرایط حریق یا تصادم، با اشاره‌ی ویژه به سامانه‌های نفتی، در نظر گرفته شود	
حسب نیاز، منابع، با اولویت صحیح، به منظور انجام وظایف لازم اختصاص و تعیین شده است		مدیریت منابع موتورخانه	
		آگاهی از اصول مدیریت منابع موتورخانه، شامل: ۱. تخصیص، ارجاع وظیفه و	

<p>مخابرات، به طور واضح و غیر مهم، ارسال و دریافت می‌شود</p> <p>تصمیمات و یا اقدامات متوال انگیز، به چالش و مقابله‌ی مقتضی منتج می‌شود</p> <p>رفتارهای رهبری موثر شناخته شده است</p> <p>اعضا گروه، درک مشترک درستی از وضعیت جاری و پیش بینی شده‌ی موتورخانه و سامانه‌های وابسته و محیط بیرونی دارند</p>		<p>الویت بندی منابع</p> <p>۲. ارتباطات موثر</p> <p>۳. شجاعت و رهبری</p> <p>۴. دست‌یابی و ایجاد آگاهی از وضعیت</p> <p>۵. بررسی تجربه‌ی گروهی</p>	
<p>انتشارات مرتبط به وظایف مهندسی که به زبان انگلیسی است، به درستی تفسیر می‌شود</p> <p>مخابرات، واضح و قابل فهم است</p>	<p>امتحان و ارزیابی شواهد کسب شده، از دستورالعمل‌های عملی</p>	<p>آگاهی کامل به زبان انگلیسی که افسر را قادر می‌سازد که از انتشارات مهندسی استفاده و وظایف مهندسی را انجام دهد</p>	<p>استفاده از زبان انگلیسی به طور کننی و شفاهی</p>
<p>ارسال و دریافت پیام‌ها به طور مستمر، موفقیت آمیز است</p> <p>سوابق ارتباطی، کامل، دقیق و طبق الزامات قانونی است</p>	<p>ارزیابی شواهد کسب شده، از یک یا چند مورد زیر:</p> <p>۱. حسب مورد، آموزش تایید شده کشتی آموزشی</p> <p>۲. تجربه‌ی تایید شده حین خدمت</p> <p>۳. آموزش تایید شده با شبیه ساز</p> <p>۴. آموزش تایید شده تجهیزات آزمایشگاهی</p>	<p>به کارگیری همه‌ی سامانه‌های مربوط به ارتباط داخلی در کشتی</p>	<p>استفاده از سامانه‌های مربوط به ارتباط داخلی</p>

<p>سازوکارهای ساختاری و عملیاتی با نقشه‌ها یا دستورالعمل‌ها، قابل درک و تشریح است</p>	<p>ارزیابی شواهد کسب شده، از یک یا چند مورد زیر:</p> <ol style="list-style-type: none"> ۱. حسب مورد، آموزش تأیید شده کشتی آموزشی ۲. تجربه‌ی تأیید شده حین خدمت ۳. آموزش تأیید شده تجهیزات آزمایشگاهی 	<p>ساختار پایه و اصول عملیاتی سامانه‌های موتور، شامل:</p> <ol style="list-style-type: none"> ۱. موتور دیزل دریایی ۲. توربین بخار دریایی ۳. توربین گازی دریایی ۴. دیگ بخار دریایی ۵. تاسیسات شافت، شامل پروانه ۶. سایر ماشین آلات کمکی، شامل: تلمبه‌های مختلف، کمپرسور هوا، صافی‌ها، تبادل کننده‌ی دما، تولید کننده‌ی آب شیرین، سرماساز، سامانه‌های تهویه و تبادل هوا ۷. دستگاه مکان ۸. سامانه‌های کنترل خودکار ۹. جریان سایع و خصوصیات روغن روانکاری، سوخت و سامانه‌های خنک کننده ۱۰. ماشین آلات عرشه <p>روش‌های ایمنی و اضطراری برای عملیات ماشین آلات محرکه، شامل، سامانه‌های کنترل</p>	<p>به کاراندازی ماشین آلات اصلی و فرعی و سامانه‌های کنترلی وابسته به آن‌ها</p>
<p>طراحی و انجام عملیات، در انطباق با دستورالعمل‌های عملیاتی، قوانین و روش‌های موجود، به منظور اطمینان از ایمنی عملیات و اجتناب از آلودگی محیط زیست دریایی است</p> <p>انحراف از حد نصاب، به موقع شناخته می‌شود</p> <p>کارکرد حاصل از نیروگاه و</p>	<p>ارزیابی شواهد کسب شده، از یک یا چند مورد زیر:</p> <ol style="list-style-type: none"> ۱. حسب مورد، آموزش تأیید شده کشتی آموزشی ۲. تجربه‌ی تأیید شده حین خدمت ۳. حسب مورد، آموزش تأیید شده با شبیه ساز ۴. آموزش تأیید شده تجهیزات آزمایشگاهی 	<p>آماده سازی، عملیات، کشف نقص و اقدامات لازم به منظور جلوگیری از خسارت وارده به اقسام مختلف ماشین آلات و سامانه‌های کنترلی زیر:</p> <ol style="list-style-type: none"> ۱. موتور اصلی و تجهیزات کمکی وابسته ۲. دیگ بخار و تجهیزات کمکی وابسته و سامانه‌های بخار ۳. حرکت دهنده، اصلی کمکی 	

<p>سامانه‌های مهندسی، به طور مدام برابر الزامات است. از جمله: دستورات پل فرماندهی در ارتباط با تغییرات در سرعت و جهت</p> <p>علل بد کار کردن ماشین آلات، به موقع شناخته شده و اقدامات به منظور ایمنی کلی کشتی و نیروگاه، با توجه به وضعیت و شرایط غالب، طراحی می‌شود</p>		<p>و سامانه‌های وابسته ۴. سایر تجهیزات کمکی، شامل: سرماساز، سامانه‌های تهویه و تبادل هوا</p>	
<p>عملیات، در انطباق با دستورالعمل‌های عملیاتی، قوانین و روش‌های موجود، به منظور اطمینان از ایمنی عملیات و اجتناب از آلودگی محیط زیست دریایی طراحی و انجام می‌گیرد</p> <p>انحراف از حد نصاب، به موقع شناخته شده و اقدامات مناسب در نظر گرفته می‌شود</p>	<p>ارزیابی شواهد کسب شده، از یک یا چند مورد زیر:</p> <ol style="list-style-type: none"> ۱. حسب مورد، آموزش تایید شده کشتی آموزشی ۲. تجربه‌ی تایید شده حین خدمت ۳. حسب مورد، آموزش تایید شده با شبیه ساز ۴. آموزش تایید شده تجهیزات آزمایشگاهی 	<p>خصوصیات عملیاتی سامانه‌های پمپاژ و تلمبه‌ها، شامل: سامانه‌های کنترل</p> <p>سامانه‌های عملیاتی پمپاژ:</p> <ol style="list-style-type: none"> ۱. عملیات پمپاژ عادی ۲. عملیات سامانه‌های خن، آب توازن و پمپاژ کالا <p>الزامات و عملیات جداکننده‌ی نفت از آب (با تجهیزات مشابه)</p>	<p>به کاراندازی سامانه‌های تلمبه کردن سوخت، روغن کاری، آب توازن و غیره و سامانه‌های کنترلی وابسته</p>

عملکرد: الکتریکی، الکترونیکی و مهندسی کنترل در سطح عملیاتی

ستون ۴	ستون ۳	ستون ۲	ستون ۱
معیارهای ارزیابی صلاحیت	شیوه‌های نمایش صلاحیت	دانش، درک و مهارت	صلاحیت
<p>عملیات، در انطباق با دستورالعمل‌های عملیاتی، روش‌ها و قوانین موجود، به منظور اطمینان از عملیات ایمن، طراحی و انجام می‌گیرد</p> <p>سامانه‌های الکتریکی، الکترونیکی و کنترل، می‌توانند با نقشه‌هایی دستورالعمل‌ها درک و تشریح شوند</p>	<p>ارزیابی شواهد کسب شده، از یک یا چند مورد زیر:</p> <p>۱. حسب مورد، آموزش تایید شده کشتی آموزشی</p> <p>۲. تجربه‌ی تایید شده حین خدمت</p> <p>۳. حسب مورد، آموزش تایید شده با شبیه ساز</p> <p>۴. آموزش تایید شده تجهیزات آزمایشگاهی</p>	<p>۱. تجهیزات الکتریکی: الف. سامانه‌های ژنراتور و توزیع ب. آماده سازی، روشن کردن، مواردی سازی و تمویض ژنراتورها</p> <p>پ. موتورهای الکتریکی؛ شامل، شناسایی روش روشن کردن</p> <p>ت. تاسیسات ولتاژ قوی</p> <p>ث. کنترل مدارات و وسایل سامانه وابسته به آن، از روی ترتیب</p> <p>۲. تجهیزات الکترونیکی الف. خصوصیات پایه‌ی اجزای مدار الکترونیکی ب. ثمای عملیاتی سامانه‌های کنترلی و خودکار</p> <p>پ. عملکردها، خصوصیات و مشخصه‌های سامانه‌های کنترل قطعات ماتریسی، شامل: کنترل عملیات نیروگاه محرکه‌ی اصلی و کنترل‌های خودکار دیگر بخار</p> <p>۳. سامانه‌های کنترل الف. خصوصیات و روش شناسایی کنترل خودکار مختلف</p>	<p>به‌کارگیری سامانه‌های کنترل، الکترونیکی و الکتریکی</p>

		ب. خصوصیات کنترلر تناسبی -انتهگالی- مشتقی و ابزار سامانه وابسته برای فرآیند کنترل	
اقدامات ایمنی برای کار متناسب است انتخاب و استفاده از ابزار دستی، لوازم اندازه گیری، و تجهیزات آزمایش کردن، مناسب و تفسیر نتایج آن‌ها دقیق است پیاده کردن، بازرسی کردن، تعمیر کردن و تجهیزات سوار کردن مجدد، در انطباق با دستورالعمل‌ها و رویه‌ی درست است سوار کردن مجدد تجهیزات و آزمایش کردن عملکرد، در انطباق با دستورالعمل‌ها و روش مطلوب است	ارزیابی شواهد کسب شده، از یک یا چند مورد زیر: ۱. حسب مورد، آموزش تایید شده کنشی آموزشی ۲. تجربه‌ی تایید شده حین خدمت ۳. آزمایش‌ها و تجربه‌ی تایید شده عملی ۴. آموزش تایید شده مهارت‌های کارگاهی	الزامات ایمنی برای کار با سامانه‌های الکتریکی در کنشی، شامل جداسازی ایمن تجهیزات الکتریکی مورد لزوم، قبل از اجاره به خدمه، برای کار روی آن تجهیزات تعمیر و نگهداری تجهیزات سامانه‌ی الکتریکی، چیه کلید، موتورهای الکتریکی، ژنراتور و تجهیزات و سامانه‌های الکتریکی مستقیم کشف عملکرد نارسای الکتریکی، محل نواقص و اندازه گیری‌ها به منظور جلوگیری از خسارت ساخت و عملیات آزمایش‌های الکتریکی و تجهیزات اندازه گیری آزمایش‌های عملکردی و طرز کار، تجهیزات زیر و آرایش آن‌ها: ۱. سامانه‌های نظارتی ۲. وسایل کنترل خودکار ۳. وسایل حفاظتی تفسیر الکتریکی و نمودارهای الکتریکی ساده	تعمیر و نگهداری تجهیزات الکتریکی و الکترونیکی

عملکرد: تعمیر و نگهداری در سطح عملیاتی

ستون ۱	ستون ۲	ستون ۳	ستون ۴
صلاحیت	دانش، درک و مهارت	شیوه‌های نمایش صلاحیت	معیارهای ارزیابی صلاحیت
<p>استفاده‌ی مناسب از ابزار دستی، ابزار ماشینی و وسایل اندازه‌گیری، برای ساخت و تعمیر در کشتی</p>	<p>خصوصیات و محدودیت‌های مواد مورد استفاده در ساخت و تعمیر کشتی‌ها و تجهیزات</p> <p>خصوصیات و محدودیت‌های پرده‌زنی مورد استفاده، برای ساخت و تعمیر</p> <p>خواص و عیوبی مورد بررسی در ساخت و تعمیر سازه‌ها و اجزای آن</p> <p>روش‌های انجام تعمیرات ایمن اضطراری‌ها موقتی</p> <p>اقدامات ایمنی مورد بررسی به منظور اطمینان از محیط کار ایمن و برای استفاده ابزار دستی، ابزار ماشینی و لوازم اندازه‌گیری</p> <p>استفاده از ابزار دستی، ابزار ماشینی و لوازم اندازه‌گیری</p> <p>استفاده از انواع مختلف پتونه و بسته بندی</p>	<p>ارزیابی شواهد کسب شده، از یک یا چند مورد زیر:</p> <ol style="list-style-type: none"> ۱. حسب مورد، آموزش تأیید شده کشتی آموزشی ۲. تجربه‌ی تأیید شده حین خدمت ۳. آزمایش‌ها و تجربه‌ی تأیید شده عملی ۴. آموزش تأیید شده‌ی مهارت‌های کارگاهی 	<p>توانایی عوامل مهم برای ساخت نوع خاص اجزای مربوطه به کشتی، مناسب است</p> <p>انتخاب مواد مناسب است</p> <p>ساخت در حد تعمیرات مجاز است</p> <p>استفاده از تجهیزات و ابزار دستی، ابزار ماشینی و لوازم اندازه‌گیری، مناسب و ایمن است</p>
<p>تعمیر و نگهداری ماشین آلات و تجهیزات در کشتی</p>	<p>اقدامات ایمنی مورد بررسی، برای تعمیر و نگهداری، در جمله: چک‌سازی ایمن ماشین آلات و تجهیزات که لازم است قبل از اجازه به خدمه، برای انجام کار روی چنین ماشین آلات یا تجهیزات</p> <p>مهارت و آگاهی مکانیکی پایه</p> <p>تعمیر و نگهداری، مانند: پیاده‌سازی، تنظیم و سوار کردن مجدد ماشین‌آلات و تجهیزات</p> <p>استفاده از ابزار خاص متناسب و لوازم اندازه‌گیری</p> <p>خصوصیات طراحی و انتخاب مواد، در ساخت تجهیزات</p> <p>تفسیر نقشه‌ها و کتاب‌های راهنمای ماشین‌آلات</p> <p>تعمیر نمودارهای لوله‌کشی، هیدرولیکی و بادی</p>	<p>ارزیابی شواهد کسب شده، از یک یا چند مورد زیر:</p> <ol style="list-style-type: none"> ۱. تجربه‌ی تأیید شده حین خدمت ۲. آزمایش‌ها و تجربه‌ی تأیید شده عملی ۳. آموزش تأیید شده مهارت‌های کارگاهی ۴. تجربه تأیید شده کشتی آموزشی 	<p>روش‌های ایمنی، مورد پیگیری مناسب است</p> <p>انتخاب ابزارها و وسایل‌بندی، مناسب است</p> <p>پیاده‌سازی، بازرسی، تعمیر و سوار کردن مجدد تجهیزات، در انطباق با دستورالعمل‌ها و رویه‌ی مطلوب است</p> <p>راه‌اندازی مجدد و آزمایش عملکرد، در انطباق با دستورالعمل‌ها و رویه‌ی مطلوب است</p> <p>انتخاب مواد و قسمت‌ها متناسب است</p>

عملکردها: کنترل کردن عملیات کشتی و مراقبت از اشخاص در کشتی، در سطح عملیاتی

ستون ۱	ستون ۲	ستون ۳	ستون ۴
صلاحیت	دانش، درک و مهارت	شیوه‌های نمایش صلاحیت	معیارهای ارزیابی صلاحیت
اطمینان از مطابقت با الزامات مربوط به جلوگیری از آلودگی	<p>جلوگیری از آلودگی محیط زیست دریایی</p> <p>آگاهی از پیشگیری‌های مورد بررسی به منظور جلوگیری از آلودگی محیط زیست دریایی</p> <p>روش‌های ضد آلودگی و مهمی تجهیزات وابسته به آن‌ها</p> <p>اهمیت اقدامات پیش‌گستر، به منظور حفاظت از محیط زیست دریایی</p>	<p>ارزیابی شواهد کسب شده، از یک یا چند مورد زیر:</p> <ol style="list-style-type: none"> تجربه‌ی تایید شده حین خدمت تجربه‌ی تایید شده کشتی آموزشی آموزش تایید شده 	<p>روش‌های پایش عملیات در کشتی و اطمینان از مطابقت با الزامات ماریبل، به طور کامل رعایت می‌شود</p> <p>اقدامات، به منظور اطمینان از برقراری رویکرد مثبت به محیط زیست است</p>
نگهداری قابلیت دریابوردی کشتی	<p>تعمال کشتی</p> <p>آگاهی عملی و اعمال مفاد جناول تعادل، تراز و تنش، نمودارها-تجهیزات محاسبه‌ی تنش</p> <p>درک اصول بنیادی از یکپارچگی ضد نفوذ آب بودن کشتی</p> <p>درک اقدامات اصول بنیادی که در شرایط از دست رفتن بخشی از شناوری کامل، در نظر گرفته می‌شود</p> <p>ساختمان کشتی</p> <p>آگاهی کلی از اجزای اصلی ساختاری کشتی و آسانی مناسب قسمت‌های مختلف</p>	<p>ارزیابی شواهد کسب شده، از یک یا چند مورد زیر:</p> <ol style="list-style-type: none"> تجربه‌ی تایید شده حین خدمت تجربه‌ی تایید شده کشتی آموزشی حساب مورد، آموزش تایید شده با شبیه ساز آسوزش تایید شده تجهیزات آزمایشگاهی 	<p>شرایط تعادل، طبق معیارهای تعادل کامل سازمان بین‌المللی دریابوردی، تحت همه‌ی شرایط بارگیری است</p> <p>اقدامات، به منظور اطمینان و نگهداری از یکپارچگی ضد نفوذ آب بودن کشتی، طبق رویه‌ی قابل قبول است</p>
جلوگیری، کنترل و اطفای حریق در کشتی	<p>جلوگیری حریق و تجهیزات اطفای حریق</p> <p>توانایی سازمان دهی تمرین‌های حریق</p> <p>آگاهی از طبقه‌ها و شیوه‌ی حریق</p> <p>آگاهی از سامانه‌های اطفای حریق</p> <p>اقداماتی مورد بررسی در شرایط حریق، شامل حریق‌های سامانه‌های نفتی</p>	<p>ارزیابی شواهد کسب شده، از آموزش و تجربه‌ی اطفای حریق تایید شده، در بندهای ۱ تا ۳ بخش الف - ۳/۳ - ۳/۳ تنظیم شده است</p>	<p>نوع و مقیاس مشکل، موقع شناخته می‌شود و اقدامات اولیه، با روش اضطرار و طرح‌های اقتضایی برای کشتی مطابق دارد</p> <p>تخلیه، بستن اضطراری و روش‌های جداسازی، با طبیعت اضطرار، مناسب و به موقع اجرا می‌شود</p> <p>اولویت بندی، سطوح و مقیاس‌های زمان تهیه گزارش‌ها و اطلاع‌رسانی به</p>

<p>خدمه‌ی کشتی، متناسب با نوع اضطرار و تشانگر فوریت مشکل است</p> <p>اقدامات، در واکنش به ترک کشتی و شرایط نجات، متناسب شرایط غالب و وضعیت مربوط به آن است و با رویه‌ها و استانداردهای ایمنی قابل قبول مطابقت دارد</p>	<p>ارزیابی شواهد کسب شده، از آموزش و تجربه‌ی اطفای حریق تایید شده، در بندهای ۱ تا ۶ بخش الف - ۶/۲ تنظیم شده است</p>	<p>نجات جان اشخاص</p> <p>توانایی سازماندهی نمرین‌های ترک کشتی و آگاهی از عملیات شناور بقا و قایق‌های نجات، دستگاه‌ها و ترتیبات به آب انداختن آن‌ها، تجهیزات آن‌ها، شامل دستگاه‌های نجات رادیویی، ایسرب (ایستگاه‌های هدایت رادیویی مشخص کننده موقعیت اضطراری) ماهواره‌ای و سارت (فرستنده-گیرنده خودکار تجسس و نجات)، لباس‌های غوطه‌وری و کمک‌های حفاظتی گرمایشی</p>	<p>به کارگیری تجهیزات نجات</p>
<p>ششایی علت احتمالی، طبیعت و دامنه‌ی صدمات یا شرایط، به موقع است و درمان، خطر جانی قریبالوقوع به اشخاص را به حداقل می‌رساند</p>	<p>ارزیابی شواهد کسب شده، از آموزش و تجربه‌ی اطفای حریق تایید شده، در بندهای ۱ تا ۳ بخش الف - ۶/۲ تنظیم شده است</p>	<p>کمک‌های پزشکی</p> <p>کاربرد عملی رهنمودهای پزشکی و مشورت توسط رادیو، شامل: توانایی در انجام اقدام موثر بر مبنای آن آگاهی‌ها، در صورت پدید آمدن حوادث یا امراتی که احتمال بروز آن‌ها در کشتی می‌رود</p>	<p>کاربرد کمک‌های اولیه‌ی پزشکی، در کشتی</p>
<p>الزامات قانون‌گذار در ارتباط با ایمنی جان اشخاص در دریا و حفاظت محیط زیست دریایی، به موقع شناخته می‌شود</p>	<p>ارزیابی شواهد کسب شده، از آزمون‌ها آموزش تایید شده</p>	<p>آگاهی عملی پایه از کنوانسیون‌های مربوط به سازمان بین‌المللی دریانوردی رایج به ایمنی جان اشخاص در دریا و حفاظت محیط زیست دریایی</p>	<p>پایش مطابقت با الزامات قانون‌گذار</p>
<p>وظایف، به خدمه اختصاص داده می‌شود و الزامات استانداردهای کاری و رفتار مورد انتظار، به نحوی که مناسب افراد ذی ربط است مطلع می‌شوند</p> <p>اهداف و فعالیت‌های آموزشی، بر مبنای ارزیابی از صلاحیت جاری و توانایی‌ها و الزامات عملیاتی است</p> <p>عملیات نمایش داده شده، طبق قوانین قابل اعمال است</p> <p>حسب لزوم، عملیات طراحی و منابع، با اولویت صحیح، برای انجام وظایف ضروری، تخصیص داده شده است</p> <p>ارسال و دریافت مخابراتی، به طور واضح</p>	<p>ارزیابی شواهد کسب شده، از یک یا چند مورد زیر:</p> <ol style="list-style-type: none"> ۱. تجربه‌ی تایید شده حین خدمت ۲. نمایش عملی ۳. آموزش تایید شده 	<p>آگاهی عملی از آموزش و مدیریت خدمه در کشتی</p> <p>آگاهی از کنوانسیون‌های دریایی بین‌المللی مربوط به آن و توصیه‌ها، و قانون‌گذاری ملی</p> <p>توانایی اعمال وظیفه و مدیریت تراکم کار، شامل:</p> <ol style="list-style-type: none"> ۱. طراحی و هماهنگی ۲. ارجاع وظیفه به خدمه ۳. محدودیت‌های زمانی و منابع ۴. اولویت بندی <p>آگاهی و توانایی در اعمال مدیریت منابع موثر:</p> <ol style="list-style-type: none"> ۱. تخصیص، ارجاع وظیفه، و اولویت بندی منابع 	<p>کاربرد رهبری و مهارت‌های کار گروهی</p>

<p>و غیر مهیم است</p> <p>رفتارهای رهبری موثر، نشان داده شده</p> <p>اعضا گروه مورد نظر، درک دقیق مشترک از محیط بیرونی و وضعیت عملیاتی جاری و پیش بینی شده مربوط به سنسور را دارا هستند</p> <p>تصمیمات برای وضعیت مربوطه بسیار موثر بوده است</p>		<p>۲. مخابرات موثر در کشتی و ساحل</p> <p>۳. تصمیمات، حاکی از ملاحظات مبتنی بر تجربه گروهی</p> <p>۴. شجاعت و رهبری، شامل انگیزش</p> <p>۵. به دست آوردن و برقراری آگاهی از وضعیت</p> <p>آگاهی و توانایی اعمال فنون اخذ تصمیم:</p> <p>۱. ارزیابی شرایط و خطر</p> <p>۲. شناخت و بررسی گزینه‌های ایجاد شده</p> <p>۳. انتخاب راه کار</p> <p>۴. ارزیابی تاثیر گذاری نتایج</p>	
<p>از تجهیزات مناسب ایمنی و حفاظتی، به درستی استفاده می‌شود</p> <p>روش‌ها و رویه‌های ایمن طراحی شده کار به منظور ایمن شدن خدمه و کشتی در همه‌ی اوقات، رعایت می‌شود</p> <p>روش‌های طراحی شده، به منظور ایمن شدن محیط زیست، در همه‌ی اوقات رعایت می‌شود</p> <p>اقدامات اولیه و متعاقب آن، در آگاه شدن از اضطرار، طبق روش‌های مقابله اضطراری موجود است</p>	<p>ارزیابی خواهد کسب شده، از آموزش و تجربه اطفای حریق نباید شده، در بند ۲ بخش الف - ۶۱۱ تنظیم شده است</p>	<p>آگاهی از فنون نجات خدمه</p> <p>دانش طولگیری از حریق و توانایی مبارزه و اطفای حریق</p> <p>دانش کمک‌های اولیه‌ی مقدماتی</p> <p>آگاهی از ایمنی فردی و مسئولیت‌های اجتماعی</p>	<p>کمک به ایمنی خدمه و کشتی</p>

بخش الف-۳/۲

حداقل الزامات اجباری برای گواهینامه‌های افسران سرمهندس و مهندس دوم در کشتی‌های دارای ماشین‌آلات رانش اصلی با توان رانش ۳۰۰۰ کیلووات یا بیشتر

استاندارد صلاحیت

- ۱ هر متقاضی دریافت گواهینامه به عنوان افسر سرمهندس و افسر مهندس دوم در کشتی‌های دریایی یا ماشین‌آلات رانش اصلی با نیروی محرکه ۳۰۰۰ کیلووات یا بیشتر باید بتواند توانایی اجرای فعالیت‌ها، وظایف و مسئولیت‌های مندرج در ستون ۱ جدول الف-۳/۲ را در سطح مدیریت از خود به نمایش بگذارد.
- ۲ حداقل دانش، درک و مهارت لازم برای گواهینامه‌های لازم در ستون ۲ جدول الف-۳/۲ درج شده است. این ستون، موضوعات مندرج در ستون ۲ جدول الف-۳/۱ برای افسران نگهبان مسئول مهندسی را در جزئیات با بسط و گسترش بیشتر شامل می‌شود.
- ۳ با توجه به این که افسر مهندس دوم در کشتی باید دارای شرایطی باشد که بتواند مسئولیت‌های افسر سرمهندس کشتی را در هر زمان لازم اجرا نماید، ارزیابی این موضوعات برای سنجش توانایی متقاضیان در تلفیق کلیه اطلاعاتی که مؤثر در ایمنی عملیات ماشین‌آلات کشتی و حفاظت محیط زیست دریایی می‌باشد باید از طریق آزمون انجام شود.
- ۴ سطح معلومات متقاضی در خصوص موارد مندرج در ستون ۲ جدول الف-۳/۲ باید به نحوی کامل باشد که متقاضیان را قادر به انجام خدمت در سمت افسر سرمهندس یا افسر مهندس دوم بنماید.^۱
- ۵ آموزش و تجربه موضوعات فهرست آموزش و تجربه مورد نظر برای کسب سطح لازم از دانش، درک و مهارت باید الزامات خاص این بخش و توصیه‌های مندرج در بخش (ب) این آیین‌نامه را دربرگیرد.
- ۶ مرجع دریایی ممکن است الزامات مربوط به برخورداری از آگاهی انواع ماشین‌آلات رانش به غیر از آن تأسیسات مهندسی که برای آن گواهینامه اعطا شده معتبر است را حذف نماید. گواهینامه صادر شده بر این مبنای نباید برای هیچ یک از گروه‌های ماشین‌آلات حذف شده اعتبار داشته باشد، تا زمانی که افسر مهندس بتواند صلاحیت خود را در زمینه این الزامات مربوط به معلومات به اثبات برساند. هرگونه محدودیت از این قبیل باید در گواهینامه و سند شناسایی درج شود.
- ۷ هرمتقاضی دریافت گواهینامه باید شواهدی مبنی بر احراز استانداردهای صلاحیت لازم را طبق شیوه‌های اثبات صلاحیت و معیارهای ارزیابی صلاحیت مندرج در ستون‌های ۳ و ۴ جدول الف-۳/۲ ارائه نماید.

سفرهای نزدیک ساحل

- ۸ سطح دانش، درک و مهارت لازم طبق بخش‌های مختلف فهرست شده در ستون ۲ جدول الف-۳/۲ ممکن است حسب لزوم برای افسران مهندس کشتی‌های دارای ماشین‌آلات رانش اصلی با قدرت رانش محدود فعال در سفرهای نزدیک ساحل، و با توجه به تاثیر آن بر ایمنی تمامی کشتی‌های فعال در آن آب‌ها متفاوت باشد. هرگونه محدودیت از این قبیل باید در گواهینامه و سند شناسایی درج شود.

^۱ از دوره (های) الگوی سازمان بین‌المللی دریانوردی می‌توان در زمینه تدوین دوره‌ها استفاده نمود.

جدول الف-۲/۳

خصوصیات حداقل استاندارد صلاحیت افسران سرمهندسی و افسران مهندس دوم در کشتی‌های دارای ماشین آلات رانش اصلی با قدرت رانش ۳۰۰۰ کیلووات یا بیشتر

عملکرد: مهندسی دریایی در سطح مدیریتی

ستون ۴	ستون ۳	ستون ۲	ستون ۱
معیارهای ارزیابی صلاحیت	شيوه‌های نمایش صلاحیت	دانش، درک و مهارت	صلاحیت
توضیح و درک مشخصات طراحی و سازوکار عملیاتی مناسب است.	آزمون و ارزیابی شواهد کسب شده از یک یا چند طریق زیر: ۱. تجربه تایید شده حین خدمت ۲. تجربه تایید شده کشتی آموزشی ۳. آموزش تایید شده با شبیه‌ساز، حسب مورد ۴. آموزش تایید شده با تجهیزات آزمایشگاهی	مشخصات طراحی و سازوکار عملیاتی ماشین‌آلات زیر و ماشین‌های کمکی مرتبط: ۱. موتور دیزل دریایی ۲. توربین بخار دریایی ۳. توربین گازی دریایی ۴. دیگ بخار دریایی	مدیریت عملیات ماشین‌آلات بخش رانش
برنامه‌ریزی و آمادگی عملیات با عوامل طراحی تأسیسات قدرتی و با الزامات سفر مناسب است.	آزمون و ارزیابی شواهد کسب شده از یک یا چند طریق زیر: ۱. تجربه تایید شده حین خدمت ۲. تجربه تایید شده کشتی آموزشی ۳. آموزش تایید شده با شبیه‌ساز، حسب مورد آموزش تایید شده با تجهیزات آزمایشگاهی	دانش نظری ترمودینامیک و انتقال گرما مکانیک و هیدرومکانیک خصوصیات رانشی موتورهای دیزل، توربین‌های گاز و بخار، شامل سرعت، راندمان و مصرف سوخت چرخه گرما، کارایی دمایی و تعادل گرمایی موارد زیر: ۱. موتور دیزل دریایی ۲. توربین بخار دریایی ۳. توربین گازی دریایی ۴. دیگ بخار دریایی یخچال‌ها و چرخه خنک‌سازی ویژگی‌های فیزیکی و شیمیایی سوخت‌ها و روانسازها فن آوری مواد معماری دریایی و ساختار کشتی، شامل کنترل خسارت	برنامه‌ریزی و زمانبندی فعالیتها

<p>روش‌های آسنادگی برای روشن کردن و فراهم کردن سوخت‌ها، روانسازها، و هوا و آب خشک‌کننده مناسب‌ترین روش است.</p> <p>بررسی فشار، دما و دور ماشین در طول روشن کردن و گرم شدن طبق مشخصات فنی و طرح‌های کناری توافق شده هستند.</p> <p>نظارت بر سامانه‌های بخش رانش اصلی و کمکی برای حفظ شرایط کاری ایمن کافی است.</p> <p>شیوه‌های آسنادگی برای خاموش کردن و نظارت بر خشک شدن موتور مناسب‌ترین روش است.</p> <p>شیوه‌های اندازه‌گیری ظرفیت بارگذاری موتورها با مشخصات فنی مطابق است.</p> <p>عملکرد با دستورات بل فرماندهی مطابقت دارد.</p> <p>سطوح عملکرد با مشخصات فنی مطابقت دارد.</p>	<p>آزمون و ارزیابی خواهد کسب شده از یک یا چند طریق زیر:</p> <ol style="list-style-type: none"> ۱. تجربه تایید شده حین خدمت ۲. تجربه تایید شده کشتی آموزشی ۳. آموزش تایید شده با شبیه‌ساز، حسب مورد ۴. آموزش تایید شده با تجهیزات آزمایشگاهی 	<p>فصلیت، نظارت، عملکرد ارزیابی و حفظ ایمنی بخش رانش و ماشین‌آلات کمکی</p> <p>روشن و خاموش کردن ماشین‌آلات اصلی و کمکی رانش، شامل سامانه‌های مرتبط</p> <p>محدودیت‌های عملیاتی بخش رانش</p> <p>عملیات کارآمد، نظارت، ارزیابی عملکرد و حفظ ایمنی بخش رانش و ماشین‌آلات کمکی</p> <p>عملکرد و سازوکار کنترل خودکار برای موتور اصلی</p> <p>عملکرد و سازوکار کنترل خودکار برای موتور کمکی، شامل موارد زیر اما محدود به آن‌ها نمی‌شود:</p> <ol style="list-style-type: none"> ۱. سامانه‌های توزیع دُتراتور ۲. دیگ‌های بخار ۳. صافی روغن ۴. سامانه خشک‌سازی ۵. سامانه‌های پمپاژ و لوله‌کشی ۶. سامانه هدایت کشتی ۷. ماشین‌آلات عرشه و تجهیزات جابجایی بار 	<p>مدیریت سوخت، روانساز و عملیات آب توازن</p>
<p>عملیات مربوط به سوخت و آب توازن الزامات عملیاتی را احراز نموده و به نحوی انجام می‌گیرد که جلوگیری از آلودگی محیط زیست دریایی می‌کند.</p>	<p>آزمون و ارزیابی خواهد کسب شده از یک یا چند طریق زیر:</p> <ol style="list-style-type: none"> ۱. تجربه تایید شده حین خدمت ۲. تجربه تایید شده کشتی آموزشی ۳. آموزش تایید شده با شبیه‌ساز، حسب مورد 	<p>فعالیت و نگهداری ماشین‌آلات شامل سامانه‌های پمپاژ و لوله کشی</p>	<p>مدیریت سوخت، روانساز و عملیات آب توازن</p>

عملکرد: مهندسی الکتریکی، الکترونیکی و کنترل در سطح مدیریتی

ستون ۱	ستون ۲	ستون ۳	ستون ۴
صلاحیت	دانش، درک و مهارت	شیوه‌های نمایش صلاحیت	معیارهای ارزیابی صلاحیت
<p>مدیریت عملیات الکتریکی و الکترونیکی تجهیزات کنترل</p>	<p>دانش نظری الکتروتکنولوژی دریایی، الکترونیک، الکترونیک قدرت، مهندسی کنترل خودکار و ابزارهای ایمنی</p> <p>ویژگی‌های طراحی و پیکره بندی سامانه تجهیزات کنترل خودکار و ابزارهای ایمنی برای موارد زیر:</p> <ol style="list-style-type: none"> ۱. موتور اصلی ۲. زرناتور و سامانه توزیع ۳. دیگ بخار <p>ویژگی‌های طراحی و سامانه پیکره‌بندی عملیات تجهیزات کنترلی برای موتورهای الکتریکی</p> <p>ویژگی‌های طراحی تاسیسات دارای ولتاژ بالا</p> <p>ویژگی‌های تجهیزات کنترل هیدرولیک و بادی</p>	<p>آزمون و ارزیابی شواهد کسب شده از یک یا چند طریق زیر:</p> <ol style="list-style-type: none"> ۱. تجربه تایید شده حین خدمت ۲. تجربه تایید شده کشتی آموزشی ۳. آموزش تایید شده با شبیه‌ساز، حسب مورد ۴. آموزش تایید شده با تجهیزات آزمایشگاهی 	<p>عملکرد تجهیزات و سامانه با دستورالعمل‌های عملیاتی مطابق است.</p> <p>سطوح عملکرد با خصوصیات فنی مطابق است.</p>
<p>انجام عیب‌یابی و بازگرداندن تجهیزات الکتریکی و الکترونیکی کنترل به شرایط عملیاتی</p>	<p>دانش عملی عیب‌یابی تجهیزات الکترونیکی کنترل</p> <p>آزمایش عملکرد تجهیزات الکتریکی و الکترونیکی کنترل و ابزارهای ایمنی</p> <p>عیب‌یابی سامانه‌های پایش</p> <p>کنترل نسخه‌های نرم‌افزارها</p>	<p>آزمون و ارزیابی شواهد کسب شده از یک یا چند طریق زیر:</p> <ol style="list-style-type: none"> ۱. تجربه تایید شده حین خدمت ۲. تجربه تایید شده کشتی آموزشی ۳. آموزش تایید شده با شبیه‌ساز، حسب مورد ۴. آموزش تایید شده با تجهیزات آزمایشگاهی 	<p>فعالیت‌های نگهداری به خوبی و طبق مشخصات فنی، قانونی، ایمنی و فرایندی برنامه‌ریزی شده‌اند.</p> <p>بازرسی، آزمایش و عیب‌یابی تجهیزات مناسب است.</p>

عملکرد: نگهداری و تعمیرات در سطح مدیریتی

ستون ۴	ستون ۳	ستون ۲	ستون ۱
معیارهای ارزیابی صلاحیت	شیوه‌های نمایش صلاحیت	دانش، درک و مهارت	صلاحیت
<p>فعالیت‌های نگهداری به خوبی و طبق خصوصیات فنی، قانونی، ایمنی و فرآیندی برنامه‌ریزی و اجرا شده‌اند.</p> <p>طرح‌ها، خصوصیات، مواد و تجهیزات برای نگهداری و تعمیرات فراهم است.</p> <p>اقدامات اتخاذ شده به بازگرداندن بخش به بهترین حالت ممکن منجر گردید.</p>	<p>آزمون و ارزیابی شواهد کسب شده از یک یا چند طریق زیر:</p> <p>۱. تجربه تایید شده حین خدمت</p> <p>۲. تجربه تایید شده کشتی آموزشی</p> <p>۳. آموزش تایید شده کارگاهی</p>	<p>دانش نظری</p> <p>اجرای مهندسی دریایی</p> <p>دانش عملی</p> <p>مدیریت فرایندهای نگهداری و تعمیرات ایمن و کارآمد</p> <p>برنامه‌ریزی نگهداری، شامل تاییدهای قانونی و رده بندی</p> <p>برنامه‌ریزی تعمیرات</p>	<p>مدیریت فرایندهای نگهداری و تعمیرات ایمن و کارآمد</p>
<p>شیوه‌های مقایسه شرایط عملیات حقیقی با فرایندها و روش‌های توصیه شده مطابقت دارند.</p> <p>اقدامات و تصمیمات با محدودیت‌ها و خصوصیات عملیاتی توصیه شده مطابقت دارند.</p>	<p>آزمون و ارزیابی شواهد کسب شده از یک یا چند طریق زیر:</p> <p>۱. تجربه تایید شده حین خدمت</p> <p>۲. تجربه تایید شده کشتی آموزشی</p> <p>۳. آموزش تایید شده با شبیه‌ساز، حسب مورد</p> <p>۴. آموزش تایید شده با تجهیزات آزمایشگاهی</p>	<p>دانش عملی</p> <p>کشف نواقص ماشین‌آلات، یافتن مشکل و اقدام در جهت جلوگیری از خسارت</p> <p>بازرسی و تنظیم تجهیزات</p> <p>آزمایش غیرتخریبی</p>	<p>کشف و شناسایی علت نواقص ماشین‌آلات و رفع مشکلات</p>
<p>شیوه‌های کاری با الزامات قانونی، آیین‌نامه‌های رویه‌های کاری طبق الزامات، آیین‌نامه‌های اجرایی، مجوزهای کار و ملاحظات محیط زیستی مطابقت دارند.</p>	<p>آزمون و ارزیابی شواهد کسب شده از یک یا چند طریق زیر:</p> <p>۱. تجربه تایید شده حین خدمت</p> <p>۲. تجربه تایید شده کشتی آموزشی</p> <p>۳. آموزش تایید شده با تجهیزات آزمایشگاهی</p>	<p>دانش عملی</p> <p>شیوه‌های کاری ایمن</p>	<p>تضمین شیوه‌های کاری ایمن</p>

عملکرد: کنترل عملیات کشتی و مراقبت از اشخاص روی کشتی در سطح مدیریتی

ستون ۱	ستون ۲	ستون ۳	ستون ۴
صلاحیت	دانش، درک و مهارت	شیوه‌های نمایش صلاحیت	معیارهای ارزیابی صلاحیت
کنترل تراز، تعادل و تنش	درک اصول پایه ساخت کشتی و میانی نظری و عوامل موثر بر تراز و تعادل، و اقدامات لازم برای حفظ تراز و تعادل	آزمون و ارزیابی شواهد کسب شده از یک یا چند طریق زیر: ۱. تجربه تایید شده حین خدمت ۲. تجربه تایید شده کشتی آموزشی ۳. آموزش تایید شده با شبیه‌ساز، حسب مورد	تعادل و شرایط تنش در تمامی اوقات در محدوده ایمن حفظ می‌شوند طرح‌ها، مشخصات، مواد و تجهیزات برای نگهداری و تعمیرات فراهم است. اقدامات اتخاذ شده به بازگرداندن بخش به بهترین حالت ممکن منجر گردید.
پایش و کنترل انطباق با الزامات قانونی و تسدایی برای تضمین ایمنی جان اشخاص در دریا و حفاظت از محیط زیست دریایی	دانستن حقوق دریایی بین‌المللی مندرج در کنوانسیون‌ها و موافقتنامه‌های بین‌المللی توجه خاص به موارد زیر: ۱. گواهینامه‌ها و سایر اسناد الزامی برای حمل بر روی کشتی‌ها از سوی کنوانسیون‌های بین‌المللی، چگونگی به دست آوردن آن‌ها و دوره اعتبار قانونی آن‌ها ۲. مسئولیت‌ها به موجب الزامات مرتبط کنوانسیون بین‌المللی خط شاین ۳. مسئولیت‌ها به موجب الزامات مرتبط کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا ۴. مسئولیت‌ها به موجب الزامات مرتبط کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها ۵. اظهارنامه‌های دریایی سلامت و الزامات مقررات بین‌المللی سلامت ۶. مسئولیت‌ها به موجب اسناد بین‌المللی	آزمون و ارزیابی شواهد کسب شده از یک یا چند طریق زیر: ۱. تجربه تایید شده حین خدمت ۲. تجربه تایید شده کشتی آموزشی ۳. آموزش تایید شده با شبیه‌ساز، حسب مورد	روش‌های پایش عملیات و نگهداری با الزامات قانونی مطابقت دارند. عدم انطباق بالقوه به سرعت و به طور کامل شناسایی می‌گردد. الزامات مربوط به تجدید و تمدید گواهینامه‌ها، تداوم اعتبار تجهیزات و موارد بازرسی را تضمین می‌کند.

		موثر بر ایمنی کشتی‌ها، مسافران، خدمه یا بار ۷. شیوه‌ها و کمک‌های جلوگیری از آلودگی محیط زیست توسط کشتی‌ها ۸. آگاهی از قوانین ملی برای اجرای کنوانسیون‌ها و موافقتنامه‌های بین‌المللی	
فرایندهای پایش کشف آتش و سامانه‌های ایمنی تضمین می‌کنند تمامی آژیرها به سرعت شنیده و طبق فرایندهای تثبیت شده اضطراری از آن‌ها پیروی می‌شود.	آزمون و ارزیابی شواهد به دست آمده از طریق آموزش عملی و تجربه و آموزش تایید شده حین خدمت	آگاهی کامل از مقررات مربوط به وسایل نجات جان اشخاص (کنوانسیون سولاس) سازماندهی تمرینات حریق و ترک کشتی حفظ شرایط عملیاتی سامانه‌های نجات جان اشخاص، اطفای حریق و سایر موارد ایمنی اقدامات در نظر گرفته شده برای حفاظت و در امان بودن تمام اشخاص روی کشتی در شرایط اضطراری اقدامات برای محدود کردن خسارت و نجات کشتی پس از بروز حریق، انفجار، برخورد یا به گل زدن	حفظ ایمنی و امنیت شناور، خدمه و مسافران و شرایط عملیاتی سامانه‌های نجات جان اشخاص، اطفای حریق و سایر سامانه‌های ایمنی
رویه‌های اضطراری با طرح‌های ایجاد شده برای شرایط اضطراری مطابقت دارند.	آزمون و ارزیابی شواهد به کسب شده از طریق آموزش عملی و تجربه و آموزش تایید شده حین خدمت	ساختار کشتی، شامل کنترل خسارت شیوه‌ها و کمک‌های جلوگیری، کشف و اطفای حریق وظایف و استفاده از وسایل نجات اشخاص	تدوین طرح‌های اضطراری و کنترل خسارت و مدیریت شرایط اضطراری
برای خدمه وظایفی تعیین شده و به آن‌ها در خصوص استانداردهای کار و رفتار مورد نظر به شیوه‌ای مناسب برای هر شخص اطلاع‌رسانی شده است. اهداف و فعالیت‌های آموزش بر پایه ارزیابی صلاحیت‌ها و توانمندی‌های کنونی و الزامات عملیاتی استوار است.	ارزیابی شواهد کسب شده از یک یا چند طریق زیر: ۱. آموزش تایید شده ۲. تجربه تایید شده حین خدمت ۳. آموزش تایید شده با شیوه‌ساز، حسب مورد	آگاهی از آموزش و مدیریت خدمه کشتی آگاهی از کنوانسیون‌ها و توصیه‌های بین‌المللی دریانوردی و قوانین ملی مرتبط قابلیت اجرای مدیریت وظایف و بارکاری، شامل: ۱. برنامه‌ریزی و هماهنگی ۲. ارجاع وظیفه به خدمه ۳. محدودیت‌های زمان و منابع	استفاده از مهارت‌های رهبری و مدیریت

<p>تمام امور عملیاتی نمایش داده شده با قوانین قابل اعمال مطابقت دارند.</p> <p>فعالیت‌ها و منابع با توجه به اولویت بندی صحیح اجرای وظایف ضروری برنامه‌ریزی می‌شوند و تخصیص می‌یابند.</p> <p>ارتباطات به صورت واضح و بدون ابهام ارسال و دریافت می‌شود.</p> <p>رفتارهای موثر رهبری مشاهده می‌شود.</p> <p>اعضای ضروری گروه از درک مشترک و کامل نسبت به وضعیت کنونی و آتی شناور و عملیات و محیط بیرون برخوردار هستند.</p> <p>تصمیمات به بهترین حالت در شرایط مربوط اتخاذ می‌شوند.</p> <p>تمام موارد عملیاتی نمایش داده شده موثر بوده و طبق قوانین قابل اعمال است</p>	<p>۴. اولویت بندی</p> <p>دانش و قابلیت اجرای مدیریت موثر منابع:</p> <ol style="list-style-type: none"> ۱. تخصیص، تعیین و اولویت بندی منابع ۲. ارتباطات موثر در کشتی و با ساحل ۳. تصمیم‌گیری بر پایه تجربه گروهی ۴. جسارت و رهبری، شامل انگیزش ۵. کسب و حفظ آگاهی از وضعیت <p>دانش و قابلیت اجرای فنون تصمیم‌گیری:</p> <ol style="list-style-type: none"> ۱. ارزیابی وضعیت و خطر ۲. شناسایی و ایجاد گزینه‌ها ۳. انتخاب راه کار ۴. سنجش اثربخشی نتایج <p>تدوین، اجرا و نظارت بر روش‌های عملیاتی استاندارد</p>	
---	--	--

بخش الف-۳/۳

حداقل الزامات اجباری برای دریافت گواهینامه‌های افسران سرمهندس و افسران مهندس دوم در کشتی‌های دارای ماشین‌آلات رانش اصلی با قدرت رانش بین ۷۵۰ و ۳۰۰۰ کیلووات

استاندارد صلاحیت

- ۱ از هر متقاضی دریافت گواهینامه به عنوان افسر سرمهندس و افسر مهندس دوم در کشتی‌های دریایما دارای ماشین‌آلات رانش اصلی با قدرت رانش بین ۷۵۰ و ۳۰۰۰ کیلووات باید خواسته شود که توانایی عهده دار شدن، فعالیت‌ها، وظایف و مسئولیت‌های مندرج در ستون ۱ جدول الف-۳/۲ را در سطح مدیریتی از خود به نمایش بگذارد.
- ۲ حداقل دانش، درک و مهارت لازم برای صدور گواهینامه در ستون ۲ جدول الف-۳/۲ درج شده است. این ستون، موضوعات مندرج در ستون ۲ جدول الف-۳/۱ برای افسران نگهبان مسئول مهندسی در موتورخانه یا خدمه یا به عنوان افسر مهندس وظیفه در موتورخانه خودکار ادواری را در جزئیات با بسط و گسترش بیشتر شامل می‌شود.
- ۳ با توجه به این که یک افسر مهندس دوم در کشتی باید بتواند مسئولیت‌های سرمهندس کشتی را در هر زمان لازم عهده‌دار شود، ارزیابی این موضوعات برای سنجش توانایی متقاضیان در تلفیق کلیه اطلاعاتی که موثر در ایمنی عملیات ماشین‌آلات کشتی و حفاظت محیط زیست دریایی می‌باشد باید از طریق آزمون انجام شود.
- ۴ سطح معلومات متقاضی در خصوص موارد مندرج در ستون ۲ جدول الف-۳/۲ ممکن است کاهش یابد اما باید برای فعالیت وی به عنوان افسر سرمهندس یا افسر مهندس دوم در کشتی دارای قدرت رانش در محدوده این بخش کافی باشد.
- ۵ به منظور دستیابی به سطح مورد لزوم دانش نظری، درک و صلاحیت، آموزش و تجربه دریایی باید الزامات مربوط این قسمت و رهنمود ارایه شده در قسمت (ب) این آیین‌نامه را در بر بگیرد.
- ۶ مرجع دریایی ممکن است الزامات مربوط به آگاهی انواع ماشین‌آلات رانش به غیر از آن تاسیسات مهندسی که برای آن گواهینامه اعطا شده معتبر است را حذف نماید. گواهینامه صادر شده بر این مبنا نباید برای هیچ یک از گروه‌های ماشین‌آلات حذف شده اعتبار داشته باشد، تا زمانی که افسر مهندس بتواند صلاحیت خود را در زمینه الزامات این معلومات به اثبات برساند. هرگونه محدودیت از این قبیل باید در گواهینامه و سند شناسایی درج شود.
- ۷ لازم است از هر متقاضی دریافت گواهینامه خواسته شود که شواهدی مبنی بر احراز استانداردهای صلاحیت لازم طبق شیوه‌های نمایش صلاحیت و معیارهای ارزیابی صلاحیت مندرج در ستون‌های ۳ و ۴ جدول الف-۳/۲ ارایه نماید.

سفرهای نزدیک ساحل

- ۸ سطح دانش، درک و مهارت لازم طبق بخش‌های مختلف فهرست شده در ستون ۲ جدول الف-۳/۲ و الزامات بندهای ۲۰۱،۱ و ۲۰۱،۲ مقرر شده ۳/۳ ممکن است حسب لزوم برای افسران مهندس کشتی‌های دارای ماشین‌آلات رانش اصلی با قدرت رانش کمتر از ۳۰۰۰ کیلووات فعال در سفرهای نزدیک ساحل، و با توجه به تاثیر آن بر ایمنی تمامی کشتی‌های فعال در آن آب‌ها متفاوت باشد. هرگونه محدودیت از این قبیل باید در گواهینامه و سند شناسایی درج شود.

بخش الف-۳/۴

حداقل الزامات اجباری برای گواهینامه‌های ملوانان تشکیل‌دهنده بخشی از نگهداری در موتورخانه‌های دارای خدمه یا تعیین شده برای انجام وظایفی در موتورخانه‌های بدون خدمه ادواری

استاندارد صلاحیت

- ۱ لازم است از هر ملوان تشکیل‌دهنده بخشی از نگهداری در موتورخانه در کشتی‌های دریایما خواسته شود که صلاحیت اجرای وظایف مهندسی دریایی مندرج در ستون ۱ جدول الف-۳/۴ را در سطح پشتیبانی از خود به نمایش بگذارد.
- ۲ حداقل دانش، درک و مهارت مورد لزوم ملوانان تشکیل‌دهنده بخشی از نگهداری موتورخانه در ستون ۲ جدول الف-۳/۴ فهرست شده است.
- ۳ لازم است از هر متقاضی دریافت گواهینامه خواسته شود که شواهدی مبنی بر احراز استانداردهای صلاحیت لازم طبق شیوه‌های نمایش صلاحیت و معیارهای ارزیابی صلاحیت مشخص شده در ستون‌های ۳ و ۴ جدول الف-۳/۴ ارائه نماید. اشاره به «آزمون عملی» در ستون ۳ این جدول ممکن است آموزش‌های ساحلی تأیید شده ای را شامل شود که در آن دانشجویان تحت آزمون‌های عملی قرار می‌گیرند.
- ۴ در مواردی که جدولی برای استاندارد صلاحیت در سطح پشتیبانی در ارتباط با وظایف خاص وجود ندارد، مرجع دریایی مسئولیت تعیین الزامات مناسب آموزش، ارزیابی و صدور گواهینامه برای اشخاص تعیین شده برای اجرای این وظایف را برعهده خواهد داشت.

جدول الف-۳/۴

حداقل مشخصات استاندارد صلاحیت ملوانان تشکیل دهنده بخشی از نگهداری مهندسی

عملکرد: مهندسی دریایی در سطح پشتیبانی

ستون ۴	ستون ۳	ستون ۲	ستون ۱
معیارهای ارزیابی صلاحیت	شیوه‌های نمایش صلاحیت	دانش، درک و مهارت	صلاحیت
ارتباطات واضح و مختصر است و در موارد عدم درک صحیح دستورات یا اطلاعات نگهداری، از افسر نگهدار مسئول درخواست کمک یا توضیح می‌شود. انجام، دریافت و تحویل نگهداری در انطباق با روش‌های اصولی مورد قبول است.	ارزیابی شواهد کسب شده از یک یا چند طریق زیر: ۱. تجربه تایید شده حین خدمت ۲. تجربه تایید شده کشتی آموزشی ۳. آزمون عملی	واژه‌های متداول در محوطه ماشین‌آلات و اساسی تجهیزات و ماشین‌ها شیوه‌های نگهداری موتورخانه روبه‌های کار ایمن در ارتباط با عملیات موتورخانه روش‌های اصلی حفاظت از محیط زیست استفاده از سامانه مناسب مخابرات داخلی سامانه‌های اعلام خطر موتورخانه و قابلیت تشخیص آزرهای مختلفه با توجه خاص به آزرهای گازی حریق	اجرای برنامه منظم نگهداری متناسب با وظایف یک ملوان تشکیل دهنده بخشی از نگهداری مهندسی درک دستورات و برقراری ارتباط کلامی موثر در ارتباط با وظایف نگهداری
ارزیابی وضعیت دیک بخار دقیق است و بر مبنای اطلاعات مرتبط موجود به دست آمده از نشان دهنده‌های در محل و دور و بازرسی‌های فیزیکی است. ترتیب و زمان‌بندی تنظیمات موجب حفظ ایمنی و کارایی بهینه می‌شود	ارزیابی شواهد کسب شده از یک یا چند طریق زیر: ۱. تجربه تایید شده حین خدمت ۲. تجربه تایید شده کشتی آموزشی ۳. آزمون عملی یا ۴. آموزش تایید شده با شبیه‌ساز، حسب مورد	عملکرد ایمن دیک‌های بخار	برای انجام نگهداری دیک بخار: حفظ سطح آب و فشار بخار در حالت مناسب
اقدامات اولیه برای آگاهی از شرایط اضطراری یا وضعیت غیرعادی طبق روش‌های تثبیت شده است. ارتباطات در کلیه اوقات واضح و مختصرند و دستورات به شیوه‌ای مناسب دریاوردان بیرونی می‌شوند.	ارزیابی شواهد کسب شده از طریق نمایش و تجربه تایید شده حین خدمت یا تجربه تایید شده کشتی آموزشی	آگاهی از وظایف اضطراری مسیرهای فرار اضطراری از محوطه‌های ماشین‌آلات آشنایی با محل و چگونگی استفاده از تجهیزات اطفای حریق در محوطه‌های ماشین‌آلات	کار با تجهیزات اضطراری و اجرای روش‌های اضطراری

بخش الف-۳/۵

حداقل الزامات اجباری برای گواهینامه‌های ملوانان به عنوان دریانورد ماهر موتور در موتورخانه‌های دارای خدمه یا تعیین شده برای اجرای وظایفی در موتورخانه‌های خودکار ادواری

استاندارد صلاحیت

- ۱ لازم است از هر دریانورد ماهر موتور شاغل در کشتی‌های دریایما دارای ماشین‌آلات رانش اصلی با قدرت رانش حداقل ۷۵۰ کیلووات یا بیشتر خواسته شود صلاحیت خود را در اجرای وظایف مهندسی دریایی در سطح پشتیبانی آنطور که در ستون ۱ جدول الف-۳/۵ فهرست شده به نمایش بگذارد.
- ۲ حداقل دانش، درک و مهارت لازم برای دریانوردان ماهر موتور شاغل در کشتی‌های دریایما دارای ماشین‌آلات رانش اصلی با قدرت رانش حداقل ۷۵۰ کیلووات یا بیشتر در ستون ۲ جدول الف-۳/۵ درج شده است.
- ۳ لازم است از هر متقاضی دریافت گواهینامه خواسته شود شواهدی مبنی بر احراز استانداردهای مورد لزوم صلاحیت طبق شیوه‌های نمایش صلاحیت و معیارهای ارزیابی صلاحیت مشخص شده در ستون‌های ۳ و ۴ جدول الف-۳/۵ ارائه نماید.

جدول الف-۳/۵

حداقل خصوصیات استاندارد صلاحیت ملوانان به عنوان دریانورد ماهر موتور در موتورخانه‌های دارای خدمه یا تعیین شده برای اجرای وظایفی در موتورخانه‌های بدون خدمه ادواری

عملکرد: مهندسی دریایی در سطح پشتیبانی

ستون ۴	ستون ۳	ستون ۲	ستون ۱
معیارهای ارزیابی صلاحیت	شیوه‌های نمایش صلاحیت	دانش، درک و مهارت	صلاحیت
ارتباطات واضح و مختصر است. انجام، عهده‌دار شدن و تحویل نگهداری با روش‌ها و اصول پذیرفته شده مطابقت دارد	ارزیابی شواهد کسب شده از طریق تجربه تایید شده حین خدمت یا آزمون عملی	توانایی درک دستورات و برقراری ارتباط با افسر نگهدار مسئول در ارتباط با وظایف نگهداری روش‌های انجام، دریافت و تحویل نگهداری اطلاعات لازم برای انجام نگهداری ایمن	کمک به اجرای نگهداری مهندسی ایمن
بسامد و میزان پایش موتور رانش اصلی و ماشین‌آلات کمکی طبق اصول و روش‌های پذیرفته شده است. انحراف از قواعد شناسایی می‌شود. شرایط ناامن یا خطرهای بالقوه به سرعت و پیش از ادامه کار شناسایی، گزارش و برطرف می‌شوند.	ارزیابی شواهد کسب شده از یک یا چند طریق زیر: ۱. تجربه تایید شده حین خدمت ۲. تجربه تایید شده کشتی آموزشی؛ یا ۳. آزمون عملی	آگاهی پایه از کار و عملیات موتور رانش اصلی و ماشین‌آلات کمکی درک پایه از فشارها، سطوح و درجه حرارت مربوط به موتور رانش اصلی و ماشین‌آلات کمکی.	کمک به پایش و کنترل نگهداری موتورخانه
عملیات انتقال طبق روش‌های تثبیت شده ایمنی و دستورالعمل‌های عملیاتی تجهیزات است جابجایی مایعات خطرناک، مخاطره آمیز و مضر طبق روش‌های تثبیت شده ایمنی است ارتباطات در حوزه مسئولیت کاربر با موفقیت بطور مداوم انجام می‌شود.	ارزیابی شواهد کسب شده از یک یا چند طریق زیر: ۱. تجربه تایید شده حین خدمت ۲. آموزش عملی ۳. آزمون یا ۴. تجربه تایید شده کشتی آموزشی	آگاهی از کار و عملکرد سامانه سوخت و عملیات انتقال نفت، شامل: ۱. آمادگی برای عملیات سوختگیری و انتقال ۲. روش‌های اتصال و جداسازی شیلنگ‌های سوختگیری و انتقال ۳. فرآیندهای مرتبط با سوانح احتمالی در طول عملیات سوختگیری یا انتقال ۴. حفاظت از عملیات سوختگیری یا انتقال ۵. قابلیت اندازه‌گیری و گزارش‌دهی	کمک به عملیات سوختگیری و انتقال نفت

صحتیح سطح مخزن		
کمک به عملیات خن و آب توازن	ارزیابی شواهد کسب شده از یک یا چند طریق زیر: ۱. تجربه تایید شده حین خدمت ۲. آموزش عملی ۳. آزمون یا ۴. تجربه تایید شده کشتی آموزشی	عملیات و نگهداری طبق رویه‌های ایمنی و دستورالعمل‌های عملیاتی تجهیزات موجود انجام می‌گیرد و از بروز آلودگی محیط زیست دریایی اجتناب می‌شود. ارتباطات در حوزه مسئولیت کاربر با موفقیت مداوم انجام می‌شود.
۱. گزارش‌دهی سوانح وابسته به عملیات انتقال ۲. قابلیت اندازه‌گیری و گزارش‌دهی سطوح مخزن بطور صحیح	ارزیابی شواهد کسب شده از طریق نمایش عملی	
کمک به عملیات تجهیزات و ماشین‌آلات	ارزیابی شواهد کسب شده از یک یا چند طریق زیر: ۱. تجربه تایید شده حین خدمت ۲. آموزش عملی ۳. آزمون ۴. تجربه تایید شده کشتی آموزشی	عملیات طبق رویه‌های ایمنی و دستورالعمل‌های عملیاتی تجهیزات موجود انجام می‌گیرد ارتباطات در حوزه مسئولیت کاربر با موفقیت بطور مداوم انجام می‌شود.
عملکرد ایمن تجهیزات، شامل: ۱. شیرها و تلمبه‌ها ۲. تجهیزات بالا برنده و بلند کننده ۳. درب‌های انبار، درب‌های ضد نفوذپذیری آب، درچه‌ها و تجهیزات مرتبط قابلیت به کاربردن و درک غلایم اولیه جرثقیل، دوار و بالا برنده‌ها.	ارزیابی شواهد کسب شده از نمایش عملی	

عملکرد: مهندسی الکتریکی، الکترونیکی و کنترل در سطح پشتیبانی

ستون ۱	ستون ۲	ستون ۳	ستون ۴
صلاحیت	دانش، درک و مهارت	شیوه‌های نمایش صلاحیت	معیارهای ارزیابی صلاحیت
استفاده ایمن از تجهیزات الکتریکی	عملیات و استفاده ایمن از تجهیزات الکتریکی، شامل: ۱. اقدامات احتیاطی پیش از آغاز کار یا تعمیرات ۲. روش‌های جداسازی ۳. روش‌های اضطراری ۴. ولتاژهای متفاوت در کشتی آگاهی از علل شوک الکتریکی و اقدامات احتیاطی برای اجتناب از آن	ارزیابی شواهد کسب شده از یک یا چند طریق زیر: ۱. تجربه تایید شده حین خدمت ۲. آموزش عملی ۳. آزمون ۴. تجربه تایید شده کشتی آموزشی	شناسایی و گزارش‌دهی خطرهای الکتریکی و تجهیزات نا امن درک و نتایج ایمن برای تجهیزات دستی درک خطر تجهیزات و نتایج نا امن و کار در کشتی

عملکرد: نگهداری و تعمیرات در سطح پشتیبانی

ستون ۱	ستون ۲	ستون ۳	ستون ۴
صلاحیت	دانش، درک و مهارت	شیوه‌های نمایش صلاحیت	معیارهای ارزیابی صلاحیت
کمک به نگهداری و تعمیرات در کشتی	<p>قابلیت استفاده از مواد و تجهیزات نقاشی، روانکاری و نظافت</p> <p>قابلیت درک و اجرای روش‌های متداول نگهداری و تعمیرات</p> <p>آگاهی از فنون آماده‌سازی سطح</p> <p>آگاهی از دفع ایمن مواد زائد</p> <p>درک رهنمودهای ایمنی سازنده و دستورالعمل‌های روی کشتی</p> <p>آگاهی از کاربرد، نگهداری و استفاده از ابزارهای دستی و برقی، و وسایل اندازه‌گیری و ماشین ابزارها</p> <p>آگاهی از آهنگری</p>	<p>ارزیابی شواهد کسب شده از طریق نمایش عملی</p> <p>ارزیابی شواهد کسب شده از یک یا چند طریق زیر:</p> <p>۱. تجربه تایید شده حین خدمت</p> <p>۲. آموزش عملی</p> <p>۳. آزمون</p> <p>۴. تجربه تایید شده کشتی آموزشی</p>	<p>فعالیت‌های نگهداری طبق مشخصات فنی، ایمنی و فرایندی انجام می‌گیرد</p> <p>انتخاب و استفاده از تجهیزات و ابزار مناسب است.</p>

عملکرد: کنترل عملیات کشتی و مراقبت از اشخاص در کشتی در سطح پشتیبانی

ستون ۱	ستون ۲	ستون ۳	ستون ۴
صلاحیت	دانش، درک و مهارت	شیوه‌های نمایش صلاحیت	معیارهای ارزیابی صلاحیت
کمک به اداره ابزارهای تدارکات	<p>آگاهی از روش‌های جابجایی، چینی و محکم کردن مواد در ابزارهای تدارکات</p>	<p>ارزیابی شواهد کسب شده از یک یا چند طریق زیر:</p> <p>۱. تجربه تایید شده حین خدمت</p> <p>۲. آموزش عملی</p> <p>۳. آزمون</p> <p>۴. تجربه تایید شده کشتی آموزشی</p>	<p>فعالیت‌های مربوط به ابزارهای تدارکات طبق رویه‌های ایمنی موجود و دستورالعمل‌های عملیاتی تجهیزاتی انجام می‌گیرد</p> <p>جابجایی (مواد خطرناک، مخاطره آمیز و منفر در ابزارهای تدارکات طبق رویه‌های ایمنی موجود است)</p>

ارتباطات در حوزه مسئولیت کاربر با موفقیت به طور مداوم انجام می‌شود.			
روش‌های طراحی شده برای ایمن بودن محیط زیست دریایی در تمامی اوقات رعایت می‌شوند.	ارزیابی شواهد کسب شده از یک یا چند طریق زیر: ۱. تجربه تایید شده حین خدمت ۲. آموزش عملی ۳. آزمون ۴. تجربه تایید شده کشتی آموزشی	آگاهی از اقدامات پیشگیرانه برای جلوگیری از آلودگی محیط زیست دریایی آگاهی از کاربرد و عملکرد تجهیزات مقابله با آلودگی آگاهی از شیوه‌های تایید شده دفع آلاینده‌های دریایی	اتخاذ اقدامات پیشگیرانه و کمک به جلوگیری از آلودگی محیط زیست دریایی
روش‌های طراحی شده برای ایمن نمودن خدمه و کشتی در تمامی اوقات رعایت می‌شود. رویه‌های ایمن کار رعایت می‌شود و تجهیزات ایمنی و حفاظتی مناسب در تمامی اوقات به طور صحیح استفاده می‌شود.	ارزیابی شواهد کسب شده از یک یا چند طریق زیر: ۱. تجربه تایید شده حین خدمت ۲. آموزش عملی ۳. آزمون ۴. تجربه تایید شده کشتی آموزشی	آگاهی کاری از اجرای ایمن کار و ایمنی اشخاص در کشتی، شامل: ۱. ایمنی الکتریکی ۲. تحریم / قطع ارتباط ۳. ایمنی مکانیکی ۴. سامانه‌های مجوز کار ۵. کار در ارتفاع ۶. کار در فضاهای بسته ۷. فنون بلندکردن اجسام و جلوگیری از آسیب به کمر ۸. ایمنی شیمیایی و خطرهای زیستی ۹. تجهیزات ایمنی شخصی	اجرای روش‌های ایمنی و بهداشت حرفه‌ای

بخش الف-۳/۶

حداقل الزامات اجباری گواهینامه‌های افسران فنی-الکترونیک

آموزش

۱. تحصیلات و آموزش مورد لزوم در بند ۲۳ مقرر ۳/۶ باید شامل آموزش مهارت‌های کارگاهی الکتریکی و الکترونیکی مرتبط با وظایف افسر فنی-الکترونیک باشد.

آموزش در کشتی

۲. هر متقاضی دریافت گواهینامه به عنوان افسر فنی-الکترونیک باید یک برنامه تایید شده آموزش در کشتی را دنبال نماید که:
 ۱. تضمین کند متقاضی در مدت خدمت دریایی ضروری خود از آموزش عملی و تجربه نظام‌مند در خصوص فعالیت‌ها، وظایف و مسئولیت‌های یک افسر فنی-الکترونیک بهره‌مند می‌شود؛
 ۲. به دقت تحت نظارت و پایش توسط افسران شایسته و گواهینامه‌دار در کشتی‌هایی می‌باشد که در آن خدمت دریایی تایید شده انجام می‌گیرد؛ و
 ۳. به شیوه‌ای مناسب در دفترچه سوابق آموزشی مستند می‌گردد.

استاندارد صلاحیت

۳. لازم است از هر متقاضی دریافت گواهینامه تحت عنوان افسر فنی-الکترونیک خواسته شود که توانایی عهده‌دار شدن کارها، وظایف و مسئولیت‌های فهرست شده در ستون ۱ جدول الف-۳/۶ را به نمایش بگذارد.
۴. حداقل دانش، درک و مهارت مورد لزوم برای گواهینامه در ستون ۲ جدول الف-۳/۶ فهرست شده است و باید راهنمای ارایه شده در قسمت (ب) این آیین‌نامه را در نظر بگیرد.
۵. لازم است از هر متقاضی دریافت گواهینامه خواسته شود که شواهدی مبنی بر احراز استانداردهای مورد لزوم صلاحیت مندرج در ستون‌های ۳ و ۴ جدول الف-۳/۶ را ارایه نماید.

جدول الف-۳/۶

حداقل خصوصیات استاندارد صلاحیت افسران فنی-الکترونیک

عملکرد: مهندسی الکتریکی، الکترونیکی و کنترل در سطح عملیاتی

ستون ۴	ستون ۳	ستون ۲	ستون ۱
معیارهای ارزیابی صلاحیت	شیوه‌های نمایش صلاحیت	دانش، درک و مهارت	صلاحیت
<p>عملیات تجهیزات و سامانه با دستورالعمل‌های مرتبط انطباق دارد.</p> <p>سطوح عملکرد با مشخصات فنی انطباق دارد.</p>	<p>آزمون و ارزیابی شواهد کسب شده از یک یا چند طریق زیر:</p> <p>۱. تجربه تایید شده حین خدمت</p> <p>۲. تجربه تایید شده کشتی آموزشی</p> <p>۳. آموزش تایید شده با شبیه‌ساز، حسب مورد</p> <p>۴. آموزش تایید شده با تجهیزات آزمایشگاهی</p>	<p>درک پایه از عملکرد سامانه‌های مهندسی مکانیکی، شامل:</p> <p>۱. محرک‌های اولیه، شامل بخش اصلی رانش</p> <p>۲. ماشین‌آلات کمکی موتورخانه</p> <p>۳. سامانه‌های هدایت</p> <p>۴. سامانه‌های جابجایی بار</p> <p>۵. ماشین‌آلات عرشه</p> <p>۶. سامانه‌های اقامتی</p> <p>آگاهی پایه از انتقال گرما، مکانیک و هیدرودینامیک</p> <p>آگاهی از:</p> <p>فن‌آوری و مبانی نظری ماشین‌های الکتریکی</p> <p>مبانی الکترونیک و الکترونیک قدرت</p> <p>تجهیزات الکتریکی و بردهای توزیع نیروی الکتریکی</p> <p>مبانی اتوماسیون، فن‌آوری و سامانه‌های کنترل خودکار</p> <p>ابزارها و سامانه‌های پایش و اعلام خطر</p>	<p>پایش فعالیت سامانه‌های الکتریکی، الکترونیکی و کنترل</p>

		<p>محرك‌های الکتریکی</p> <p>فن آوری مواد الکتریکی</p> <p>سامانه‌های کنترل الکترو هیدرولیک و الکترونوماتیک</p> <p>درک خطرها و اقدامات احتیاطی لازم برای کار با سامانه‌های نیروی بیش از ۱۰۰۰ ولت</p>	
<p>نظارت بر بخش رانش اصلی و سامانه‌های کمکی برای تضمین ایمنی شرایط کاری کفایت دارد.</p>	<p>آزمون و ارزیابی شواهد کسب شده از یک یا چند طریق زیر:</p> <ol style="list-style-type: none"> ۱. تجربه تایید شده حین خدمت ۲. تجربه تایید شده کشتی آموزشی ۳. آموزش تایید شده با شبیه‌ساز، حسب مورد ۴. آموزش تایید شده با تجهیزات آزمایشگاهی 	<p>آماده‌سازی سامانه‌های کنترل خودکار ماشین‌آلات رانش و کمکی برای عملیات</p>	<p>پایش عملیات سامانه‌های کنترل خودکار ماشین‌آلات رانش و کمکی</p>
<p>عملیات طراحی شده و طبق دستورالعمل‌های عملیاتی، قوانین موجود و روش‌ها به منظور تضمین ایمنی عملیات اجرا می‌شوند</p> <p>سامانه‌های توزیع الکتریکی به کمک تصویر یا دستورالعمل‌ها قابل درک بوده و توضیح داده می‌شود</p>	<p>آزمون و ارزیابی شواهد کسب شده از یک یا چند طریق زیر:</p> <ol style="list-style-type: none"> ۱. تجربه تایید شده حین خدمت ۲. تجربه تایید شده کشتی آموزشی ۳. آموزش تایید شده با شبیه‌ساز، حسب مورد ۴. آموزش تایید شده با تجهیزات آزمایشگاهی 	<p>حفظ نمودن (کوپلینگ)، تقسیم بار و تعویض ژنراتورها</p> <p>حفظ نمودن (کوپلینگ) و جداسازی اتصالات بین تابلوهای کلید و پانل‌های توزیع</p>	<p>کار با ژنراتورها و سامانه‌های توزیع</p>
<p>عملیات طراحی شده و طبق دستورالعمل‌های عملیاتی، قوانین موجود و روش‌هایی به منظور تضمین ایمنی عملیات انجام می‌شود.</p>	<p>آزمون و ارزیابی شواهد کسب شده از یک یا چند طریق زیر:</p> <ol style="list-style-type: none"> ۱. تجربه تایید شده حین خدمت ۲. تجربه تایید شده کشتی آموزشی ۳. آموزش تایید شده با 	<p>دانش نظری</p> <p>فن آوری ولتاژ بالا</p> <p>روش‌ها و پیشگیری‌های ایمنی رانش الکتریکی کشتی‌ها، موتورهای</p>	<p>نگهداری و کار با سامانه‌های قدرتی بیش از ۱۰۰۰ ولت</p>

	۴. شیهه‌ساز، حسب مورد آموزش تایید شده با تجهیزات آزمایشگاهی	الکتریکی و سامانه‌های کنترل ناشی عملی نگهداری و عملیات ایمن با سامانه‌های ولتاژ بالا، شامل آگاهی از نوع فنی خاص سامانه‌های ولتاژ بالا و خطرهای ناشی از ولتاژ کاری بیش از ۱۰۰۰ ولت	
رایانه‌ها و شبکه‌های رایانه‌ای به صورت مناسب کنترل و استفاده می‌شوند.	آزمون و ارزیابی شواهد کسب شده از یک یا چند طریق زیر: ۱. تجربه تایید شده حین خدمت ۲. تجربه تایید شده کشتی آموزشی ۳. آموزش تایید شده با شیهه‌ساز، حسب مورد ۴. آموزش تایید شده با تجهیزات آزمایشگاهی	درک: ۱. ویژگی‌های اصلی برداش داده ۲. ساختار و کاربرد شبکه‌های رایانه‌ای در کشتی‌ها ۳. استفاده از رایانه در پیل فرماندهی، موتورخانه و به صورت تجاری	کار با رایانه‌ها و شبکه‌های رایانه‌ای بر روی کشتی‌ها
کتب و نشریات انگلیسی مرتبط با وظایف افسران به درستی تفسیر می‌شوند. ارتباطات واضح و قابل فهم است.	آزمون و ارزیابی شواهد کسب شده از آموزش عملی	آگاهی کافی از زبان انگلیسی جهت قادر ساختن افسران به استفاده از کتب و نشریات مهندسی و انجام وظایف مقام افسری	استفاده از زبان انگلیسی به صورت شفاهی و کتبی
ارسال و دریافت پیام‌ها با موفقیت بطور مداوم انجام می‌شود سوابق ارتباطی کامل، دقیق و طبق الزامات قانونی است	آزمون و ارزیابی شواهد کسب شده از یک یا چند طریق زیر: ۱. تجربه تایید شده حین خدمت ۲. تجربه تایید شده کشتی آموزشی ۳. آموزش تایید شده با شیهه‌ساز، حسب مورد ۴. آموزش تایید شده با تجهیزات آزمایشگاهی	کار با تمامی سامانه‌های ارتباط داخلی درون کشتی	استفاده از سامانه‌های ارتباط داخلی

عملکرد: تعمیر و نگهداری در سطح عملیاتی

ستون ۱	ستون ۲	ستون ۳	ستون ۴
صلاحیت	دانش، درک و مهارت	شیوه‌های نمایش صلاحیت	معیارهای ارزیابی صلاحیت
نگهداری و تعمیرات تجهیزات الکتریکی و الکترونیکی	<p>الزامات ایمنی برای کار با سامانه‌های الکتریکی کشتی، شامل تجهیزات الکتریکی که لازم است قبل از صدور مجوز کار به خدمه جهت کار بر روی آن‌ها بطور ایمن جداسازی شود</p> <p>نگهداری و تعمیرات تجهیزات مربوط به سامانه الکتریکی، تابلوهای کلید، موتورهای الکتریکی، ژنراتورها و تجهیزات وسامانه‌های الکتریکی جریان مستقیم</p> <p>کشف اشکالات الکتریکی، یافتن مشکل و اقدام برای جلوگیری از خسارت</p> <p>ساختار و عملیات تجهیزات آزمایشی و سنجش الکتریکی</p> <p>کاربرد و آزمایش‌های عملکرد تجهیزات زیر و بیکره بندی آن‌ها:</p> <ol style="list-style-type: none"> سامانه‌های پایش ابزارهای خودکار کنترل ابزارهای حفاظتی <p>تفسیر نمودارهای الکتریکی و الکترونیکی</p>	<p>آزمون و ارزیابی خواهد کسب شده از یک یا چند طریق زیر:</p> <ol style="list-style-type: none"> آموزش تایید شده مهارت‌های کارگاهی آزمون‌ها و تجربه عملی تایید شده تجربه تایید شده حین خدمت تجربه تایید شده کشتی آموزشی 	<p>تدابیر ایمنی برای کار مناسب است.</p> <p>انتخاب و استفاده از ابزارهای دستی، وسایل اندازه‌گیری و تجهیزات آزمایشی مناسب است و نتایج با دقت تفسیر می‌شود.</p> <p>بازکردن، بازرسی، تعمیر و بستن تجهیزات با دستورالعمل‌ها و شیوه‌های متعارف انطباق دارد.</p> <p>بستن و آزمایش عملکرد بنا دستورالعمل‌ها و شیوه‌های متعارف انطباق دارد.</p>
نگهداری و تعمیرات سامانه‌های خودکار و کنترلی موتور رانش اصلی و ماشین آلات کمکی	<p>اطلاعات و مهارت‌های مناسب الکتریکی و مکانیکی</p> <p>روش‌های ایمنی و اضطراری</p> <p>تجهیزات وسامانه‌های وابسته که لازم است قبل از صدور اجازه به خدمه برای کار بر روی آن‌ها به طور ایمن جداسازی شوند</p>	<p>آزمون و ارزیابی خواهد کسب شده از یک یا چند طریق زیر:</p> <ol style="list-style-type: none"> تجربه تایید شده حین خدمت تجربه تایید شده کشتی آموزشی آموزش تایید شده با شبیه‌ساز، حسب مورد 	<p>تأثیر اشکالات بر روی بخش و سامانه‌های وابسته با دقت شناسایی می‌شود، نقشه‌های فنی کشتی به درستی تفسیر شده، ابزارهای سنجش و تنظیم به درستی استفاده می‌شوند و اقدامات انجام شده موجه هستند.</p> <p>جداسازی، بازکردن و بستن نیروگاه و</p>

<p>تجهیزات با رهنمودهای ایمنی سازنده و دستورالعمل‌های در کشتی و الزامات قانونی و خصوصیات ایمنی انطباق دارد. اقدامات در نظر گرفته شده منجر به بازگرداندن سامانه‌های خودکار و کنترلی به وضعیت عملیاتی توسط مناسب‌ترین شیوه و مناسب با شرایط و وضعیت‌های غالب می‌شود.</p>	<p>۴. آموزش تایید شده با تجهیزات آزمایشگاهی</p>	<p>دانش عملی برای آزمایش، نگهداری، یافتن مشکل و تعمیر آزمایش، یافتن مشکل، نگهداری و بازگرداندن تجهیزات کنترل الکتریکی و الکترونیکی به شرایط عملیاتی</p>	
<p>تاثیر اشکالات بر نیروگاه و سامانه‌های وابسته با دقت شناسایی می‌شود، نقشه‌های فنی کشتی به درستی تفسیر شده، ابزارهای سنجش و تنظیم به درستی استفاده می‌شوند و اقدامات انجام شده موجه هستند. جداسازی، بازکردن و بستن نیروگاه و تجهیزات با رهنمودهای ایمنی سازنده، دستورالعمل‌های کشتی و الزامات قانونی و خصوصیات ایمنی انطباق دارد. اقدامات در نظر گرفته شده منجر به بازگرداندن وضعیت کاری تجهیزات پل فرماندهی و سامانه‌های ارتباطی کشتی توسط بهترین شیوه و مناسب با شرایط و وضعیت‌های غالب است.</p>		<p>آگاهی از اصول و روش‌های نگهداری تجهیزات ناوبری و سامانه‌های ارتباطی داخلی و خارجی دانش نظری سامانه‌های الکتریکی و الکترونیکی فعال در محیط‌های قابل اشتعال دانش عملی انجام روش‌های نگهداری و تعمیرات به صورت ایمن کشف اشکالات ماشین‌آلات، یافتن محل مشکل و اقدام در جهت جلوگیری از خسارت</p>	<p>نگهداری و تعمیرات تجهیزات پل فرماندهی و سامانه‌های ارتباطی کشتی</p>

<p>تأثیر اشکالات بر نیروگاه و سامانه‌های وابسته با دقت شناسایی می‌شود، نقشه‌های فنی کشتی به درستی تفسیر شده، ابزارهای سنجش و تنظیم به درستی استفاده می‌شود و اقدامات انجام شده موجه هستند.</p> <p>جداسازی، بازکردن و بستن نیروگاه و تجهیزات با رهنمودهای ایمنی سازنده، دستورالعمل‌های کشتی و الزامات قانونی و ایمنی انطباق دارد.</p> <p>اقدامات در نظر گرفته شده منجر به بازگرداندن ماشین‌آلات عرشه و تجهیزات جابجایی بار به وضعیت کاری توسط بهترین شیوه و مناسب با شرایط و وضعیت غالب هستند.</p>	<p>آزمون و ارزیابی شواهد کسب شده از یک یا چند طریق زیر:</p> <ol style="list-style-type: none"> ۱. تجربه تایید شده حین خدمت ۲. تجربه تایید شده کشتی آموزشی ۳. آموزش تایید شده با شبیه‌ساز، حسب مورد ۴. آموزش تایید شده با تجهیزات آزمایشگاهی 	<p>اطلاعات و مهارت‌های مناسب الکتریکی و مکانیکی</p> <p>روش‌های ایمنی و اضطراری</p> <p>تجهیزات و سامانه‌های وابسته که لازم است قبل از صدور مجوز کار به خدمه برای کار بر روی آن‌ها به طور ایمن جداسازی شود</p> <p>دانش عملی برای آزمایش، نگهداری، یافتن مشکل و تعمیر</p> <p>آزمایش، یافتن مشکل، نگهداری و بازگرداندن تجهیزات کنترل الکتریکی و الکترونیکی به شرایط عملیاتی</p>	<p>تعمیر و نگهداری سامانه‌های الکتریکی، الکترونیکی و کنترل ماشین‌آلات عرشه و تجهیزات جابجایی بار</p> <p>تعمیر و نگهداری سامانه‌های ایمنی و کنترل تجهیزات اقامتی</p>
<p>تأثیر اشکالات بر نیروگاه و سامانه‌های وابسته با دقت شناسایی می‌شود، نقشه‌های فنی کشتی به درستی تفسیر شده، ابزارهای سنجش و تنظیم به درستی استفاده می‌شود و اقدامات انجام شده موجه هستند.</p> <p>جداسازی، بازکردن و بستن نیروگاه و تجهیزات با رهنمودهای ایمنی سازنده، دستورالعمل‌های کشتی و الزامات قانونی و ایمنی انطباق دارد.</p> <p>اقدامات در نظر گرفته شده منجر به بازگرداندن سامانه‌های ایمنی و کنترل تجهیزات اقامتی به وضعیت کاری توسط بهترین شیوه و مناسب با شرایط و وضعیت غالب است.</p>	<p>دانش نظری</p> <p>سامانه‌های الکتریکی و الکترونیکی فعال در محیط‌های قابل اشتعال</p> <p>دانش عملی</p> <p>انجام روش‌های نگهداری و تعمیرات به صورت ایمن</p> <p>کشف اشکالات ماشین‌آلات، یافتن محل مشکل و اقدام در جهت جلوگیری از خسارت</p>	<p>دانش نظری</p> <p>سامانه‌های الکتریکی و الکترونیکی فعال در محیط‌های قابل اشتعال</p> <p>دانش عملی</p> <p>انجام روش‌های نگهداری و تعمیرات به صورت ایمن</p> <p>کشف اشکالات ماشین‌آلات، یافتن محل مشکل و اقدام در جهت جلوگیری از خسارت</p>	<p>تعمیر و نگهداری سامانه‌های ایمنی و کنترل تجهیزات اقامتی</p> <p>تعمیر و نگهداری سامانه‌های ایمنی و کنترل تجهیزات اقامتی</p>

عملکرد: کنترل عملیات کشتی و مراقبت از اشخاص در کشتی در سطح عملیاتی

ستون ۴	ستون ۳	ستون ۲	ستون ۱
<p>معیارهای ارزیابی صلاحیت</p> <p>روش‌های یابش عملیات کشتی و تسهیل بیروی از الزامات جلوگیری از آلودگی به صورت کامل رعایت می‌شوند.</p> <p>اقدامات به منظور حفظ وجهه زیست‌محیطی مثبت اتخاذ می‌گردد.</p>	<p>شیوه‌های اثبات صلاحیت</p> <p>آزمون و ارزیابی شواهد کسب شده از یک یا چند طریق زیر:</p> <ol style="list-style-type: none"> ۱. تجربه تایید شده حین خدمت ۲. تجربه تایید شده کشتی آموزشی ۳. آموزش تایید شده 	<p>دانش، درک و مهارت</p> <p>جلوگیری از آلودگی محیط زیست دریایی</p> <p>آگاهی از اقدامات پیشگیرانه برای جلوگیری از آلودگی محیط زیست دریایی</p> <p>روش‌های مقابله با آلودگی و تمامی تجهیزات وابسته</p> <p>اهمیت اقدامات بازدارنده برای حفاظت از محیط زیست دریایی</p>	<p>صلاحیت</p> <p>تسهیل انطباق با الزامات جلوگیری از آلودگی</p>
<p>روش‌های تخلیه، توقف کار به طور اضطراری و جداسازی با ماهیت اضطرار تناسب دارد و به سرعت اجرا می‌شوند.</p> <p>ترتیب اولویت، سطوح و زمان بندی گزارش دهی و اطلاع رسانی به خدمه کشتی با ماهیت اضطرار تناسب دارد و نشان دهنده و خاتم وضعیت است.</p>	<p>ارزیابی شواهد کسب شده از طریق آموزش و تجربه تایید شده، طبق تعریف مندرج در بندهای ۱ تا ۳ بخش الف-۶/۳</p>	<p>جلوگیری از حریق و تجهیزات اطفای حریق</p> <p>قابلیت سازماندهی تمرین‌های اطفای حریق</p> <p>آگاهی از طبقه بندی و خصوصیات شیمیایی حریق</p> <p>آگاهی از سامانه‌های اطفای حریق</p> <p>اقدامات ضروری در صورت بروز حریق، شامل حریق دوبرگرنده سامانه‌های نفتی</p>	<p>جلوگیری، کنترل و اطفای حریق در کشتی</p>
<p>اقدامات در پاسخ به شرایط نجات، متناسب با شرایط و موقعیت غالب است و با استانداردها و شیوه‌های پذیرفته شده ایمنی مطابقت دارد</p>	<p>ارزیابی شواهد کسب شده از طریق آموزش و تجربه تایید شده، طبق تعریف مندرج در بندهای ۱ تا ۴ بخش الف-۶/۲</p>	<p>نجات جان اشخاص</p> <p>قابلیت سازماندهی تمرین‌های ترک کشتی و آگاهی از عملیات شناور نفا و قایق‌های نجات، ترتیبات و وسایل به‌آب‌اندازی و تجهیزات آن‌ها، شامل دستگاه‌های رادیویی، نجات جان اشخاص، ایبرپ‌های (ایستگاه‌های هدایت رادیویی مشخص کننده موقعیت اضطراری) ماهواره‌ای، سارث‌ها (فرستنده-گیرنده‌های خودکار تجسس و نجات)، لباس‌های غوطه‌خوری و وسایل کمکی حفاظتی گرمایشی</p>	<p>کار با تجهیزات نجات جان اشخاص</p>
<p>شدت، ماهیت و علل احتمالی جراحات یا شرایط به سرعت شناسایی می‌شود و درمان خطر متوجه جان اشخاص را به حداقل می‌رساند.</p>	<p>ارزیابی شواهد کسب شده از طریق آموزش تایید شده، طبق تعریف مندرج در بندهای ۱ تا ۳ بخش الف-۶/۴</p>	<p>کمک‌های پزشکی</p> <p>کاربرد عملی رهنمودها و توصیه‌های پزشکی از طریق رادیو، شامل توانایی اقدام موثر بر اساس آن اطلاعات در صورت بروز سانحه یا بیماری احتمالی در کشتی</p>	<p>کاربری کمک‌های اولیه پزشکی در کشتی</p>

<p>وظایف برای خدمه تعیین و به آن‌ها در خصوص استانداردهای کار و رفتار مورد نظر به شیوه‌ای مناسب برای هر شخص اطلاع‌رسانی شده است.</p> <p>فعالیت‌ها و اهداف آموزش بر مبنای ارزیابی صلاحیت‌ها و قابلیت‌های کنونی و الزامات عملیاتی در نظر گرفته شده‌اند.</p> <p>عملیات و منابع با توجه به اولویت بندی صحیح اجرای وظایف ضروری طراحی شده و تخصیص می‌یابند.</p> <p>ارتباطات به صورت واضح و بدون ابهام ارسال و دریافت می‌شود.</p> <p>رفتارهای موثر رهبری نمایش داده می‌شود.</p> <p>اعضای ضروری گروه از درک مشترک و کامل نسبت به وضعیت کنونی و آتی شناور و عملیات و محیط بیرون برخوردار هستند.</p> <p>تسهیلات به بهترین حالت در شرایط موجود اتخاذ می‌شوند.</p>	<p>ارزیابی شواهد کسب شده از یک یا چند طریق زیر:</p> <ol style="list-style-type: none"> ۱. آموزش تایید شده ۲. تجربه تایید شده حین خدمت ۳. آرایه عملی 	<p>آگاهی، کاری از آموزش و مدیریت خدمه در کشتی توانایی اعمال مدیریت وظایف و پارکاری، شامل:</p> <ol style="list-style-type: none"> ۱. برنامه‌ریزی و هماهنگی ۲. مأموریت خدمه ۳. محدودیت‌های زمان و منابع ۴. اولویت‌بندی <p>آگاهی و توانایی مدیریت موثر منابع:</p> <ol style="list-style-type: none"> ۱. تخصیص، تعیین و اولویت بندی منابع ۲. ارتباطات موثر در کشتی و با ساحل ۳. تصمیم‌گیری بر پایه تجربه گروهی ۴. جسارت و رهبری، شامل انگیزش ۵. کسب و حفظ آگاهی از وضعیت <p>دانش و قابلیت اجرای شیوه‌های تصمیم‌گیری:</p> <ol style="list-style-type: none"> ۱. ارزیابی وضعیت و خطر ۲. شناسایی و بررسی گزینه‌های ایجاد شده ۳. انتخاب اقدامات لازم ۴. سنجش اثربخشی نتایج 	<p>کاربرد مهارت‌های رهبری و کارگروهی</p>
<p>تجهیزات حفاظتی و ایمنی مناسب به درستی استفاده می‌شود.</p> <p>روش‌ها و شیوه‌های کار ایمن طراحی شده برای ایمن نمودن خدمه و کشتی در تمامی اوقات رعایت می‌شود.</p> <p>روش‌های طراحی شده برای حفاظت از محیط زیست در تمامی اوقات رعایت می‌شود.</p> <p>اقدامات اولیه و بعدی پس از آگاهی از اضطرار با روش‌های مقابله اضطرار موجود تطبیق دارند.</p>	<p>ارزیابی شواهد کسب شده از طریق آموزش و تجربه تایید شده، طبق تعریف مندرج در بند ۲ بخش الف-۶/۱</p>	<p>آگاهی از فنون شخصی نجات</p> <p>آگاهی از جلوگیری از حریق و قابلیت مقابله و اطفا‌ی آن</p> <p>آگاهی از کمک‌های اولیه مقدماتی</p> <p>آگاهی از مسئولیت‌های اجتماعی و ایمنی شخصی</p>	<p>کمک به ایمنی کشتی و خدمه</p>

بخش الف-۳/۷

حداقل الزامات اجباری برای گواهینامه‌های ملوانان فنی-الکترونیک

- ۱ هر ملوان فنی-الکترونیک شاغل در کشتی‌های دریایما دارای مامین‌آلات رانش اصلی با قدرت رانش ۷۵۰ کیلووات یا بیشتر باید بتوانند توانایی اجرای وظایف مهندسی دریایی مندرج در ستون ۱ جدول الف-۳/۷ را در سطح پشتیبانی از خود به نمایش بگذارد.
- ۲ حداقل دانش، درک و مهارت لازم برای ملوانان فنی-الکترونیک شاغل بر روی کشتی‌های دریایما دارای مامین‌آلات رانش اصلی با قدرت رانش ۷۵۰ کیلووات یا بیشتر در ستون ۲ جدول الف-۳/۷ فهرست شده است.
- ۳ لازم است از هر متقاضی دریافت گواهینامه خواسته شود که شواهدی مبنی بر احراز استانداردهای مورد لزوم صلاحیت مشخص شده در ستون‌های ۳ و ۴ جدول الف-۳/۷ را نمایش دهد.

جدول الف-۳/۷

حداقل خصوصیات استاندارد صلاحیت ملوانان فنی-الکترونیک

عملکرد: مهندسی الکتریکی، الکترونیک و کنترل در سطح پشتیبانی

ستون ۱	ستون ۲	ستون ۳	ستون ۴
صلاحیت	دانش، درک و مهارت	شیوه‌های نمایش صلاحیت	معیارهای ارزیابی صلاحیت
استفاده ایمن از تجهیزات الکتریکی	عملیات و استفاده ایمن از تجهیزات الکتریکی، شامل: ۱. اقدامات پیشگیرانه قبل از آغاز کار یا تعمیرات ۲. روش‌های جداسازی ۳. روش‌های اضطراری ۴. ولتاژهای متفاوت در کشتی آگاهی از علل شوک الکتریکی و اقدامات پیشگیرانه برای اجتناب از آن	ارزیابی خواهد کسب شده از یک یا چند طریق زیر: ۵. تجربه تایید شده حین خدمت ۶. آموزش عملی ۷. آزمون ۸. تجربه تایید شده کشتی آموزشی	درک و نیروی از دستورالعمل‌های ایمنی ماشین‌آلات و تجهیزات الکتریکی شناسایی و گزارش‌دهی تجهیزات ناامن و خطرهای الکتریکی درک ولتاژ ایمن برای تجهیزات دستی درک خطر وابسته به کار در کشتی و تجهیزات دارای ولتاژ بالا
کمک به پایش عملیات ماشین‌آلات و سامانه‌های الکتریکی	درک پایه از عملیات سامانه‌های مهندسی مکانیکی، شامل: ۱. محرک‌های اولیه، شامل بخش اصلی رانش ۲. ماشین‌آلات کمکی موتورخانه ۳. سامانه‌های سکان ۴. سامانه‌های جابجایی بار ۵. ماشین‌آلات عرشه ۶. سامانه‌های اقامتی <i>آگاهی پایه از:</i> ۱. فن آوری الکتریکی و مبانی نظری ماشین‌های الکتریکی ۲. تجهیزات الکتریکی و بردهای توزیع نیروی الکتریکی ۳. مبانی اتوماسیون، فن-آوری و	ارزیابی خواهد کسب شده از یک یا چند طریق زیر: ۱. تجربه تایید شده حین خدمت ۲. آموزش عملی ۳. آزمون ۴. تجربه تایید شده کشتی آموزشی	اطلاعات تضمین‌کننده: ۱. عملیات تجهیزات و سامانه با دستورالعمل‌های عملیاتی انطباق دارد. ۲. سطوح عملکرد با مشخصات فنی انطباق دارد.

		سامانه‌های کنترل خودکار ۴. ابزارها، سامانه‌های پایش و اعلام خطر ۵. محرک‌های الکتریکی ۶. سامانه‌های کنترل الکتروهیدرولیک و الکترو پنوماتیک ۷. جفت‌کردن (کوپلینگ)، نسیم بار و تغییرات در پیکره بندی الکتریکی	
اجرای روش‌های ایمنی رضایت بخش است. انتخاب و استفاده از تجهیزات آزمایشی مناسب است و نتایج به درستی تفسیر می‌شود. انتخاب روش‌ها برای انجام تعمیرات و نگهداری طبق دستورالعمل‌ها و شیوه‌های متعارف است.	ارزیابی شواهد کسب شده از یک یا چند طریق زیر: ۱. آموزش کارگاهی تایید شده ۲. تجربه و آزمون‌های تایید شده	الزامات ایمنی کار بر روی سامانه‌های الکتریکی کشتی اجرای رویه‌های ایمنی کار آگاهی پایه از: ۱. ویژگی‌های عملیاتی و ساختاری تجهیزات و سامانه‌های مستقیم و متناوب کشتی ۲. استفاده از ابزارهای برقی و دستی، ابزارهای اندازه‌گیری و ماشین ابزار	استفاده از ابزارهای دستی، وسایل اندازه‌گیری الکتریکی و الکترونیکی برای یسافتن نواقص، عملیات تعمیرات و نگهداری

عملکرد: نگهداری و تعمیرات در سطح پشتیبانی

ستون ۴	ستون ۳	ستون ۲	ستون ۱
معیارهای ارزیابی صلاحیت	شیوه‌های نمایش صلاحیت	دانش، درک و مهارت	صلاحیت
فعالیت‌های نگهداری با مشخصات فنی، ایمنی و فرایندی انطباق دارند. انتخاب و استفاده از تجهیزات مناسب است.	ارزیابی شواهد کسب شده از یک یا چند طریق زیر: ۱. تجربه تایید شده حین خدمت ۲. آموزش عملی ۳. آزمون ۴. تجربه تایید شده کشتی آموزشی	قابلیت استفاده از مواد و تجهیزات روانکاری و نظافت آگاهی از دفع ایمن مواد زاید قابلیت درک و اجرای روش‌های متداول نگهداری و تعمیرات درک رهنمودهای ایمنی سازمانده و دستورالعمل‌های کشتی	کمک به نگهداری و تعمیرات در کشتی
تاثیر نواقص بر روی نیروگاه و سامانه‌های وابسته با دقت شناسایی می‌شود، نقشه‌های فنی کشتی به درستی تفسیر شده‌اند، ابزارهای	آزمون و ارزیابی شواهد کسب شده از یک یا چند طریق زیر: ۱. تجربه تایید شده حین خدمت	روش‌های ایمنی و اضطراری لازم است قبل از صدور مجوز کار به خدمه برای کار بر روی تجهیزات و نیروگاه،	کمک به نگهداری و تعمیرات ماشین‌آلات و سامانه‌های الکتریکی کشتی

<p>سنجش و تنظیم به درستی استفاده شده‌اند و اقدامات انجام شده موجه هستند.</p>	<p>۲. تجربه تایید شده کشتی آموزشی</p>	<p>آگاهی پایه از نقشه‌های فنی-الکترونیک و جداسازی ایمن تجهیزات و سامانه‌های وابسته انجام گردد</p>
<p>جداسازی، بازکردن و بستن قطعات نیروگاه و تجهیزات با رهنمودهای ایمنی سازنده، دستورالعمل‌های کشتی و الزامات قانونی و ایمنی انطباقی دارد.</p>	<p>۳. آموزش تایید شده با شبیه‌ساز، حسب مورد</p>	<p>آزمایش، یافتن نواقص، نگهداری و بازگرداندن ماشین‌آلات و تجهیزات کنترل الکتریکی به شرایط عملیاتی</p>
	<p>۴. آموزش تایید شده با تجهیزات آزمایشگاهی</p>	<p>تجهیزات الکتریکی و الکترونیکی فعال در محیط‌های قابل اشتعال</p> <p>اصول سامانه‌های کشف حریق در کشتی</p> <p>انجام روش‌های نگهداری و تعمیرات به صورت ایمن</p> <p>کشف نواقص ماشین‌آلات، یافتن محل مشکل و اقدام برای جلوگیری از خسارت</p> <p>نگهداری و تعمیرات تاسیسات روشنایی و سامانه‌های تغذیه</p>

عملکرد: کنترل عملیات کشتی و مراقبت از اشخاص در سطح پشتیبانی

ستون ۱	ستون ۲	ستون ۳	ستون ۴
صلاحیت	دانش، درک و مهارت	شيوه‌های نمایش صلاحیت	معیارهای ارزیابی صلاحیت
کنک به اداره انبارهای تدارکات	آگاهی از روش‌های جابجایی، چینش و محکم کردن ایمن مواد در انبارهای تدارکات	ارزیابی شواهد کسب شده از یک یا چند طریق زیر: ۱. تجربه تأیید شده حین خدمت ۲. آموزش عملی ۳. آزمون ۴. تجربه تأیید شده کشتی آموزشی	عملیات چینش انبارهای تدارکات با رویه‌های اجرایی ایمن موجود و دستورالعمل‌های عملیاتی تجهیزاتی انطباق دارد. جابجایی مواد خطرناک، مخاطره آمیز و مضر در انبارهای تدارکات با روش‌های ایمنی موجود انطباق دارد. ارتباطات در حوزه مسئولیت کاربر با موفقیت بطور مداوم انجام می‌شود.
انحاز اقدامات پیشگیرانه و کمک به جلوگیری از آلودگی محیط زیست دریایی	آگاهی از اقدامات پیشگیرانه برای جلوگیری از آلودگی محیط زیست دریایی آگاهی از کاربرد و عملکرد تجهیزات/مواد مقابله با آلودگی آگاهی از شیوه‌های تأیید شده دفع آلاینده‌های دریایی	ارزیابی شواهد کسب شده از یک یا چند طریق زیر: ۱. تجربه تأیید شده حین خدمت ۲. آموزش عملی ۳. آزمون ۴. تجربه تأیید شده کشتی آموزشی	روش‌های طراحی شده برای ایمن‌سازی محیط زیست دریایی در تمامی اوقات رعایت می‌شوند.
اجرای روش‌های ایمنی و بهداشت حرفه‌ای	آگاهی کاری از شیوه‌های کاری ایمن و ایمنی شخصی در کشتی، شامل: ۱. ایمنی الکتریکی ۲. تحریم/قطع ارتباط ۳. ایمنی مکانیکی ۴. سامانه‌های مجوز کار ۵. کار در ارتفاع ۶. کار در فضاهای بسته ۷. فنون بلند کردن اجسام و روش‌های جلوگیری از آسیب به کمر ۸. ایمنی شیمیایی و خطرهای زیستی ۹. تجهیزات ایمنی شخصی	ارزیابی شواهد کسب شده از یک یا چند طریق زیر: ۱. تجربه تأیید شده حین خدمت ۲. آموزش عملی ۳. آزمون ۴. تجربه تأیید شده کشتی آموزشی	روش‌های طراحی شده برای ایمن سازی خدمه و کشتی در تمامی اوقات رعایت می‌شود. رویه‌های اجرای ایمن کار رعایت می‌شود و تجهیزات ایمنی و حفاظتی مناسب در تمامی اوقات استفاده می‌گردد

فصل چهارم

ارتباطات رادیویی و کاربران رادیویی

بخش الف-۴/۱

اجرا

(مفادی وجود ندارد.)

بخش الف-۴/۲

حداقل الزامات اجباری برای گواهینامه‌های کاربران رادیویی جی‌ام‌دی‌اس‌اس

استاندارد صلاحیت

- ۱ حداقل دانش، درک و مهارت لازم برای گواهینامه کاربران رادیویی جی‌ام‌دی‌اس‌اس باید برای اجرای وظایف آن‌ها کافی باشد. دانش لازم برای کسب هر یک از انواع گواهینامه‌های مندرج در مقررات رادیویی باید با آن مقررات منطبق باشد. به علاوه، لازم است از هر متقاضی خواسته شود که توانایی اجرای فعالیت‌ها، وظایف و مسئولیت‌های مندرج در ستون ۱ جدول الف-۴/۲ را در سطح مدیریتی از خود به نمایش بگذارد.
- ۲ دانش، درک و مهارت برای سند شناسایی به موجب کنوانسیون بر اساس گواهینامه‌های صادر شده به موجب مفاد مقررات رادیویی، در ستون ۲ جدول الف-۴/۲ فهرست شده است.
- ۳ سطح آگاهی از موضوعات فهرست شده در ستون ۲ جدول الف-۴/۲ باید برای متقاضی انجام این وظایف کافی باشد.^۱
- ۴ هر متقاضی دریافت گواهینامه باید شواهدی مبنی بر احراز استانداردهای مورد لزوم صلاحیت را به یکی از شیوه‌های زیر ارائه نمایند:
 ۱. نمایش صلاحیت در اجرای فعالیت‌ها و وظایف، و قبول مسئولیت‌های مندرج در ستون ۱ جدول الف-۴/۲، طبق شیوه‌های نمایش صلاحیت و معیارهای ارزشیابی صلاحیت مندرج در ستون‌های ۳ و ۴ آن جدول؛ و
 ۲. آزمون یا ارزیابی مستمر به عنوان بخشی از یک دوره تایید شده آموزشی بر مبنای مواد مندرج در ستون ۲ جدول الف-۴/۲.

^۱ از دوره (های) الگوی سازمان بین‌المللی دریانوردی می‌توان در زمینه تدوین دوره‌ها استفاده نمود.

جدول الف-۲/۴

حداقل خصوصیات استاندارد صلاحیت کاربران رادیویی جی‌ام‌دی‌اس‌اس

عملکرد: ارتباطات رادیویی در سطح عملیاتی

ستون ۱	ستون ۲	ستون ۳	ستون ۴
صلاحیت	دانش، درک و مهارت	شیوه‌های نمایش صلاحیت	معیارهای ارزیابی صلاحیت
ارسال و دریافت اطلاعات با استفاده از سامانه‌های فرعی و تجهیزات جی‌ام‌دی‌اس‌اس و اجرای الزامات عملی جی‌ام‌دی‌اس‌اس	<p>علاوه بر الزامات مقررات رادیویی، آگاهی از:</p> <ol style="list-style-type: none"> ۱. ارتباطات رادیویی تجسس و نجات، شامل روش‌های موجود در دستورالعمل بین‌المللی تجسس و نجات هوایی و دریایی (آی‌ای‌ام-ایس‌ای‌آر) ۲. شیوه‌های جلوگیری از ارسال پیام‌های اعلام خطر نادرست و روش‌های کاهش اثرات ارسال چنین اعلام خطرها ۳. سامانه‌های گزارش دهی کشتی ۴. خدمات پزشکی رادیویی ۵. استفاده از آیین‌نامه بین‌المللی علائم و اصطلاحات استاندارد ارتباطات دریایی سازمان بین‌المللی دریانوردی ۶. زبان انگلیسی، به صورت کتبی و شفاهی، برای تبادل اطلاعات مرتبط با ایمنی جان اشخاص در دریا <p>نکته: این الزام در خصوص گواهینامه کاربران رادیویی محدود قابل کاهش می‌باشد.</p>	<p>آزمون و ارزیابی شواهد کسب شده از طریق نمایش عملی روش‌های عملیاتی، با استفاده از:</p> <ol style="list-style-type: none"> ۱. تجهیزات تایید شده ۲. شیوه‌ساز ارتباطات جی‌ام‌دی‌اس‌اس، حسب مورد ۳. تجهیزات آزمایشگاهی ارتباطات 	<p>ارسال و دریافت پیام‌ها با روش‌ها و مقررات بین‌المللی انطباق دارد و به صورت موثر و کارآمد انجام می‌شود.</p> <p>پیام‌های انگلیسی مرتباً با ایمنی کشتی، اشخاص روی کشتی و حفاظت از محیط زیست دریایی به درستی ارسال و دریافت می‌شوند.</p>
آرایه خدمات رادیویی در شرایط اضطرار	<p>پیش‌بینی خدمات رادیویی در شرایط اضطرار، مانند:</p> <ol style="list-style-type: none"> ۱. ترک کشتی ۲. حریق در کشتی ۳. خرابی کامل یا نسبی تجهیزات رادیویی <p>اقدامات بازدارنده برای ایمنی کشتی و خدمه در ارتباط با خطرهای مرتبط با تجهیزات رادیویی، شامل خطرهای الکتریکی و تشعشعات غیرونی</p>	<p>آزمون و ارزیابی شواهد کسب شده از طریق نمایش عملی روش‌های عملیاتی، با استفاده از:</p> <ol style="list-style-type: none"> ۱. تجهیزات تایید شده ۲. شیوه‌ساز ارتباطات جی‌ام‌دی‌اس‌اس، حسب مورد ۳. تجهیزات آزمایشگاهی ارتباطات 	<p>مقابله به صورت موثر و کارآمد انجام می‌شود.</p>

فصل پنجم

استانداردهای مرتبط با الزامات ویژه آموزش

برای خدمه انواع خاص کشتی‌ها

بخش الف-۱-۵

حداقل الزامات اجباری برای آموزش و صلاحیت‌های فرماندهان، افسران و ملوانان در کشتی‌های حمل مواد نفتی و شیمیایی

استاندارد صلاحیت

- ۱ لازم است از هر متقاضی دریافت گواهینامه در آموزش پایه برای عملیات بار کشتی‌های حمل مواد نفتی و شیمیایی خواسته شود که:
 ۱. صلاحیت عهده‌دار شدن فعالیت‌ها، وظایف و مسئولیت‌های مندرج در ستون ۱ جدول الف-۱-۵/۱ را به نمایش بگذارد؛ و
 ۲. شواهدی مبنی بر احراز موارد زیر را ارائه نماید:
 - ۲.۱. حداقل دانش، درک و مهارت مندرج در ستون ۲ جدول الف-۱-۵/۱، و
 - ۲.۲. استاندارد صلاحیت مورد لزوم طبق شیوه‌های نمایش صلاحیت و معیارهای ارزشیابی صلاحیت مندرج در ستون‌های ۳ و ۴ جدول الف-۱-۵/۱
- ۲ لازم است از هر متقاضی دریافت گواهینامه در آموزش پیشرفته عملیات بار کشتی‌های حمل مواد نفتی خواسته شود که:
 ۱. صلاحیت عهده دار شدن فعالیت‌ها، وظایف و مسئولیت‌های مندرج در ستون ۱ جدول الف-۱-۲/۵/۱ را به نمایش بگذارد؛ و
 ۲. شواهدی مبنی بر احراز موارد زیر را ارائه نمایند:
 - ۲.۱. حداقل دانش، درک و مهارت مندرج در ستون ۲ جدول الف-۱-۲/۵/۱، و
 - ۲.۲. استاندارد صلاحیت مورد لزوم طبق شیوه‌های نمایش صلاحیت و معیارهای ارزشیابی صلاحیت مندرج در ستون‌های ۳ و ۴ جدول الف-۱-۲/۵/۱
- ۳ لازم است از هر متقاضی دریافت گواهینامه در آموزش پیشرفته عملیات بار کشتی‌های حمل مواد شیمیایی خواسته شود که:
 ۱. صلاحیت عهده دار شدن فعالیت‌ها، وظایف و مسئولیت‌های مندرج در ستون ۱ جدول الف-۱-۳/۵/۱ را به نمایش بگذارد؛ و
 ۲. شواهدی مبنی بر احراز موارد زیر را ارائه نمایند:
 - ۲.۱. حداقل دانش، درک و مهارت مندرج در ستون ۲ جدول الف-۱-۳/۵/۱، و
 - ۲.۲. استاندارد صلاحیت مورد لزوم طبق شیوه‌های نمایش صلاحیت و معیارهای ارزشیابی صلاحیت مندرج در ستون‌های ۳ و ۴ جدول الف-۱-۳/۵/۱

جدول الف-۱-۱-۵

حداقل خصوصیات استاندارد صلاحیت برای آموزش پایه عملیات بار کشتی‌های حمل مواد نفتی و شیمیایی

ستون ۴	ستون ۳	ستون ۲	ستون ۱
معیارهای ارزیابی صلاحیت	شیوه‌های نمایش صلاحیت	دانش، درک و مهارت	صلاحیت
ارتباطات در حوزه مسئولیت به صورت واضح و موثر برقرار می‌شود.	آزمون و ارزیابی شواهد کسب شده از یک یا چند طریق زیر: ۱. تجربه تایید شده حین خدمت ۲. تجربه تایید شده کشتی آموزشی ۳. آموزش تایید شده با شبیه‌ساز ۴. برنامه آموزشی تایید شده	آگاهی پایه از کشتی‌های حمل مواد: ۱. انواع کشتی‌های حمل مواد نفتی و شیمیایی ۲. ساختار و ترتیبات عمومی آگاهی پایه از عملیات بار: ۱. سامانه‌های لوله کشی و شیرها ۲. تلمبه‌های بار ۳. تخلیه و بارگیری ۴. پاکسازی مخزن، گازگیری، گاززدایی، و ختنی‌سازی آگاهی پایه از خواص نفت و مواد شیمیایی: ۱. فشار و دما، شامل رابطه دما/فشار بخار ۲. تولید انواع بار الکترواستاتیک ۳. علائم شیمیایی آگاهی و درک مدیریت ایمنی و فرهنگ ایمنی تانکر	کمک به عملیات ایمن بار در کشتی‌های حمل مواد نفتی و شیمیایی
در یک برگه اطلاعات ایمنی مواد، خطرهای مرتبط با بار برای شناور و خدمه به درستی شناسایی شده، و اقدامات مناسب را طبق روش‌های پذیرفته شده اتخاذ می‌شود.	آزمون و ارزیابی شواهد کسب شده از یک یا چند طریق زیر: ۱. تجربه تایید شده حین خدمت ۲. تجربه تایید شده کشتی آموزشی ۳. آموزش تایید شده با شبیه‌ساز ۴. برنامه آموزشی تایید شده	آگاهی پایه از خطرهای وابسته به عملیات کشتی‌های حمل مواد، شامل: ۱. خطرهای بهداشتی ۲. خطرهای زیست‌محیطی ۳. خطرهای واکنشی ۴. خطرهای خوردگی ۵. خطرهای اشتعال و انفجار ۶. منابع آتش‌گیری، شامل خطرهای الکترواستاتیک ۷. خطرهای مسمومیت ۸. نشت بخارات و ابر گاز آگاهی پایه از کنترل خطرهای: ۱. ختنی‌سازی، آب، خشک کن، مواد خشک کننده و فنون پایش	اتخاذ اقدامات پیشگیرانه برای جلوگیری از خطرهای

		<p>۲. اقدامات ضد ایستایی (آنتی استاتیک) ۳. تهویه ۴. تفکیک ۵. جلوگیری از واکنش بار ۶. اهمیت سازگار بودن بارها ۷. کنترل جوی ۸. آزمایش گاز</p> <p>درک اطلاعات مندرج در برگه اطلاعات ایمنی مواد (ایم ایس دی اس)</p>	
<p>روش‌های ورود به فضاهای بسته رعایت می‌شود.</p> <p>رویه‌ها و شیوه‌های اجرای ایمن کار طراحی شده برای حفاظت از کشتی و خدمه در تمامی اوقات رعایت می‌شود</p> <p>تجهیزات مناسب ایمنی و حفاظتی به درستی استفاده می‌شود.</p>	<p>آزمون و ارزیابی خواهد کسب شده از یک یا چند طریق زیر:</p> <p>۱. تجربه تایید شده حین خدمت ۲. تجربه تایید شده کشتی آموزشی ۳. آموزش تایید شده با شیبه‌ساز ۴. برنامه آموزشی تایید شده</p>	<p>عملکرد و استفاده مناسب از ابزارهای اندازه‌گیری گاز و تجهیزات مشابه</p> <p>استفاده مناسب از تجهیزات ایمنی و لوازم حفاظتی، شامل:</p> <p>۱. دستگاه‌های تنفسی و تجهیزات تخلیه مخزن ۲. تجهیزات و لباس‌های محافظ ۳. دستگاه به هوش آورنده ۴. تجهیزات نجات و فرار</p> <p>آگاهی پایه از رویه‌های اجرای ایمن کار طبق رهنمودهای قانونی و صنعتی و ایمنی شخصی در کشتی مرتبط با کشتی‌های حمل مواد نفتی و شیمیایی، شامل:</p> <p>۱. اقدامات پیشگیرانه برای ورود به فضاهای بسته ۲. اقدامات پیشگیرانه قبل و در طی تعمیرات و نگهداری ۳. تدابیر ایمنی برای کارهای سرد و گرم ۴. ایمنی الکتریکی ۵. سیاهه ایمنی کشتی/ساحل</p> <p>آگاهی پایه از کمک‌های اولیه با توجه به برگه اطلاعات ایمنی مواد</p>	<p>اجرای اقدامات و پیش‌گیری‌های ایمنی و بهداشت حرفه‌ای</p>
<p>بایدها و نبایدهای کمک‌های اولیه</p> <p>اقدامات اولیه و بعدی پس از آگاهی از حریق در کشتی با شیوه‌ها و روش‌های موجود انطباق دارند</p> <p>اقدامات اتخاذ شده پس از تشخیص</p>	<p>تمرین‌های عملی و دستورالعمل‌های اجرایی تحت شرایط آموزشی واقعی و تایید شده (مانند، شرایط شیبه سازی شده در کشتی)، و در هر زمانی که ممکن و عملی است در تاریکی</p>	<p>سازماندهی مقابله با حریق تانکر و تدابیر لازم خطرهای حریق وابسته به جابجایی بار و حمل مایعات خطرناک و سمی به صورت فله</p>	<p>اجرای فعالیت‌های انقضای حریق</p>

<p>علاست تجمع با اضطرار مورد نظر تناسب دارد و با روش‌های موجود منطبق است</p> <p>پوشش و تجهیزات با ماهیت عملیات اطفای حریق متناسب است</p> <p>زمانبندی و ترتیب اقدامات با شرایط و موقعیت غالب متناسب دارد.</p> <p>اطفای حریق با استفاده از شیوه‌ها، و فنون و مواد مصرفی متناسب اطفای حریق متناسب است</p>		<p>مواد مصرفی برای اطفای حریق برای اطفای حریق نفتی و شیمیایی</p> <p>عملیات سامانه اطفای حریق ثابت با کف</p> <p>عملیات اطفای حریق با کف قابل حمل</p> <p>عملیات سامانه ثابت مواد شیمیایی خشک،</p> <p>نشت آلودگی درارتباط با عملیات اطفای حریق</p>	
<p>نوع و تاثیر اضطرار به موقع شناسایی می‌شود و اقدامات مقابله با روش‌های اضطراری و طرح‌های اقتضایی مطابقت دارد.</p>	<p>آزمون و ارزیابی شواهد کسب شده از یک یا چند طریق زیر:</p> <ol style="list-style-type: none"> ۱. تجربه تایید شده حین خدمت ۲. تجربه تایید شده کشتی آموزشی ۳. آموزش تایید شده با شبیه‌ساز ۴. برنامه آموزشی تایید شده 	<p>آگاهی پایه از روش‌های اضطراری، شامل توقف اضطراری</p>	<p>مقابله با اضطرار</p>
<p>روش‌های طراحی شده برای ایمن سازی محیط زیست در تمامی اوقات رعایت می‌شود.</p>	<p>آزمون و ارزیابی شواهد کسب شده از یک یا چند طریق زیر:</p> <ol style="list-style-type: none"> ۱. تجربه تایید شده حین خدمت ۲. تجربه تایید شده کشتی آموزشی ۳. آموزش تایید شده با شبیه‌ساز ۴. برنامه آموزشی تایید شده 	<p>آگاهی پایه از تاثیرات آلودگی نفتی و شیمیایی بر انسان و گونه‌های دریایی</p> <p>آگاهی پایه از روش‌های جلوگیری از آلودگی در کشتی</p> <p>آگاهی پایه از اقدامات ضروری در هنگام ریزش مواد، شامل لزوم:</p> <ol style="list-style-type: none"> ۱. گزارش‌دهی اطلاعات مرتبط به اشخاص مسئول ۲. کمک به اجرای روش‌های محصور کردن آلودگی در کشتی 	<p>انتخاب اقدامات پیشگیرانه برای جلوگیری از آلودگی محیط زیست ناشی از ریزش نفت یا مواد شیمیایی</p>

جدول الف-۲-۱-۵

حداقل خصوصیات استاندارد صلاحیت برای آموزش پیشرفته برای عملیات بار کشتی‌های حمل مواد نفتی

ستون ۴	ستون ۳	ستون ۲	ستون ۱
عیارهای ارزیابی صلاحیت	شبه‌های نمایش صلاحیت	دانش، درک و مهارت	صلاحیت
ارتباطات واضح و قابل فهم و موفقیت‌آمیز است اجرای عملیات بار به صورت ایمن و با در نظر گرفتن طراحی، سامانه‌ها و تجهیزات کشتی‌های حمل مواد نفتی اجرا می‌شود در مورد عملیات بار برنامه‌ریزی شده، مدیریت خطر انجام می‌شود و انجام اقدامات با اصول و روش‌های پذیرفته شده به منظور تضمین ایمنی عملیات و اجتناب از آلودگی محیط زیست دریایی انطباق دارد عدم انطباق بالقوه با روش‌های مرتبط با بار به موقع تسایی و رفع نقص می‌شود بارگیری، چینی و تخلیه مناسب بارها تضمین کننده این است که شرایط تنش و تعادل در تمامی اوقات در محدوده ایمن باقی می‌مانند اقدامات در نظر گرفته شده و بگیری روش‌ها به درستی اعمال می‌شوند و تجهیزات مناسب بار در کشتی به طور مناسب استفاده می‌گردد تنظیم و استفاده از تجهیزات پایش و کشف گاز با روش‌ها و شیوه‌های عملیاتی انطباق دارد روش‌های پایش و سامانه‌های ایمنی تضمین کننده این است که تمامی هشدارها به موقع دریافت و طبق روش‌های اضطراری موجود اقدام می‌شود.	آزمون و ارزیابی نتواند کسب شده از یک یا چند طریق زیر: ۱. تجربه تایید شده حین خدمت ۲. تجربه نایب شده کشتی آموزشی ۳. آموزش تایید شده با شپه‌ساز ۴. برنامه آموزشی تایید شده	دانش، درک و مهارت اطلاعات و ویژگی‌های کشتی‌های حمل مواد نفتی آگاهی از طراحی، سامانه‌ها و تجهیزات کشتی‌های حمل مواد نفتی، شامل: ۱. ساختار و ترتیبات عمومی ۲. ترتیبات و تجهیزات پیمان ۳. ترتیبات مخزن، سامانه لوله کشی و ترتیبات تهویه مخازن ۴. آذین‌ها و سامانه‌های سنجش ۵. سامانه‌های گرمایش بار ۶. سامانه‌های خنک‌سازی، پاک‌سازی مخزن و گاز زدایی ۷. سامانه آب توارن ۸. تهویه محوطه بار و محل مسکونی ۹. ترتیبات مخزن آب آلوده ۱۰. سامانه‌های جمع‌آوری بخارات ۱۱. سامانه‌های کنترل الکتریکی و الکترونیکی مرتبط به بار ۱۲. تجهیزات حفاظت از محیط زیست، شامل تجهیزات پایش نخلیه نفت (آدی‌پ‌ای) ۱۳. مواد پوششی دیوارهای داخلی مخازن ۱۴. سامانه‌های کنترل دما و فشار مخازن ۱۵. سامانه‌های اطفای حریق آگاهی از ویژگی‌ها و موانع نظری تلمبه‌ها، شامل انواع تلمبه‌های بار و استفاده ایمن از آن‌ها تسلط بر فرهنگ ایمنی تانکرها و اجرای سامانه مدیریت ایمنی آگاهی و درک سامانه‌های پایش و ایمنی، شامل توقف اضطراری بارگیری، تخلیه، جابجایی و مراقبت از بار قابلیت انجام اندازه‌گیری و محاسبه بار	قابلیت اجرای ایمن و پایبند تمامی عملیات بار

<p>وظایف برای خدمه تعیین و به آن‌ها درخصوص استانداردهای کار مورد نظر به شیوه‌های مناسب برای هر شخص و طبق رویه‌های انجام ایمن عملیات اطلاع‌رسانی شده است.</p>	<p>آگاهی از تاثیر بارهای قله صایع بر تراز، تمداد و یکپارچگی ساختاری کشتی</p> <p>آگاهی و درک از عملیات مربوط به بار نفتی، شامل:</p> <ol style="list-style-type: none"> ۱. طرح‌های تخلیه و بارگیری ۲. تخلیه و گرفتن مجدد آب توازن ۳. عملیات پاکسازی مخازن ۴. خنثی‌سازی ۵. گاز زدایی ۶. انتقال کشتی به کشتی ۷. سامانه چیدسازی نفت و آب ۸. شستشوی نفت خام <p>تدوین و اجرای سیمایه‌ها، طرح‌ها و روش‌های عملیات بار</p> <p>قابلیت تنظیم و استفاده از تجهیزات، سامانه‌ها و ابزارهای پایش و کنتف گاز</p> <p>قابلیت مدیریت و نظارت بر خدمه دارای مسئولیت‌های مرتبط با بار</p>	<p>آگاهی و درک از خواص فیزیکی و شیمیایی بارهای نفتی</p> <p>درک اطلاعات مندرج در بر گره اطلاعات ایمنی مواد</p>	<p>آشنایی با خواص فیزیکی و شیمیایی بارهای نفتی</p>
<p>از منابع اطلاعاتی برای شناسایی خواص و خصوصیات بارهای نفتی و گازهای مرتبط، و تاثیر آن‌ها بر ایمنی، محیط زیست و فعالیت کشتی به صورت موثر استفاده می‌شود.</p>	<p>آزمون و ارزیابی شواهد کسب شده از یک یا چند طریق زیر:</p> <ol style="list-style-type: none"> ۱. تجربه تایید شده حین خدمت ۲. تجربه تایید شده کشتی آموزشی ۳. آموزش تایید شده با شیپساز ۴. برنامه آموزشی تایید شده 	<p>آگاهی و درک خطرها و تدابیر کنترلی وابسته به عملیات بار کشتی‌های حمل مواد نفتی، شامل:</p> <ol style="list-style-type: none"> ۱. مومویت ۲. اشتعال و انفجار ۳. خطرهای بهداشت ۴. ترکیبات گاز کشتی ۵. خطرهای الکترواستاتیک <p>آگاهی و درک خطرهای عدم انطباق با قوانین مقررات مرتبط</p>	<p>اقدامات پیشگیرانه برای جلوگیری از خطرها</p>
<p>خطرهای مرتبط با عملیات بار کشتی‌های حمل مواد نفتی برای شناور و خدمه به درستی شناسایی، و اقدامات کنترلی مناسب اتخاذ می‌شود.</p>	<p>آزمون و ارزیابی شواهد کسب شده از یک یا چند طریق زیر:</p> <ol style="list-style-type: none"> ۱. تجربه تایید شده حین خدمت ۲. تجربه تایید شده کشتی آموزشی ۳. آموزش تایید شده با شیپساز ۴. برنامه آموزشی تایید شده 	<p>آگاهی و درک شیوه‌ها (یعنی کار، شامل ارزیابی خطر و ایمنی شخصی در کشتی مرتبط با کشتی‌های حمل مواد نفتی):</p> <ol style="list-style-type: none"> ۱. اقدامات پیشگیرانه برای ورود به فضاهای بسته، شامل استفاده صحیح از انواع متفاوت 	<p>اقدامات پیشگیرانه ایمنی و بهداشت حرفه‌ای</p>
<p>روش‌های طراحی شده برای ایمن سازی خدمه و کشتی در تمامی اوقات رعایت می‌شود</p> <p>رویه‌های انجام ایمن کار رعایت شده و تجهیزات مناسب ایمنی و حفاظتی به درستی استفاده</p>	<p>آزمون و ارزیابی شواهد کسب شده از یک یا چند طریق زیر:</p> <ol style="list-style-type: none"> ۱. تجربه تایید شده حین خدمت ۲. تجربه تایید شده کشتی 	<p>اقدامات پیشگیرانه برای ورود به فضاهای بسته، شامل استفاده صحیح از انواع متفاوت</p>	<p>اقدامات پیشگیرانه ایمنی و بهداشت حرفه‌ای</p>

<p>می‌شود</p> <p>انجام کار با ایلامات قانونی، آیین‌نامه انجام کار، مجوزهای کار و نگرانی‌های زیست‌محیطی انطباق دارد</p> <p>استفاده صحیح از تجهیزات تنفسی می‌شود.</p> <p>روش‌های ورود به فضاهای بسته رعایت می‌شود.</p>	<p>آموزشی</p> <p>۲. آموزش تأیید شده با شیه‌ساز</p> <p>۴. برنامه آموزشی تأیید شده</p>	<p>از تجهیزات تنفسی</p> <p>۲. اقدامات پیشگیرانه قبل و در طی تمهینات و نگهداری</p> <p>۳. تدابیر پیشگیرانه برای کارهای سرد و گرم</p> <p>۴. تدابیر پیشگیرانه برای ایمنی الکتریکی</p> <p>۵. استفاده از تجهیزات حفاظتی شخصی (پی-پی‌ای)</p>	
<p>مقابله با اضطرار</p> <p>نوع و تاثیر اضطرار بوضع شناسایی می‌شود و اقدامات متقابل با روش‌ها اضطراری و طرح‌های اقتضایی موجود مطابقت دارد</p> <p>ترتیب اولویت، سطوح و زمان‌بندی گزارش‌دهی و اطلاع‌رسانی به خدشه گشتی با ماهیت اضطرار تناسب دارد و نشان‌دهنده وخامت وضعیت است</p> <p>روش‌های تخلیه، توقف اضطراری و چسبازی با ماهیت اضطرار تناسب دارد و به موقع اجرا می‌شوند</p> <p>شناسایی اضطرار پزشکی و اقدامات در نظر گرفته شده با رهنمودهای بین‌المللی و شیوه‌های شناخته شده جاری کمک‌های اولیه مطابقت دارد</p>	<p>آزمون و ارزیابی شواهد کسب شده از یک یا چند طریق زیر:</p> <p>۱. تجربه تأیید شده حین خدمت</p> <p>۲. تجربه تأیید شده گشتی آموزشی</p> <p>۳. آموزش تأیید شده با شیه‌ساز</p> <p>۴. برنامه آموزشی تأیید شده</p>	<p>آگاهی و درک روش‌های اضطراری کشتی‌های حمل مواد نفتی، شامل:</p> <p>۱. طرح‌های مقابله شرایط اضطراری</p> <p>۲. توقف اضطراری عملیات بار</p> <p>۳. اقدامات در نظر گرفته شده در صورت نقص سامانه‌ها یا خدمات ضروری بار</p> <p>۴. اطفا‌ی حریق در کشتی‌های حمل مواد نفتی</p> <p>۵. نجات از فضاهای محصور</p> <p>۶. استفاده از برگه اطلاعات ایمنی مواد</p> <p>اقدامات لازم در صورت برخورد، به گل زدن و نشت آگاهی از روش‌های کمک‌های اولیه پزشکی در کشتی‌های حمل مواد نفتی</p>	
<p>اقدامات پیشگیرانه برای جلوگیری از آلودگی محیط زیست</p> <p>عملیات‌ها طبق روش‌ها و اصول پذیرفته شده به منظور جلوگیری از آلودگی محیط زیست اجرا می‌شود.</p>	<p>آزمون و ارزیابی شواهد کسب شده از یک یا چند طریق زیر:</p> <p>۱. تجربه تأیید شده حین خدمت</p> <p>۲. تجربه تأیید شده گشتی آموزشی</p> <p>۳. آموزش تأیید شده با شیه‌ساز</p> <p>۴. برنامه آموزشی تأیید شده</p>	<p>درک روش‌های جلوگیری از آلودگی هوا و محیط زیست</p>	
<p>بایش و کنترل در انطباق با الزامات قانونی</p> <p>جابجایی بارها طبق اسناد مرتبط سازمان بین‌المللی دریانوردی، استانداردهای صنعتی، موجود و آیین‌نامه انجام کار ایمن است</p>	<p>آزمون و ارزیابی شواهد کسب شده از یک یا چند طریق زیر:</p> <p>۱. تجربه تأیید شده حین خدمت</p> <p>۲. تجربه تأیید شده گشتی آموزشی</p> <p>۳. آموزش تأیید شده با شیه‌ساز</p> <p>۴. برنامه آموزشی تأیید شده</p>	<p>آگاهی و درک مفاد مرتبط کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها (مارپول)، اصلاح شده، و سایر اسناد مرتبط سازمان بین‌المللی دریانوردی، رهنمودهای صنعتی و مقررات بدری متداول</p>	

جدول الف-۳-۱-۵

حداقل خصوصیات استاندارد صلاحیت برای آموزش پیشرفته عملیات بار کشتی‌های حمل مواد شیمیایی

ستون ۱	ستون ۲	ستون ۳	ستون ۴
صلاحیت	دانش، درک و مهارت	شیوه‌های نمایش صلاحیت	معیارهای ارزیابی صلاحیت
<p>قابلیت اجرای ایمن و پایش کلیه عملیات بار</p>	<p>طراحی و ویژگی‌های کشتی‌های حمل مواد شیمیایی</p> <p>آگاهی از طراحی، سامانه‌ها و تجهیزات کشتی‌های حمل مواد شیمیایی، شامل:</p> <ol style="list-style-type: none"> ۱. ساختار و ترتیبات عمومی ۲. ترتیبات و تجهیزات بیمار ۳. ساختار و ترتیبات مخزن ۴. سامانه‌های خطوط لوله و آیزرگاه ۵. آیزرها و سامانه‌های کنترل دما و فشار خطوط لوله بار و مخازن ۶. آیزرها و سامانه‌های کنترلی وسایل سنجش ۷. سامانه‌های کشف گاز ۸. سامانه‌های سرمایش و گرمایش بار ۹. سامانه‌های پاکسازی مخازن ۱۰. سامانه‌های کنترل زیست محیطی مخازن بار ۱۱. سامانه‌های آب توارن ۱۲. تهویه محوطه بار و محل‌های مسکونی ۱۳. سامانه‌های برگشت یا جمع‌آوری بخار ۱۴. سامانه‌های اطفای حریق ۱۵. روکش و جنس اتصالات، خطوط لوله و مخازن ۱۶. مدیریت آب آلودگی در کشتی <p>آگاهی از ویژگی‌ها و مباحث نظری تلمبه‌ها، شامل انواع تلمبه‌های بار و استفاده ایمن از آنها</p> <p>تسلط بر فرهنگ ایمنی، ناگرها و اجرای سامانه مدیریت ایمنی</p> <p>آگاهی و درک سامانه‌های پایش و ایمنی، شامل توقف اضطراری سامانه‌ها</p> <p>بارگیری، تخلیه، جابجایی و مراقبت از بار</p> <p>قابلیت اجرای اندازه‌گیری و محاسبه بار آگاهی از تاثیر بارهای قلعه منابع پیر تراز و تعادل و یکپارچگی ساختاری کشتی</p> <p>آگاهی از عملیات مربوط به بار شیمیایی، شامل:</p> <ol style="list-style-type: none"> ۱. طرح‌های تخلیه و بارگیری ۲. تخلیه، و گرفتن مجدد آب توارن ۳. عملیات پاکسازی مخازن ۴. کنترل اتمسفر مخازن 	<p>آزمون و ارزیابی شواهد کسب شده از یک یا چند طریق زیر:</p> <ol style="list-style-type: none"> ۱. تجربه تایید شده حین خدمت ۲. تجربه تایید شده کشتی آموزشی ۳. آموزش تایید شده با شبیه‌ساز ۴. برنامه آموزشی تایید شده 	<p>ارتباطات واضح، قابل فهم و موفقیت‌آمیز است</p> <p>اجرای عملیات بار به صورت ایمن و با درنظر گرفتن طراحی، سامانه‌ها و تجهیزات کشتی‌های حمل مواد شیمیایی اجرا می‌شود</p> <p>در مورد عملیات بار برنامه‌ریزی شده، مدیریت خطر انجام می‌شود و فعالیت‌ها طبق اصول و روش‌های پذیرفته شده به‌منظور تضمین ایمنی عملیات و اجتناب از آلودگی محیط زیست دریایی انجام می‌گیرد</p> <p>روش‌های پایش و سامانه‌های ایمنی تضمین کننده این است که تمامی هشدارها به‌موقع کشف شده و طبق روش‌های موجود اقدام می‌شود</p> <p>بارگیری، چینی و تخلیه مناسب بار تضمین کننده این است که شرایط تعادل و تنش در تمامی اوقات در محدوده ایمن باقی می‌مانند</p> <p>عدم انطباق باقوه با روش‌های مرتبط با بار به‌موقع شناسایی و رفع نقص می‌شود.</p> <p>اقدامات در نظر گرفته شده و روش‌های پیگیری شده به درستی شناسایی و تجهیزات مناسب مربوطه به کار در کشتی به طور صحیح استفاده می‌شوند.</p> <p>تنظیم و استفاده از تجهیزات پایش و کشف گاز بار روش‌ها و شیوه‌های عملیاتی ایمن سازگار است</p> <p>وظایف برای خدمه تعیین و به آنها درخصوص استانداردهای کار مورد نظر به شیوه‌ای مناسب برای هر شخص و طبق اجرای روش‌های ایمنی عملیات اطلاع‌رسانی شده است.</p>

	<p>۵. خنثی‌سازی</p> <p>۶. گاز زدایی</p> <p>۷. انتقال کشتی به کشتی</p> <p>۸. الزامات پایداری و جلوگیری از واکنش</p> <p>۹. الزامات گرمایشی و سرمایشی و تاثیرات آن بر بارهای مجاور</p> <p>۱۰. سازگاری و تکنیک، بار</p> <p>۱۱. بارهای دارای چسبندگی بالا</p> <p>۱۲. عملیات پسماند بار</p> <p>۱۳. ورود عملیاتی به مخازن</p> <p>تدوین و اجرای سباه‌ها، طرح‌ها و روشهای عملیات مربوط به بار</p> <p>قابلیت تنظیم و استفاده از تجهیزات، سامانه‌ها و ابزارهای پایش و کشف گاز</p> <p>قابلیت مدیریت و نظارت بر خدمه دارای مسئولیت‌های مرتبط با بار</p>	<p>آگاهی و درک از خواص فیزیکی و شیمیایی عناصر مایع سمی، شامل:</p> <p>۱. طبقه‌بندی بارهای شیمیایی (خورنده، سمی، قابل اشتعال و منفجره)</p> <p>۲. گروه‌های شیمیایی و کاربرد صنعتی</p> <p>۳. واکنش پذیری بارها</p> <p>درک اطلاعات مندرج در برگه اطلاعات ایمنی مواد</p>	<p>آشنایی با خواص فیزیکی و شیمیایی بارهای شیمیایی</p>
<p>از منابع اطلاعاتی برای شناسایی خواص و خصوصیات عناصر مایع سمی و گازهای مرتبط، و تاثیر آنها بر ایمنی، حفاظت محیط زیست و هماهنگی کشتی به صورت موثر استفاده می‌شود</p>	<p>آزمون و ارزیابی شواهد کسب شده از یک یا چند طریق زیر:</p> <p>۱. تجربه تایید شده حین خدمت</p> <p>۲. تجربه تایید شده کشتی آموزشی</p> <p>۳. آموزش تایید شده با شبیه‌ساز</p> <p>۴. برنامه آموزشی تایید شده</p>	<p>۱. اشتعال‌پذیری و انفجار</p> <p>۲. سمومیت</p> <p>۳. خطرهای بهداشتی</p> <p>۴. ترکیب گاز خنثی</p> <p>۵. خطرهای الکترواستاتیک</p> <p>۶. واکنش پذیری</p> <p>۷. خوردندگی</p> <p>۸. بارهای دارای نقطه جوش پایین</p> <p>۹. بارهای دارای چگالی بالا</p> <p>۱۰. بارهای جامد شونده</p> <p>۱۱. بارهای پلیمر شونده</p> <p>آگاهی و درک خطرهای عدم انطباق با قوانین/مقررات مرتبط</p>	<p>اقدامات پیشگیرانه برای جلوگیری از خطرها</p>
<p>خطرهایی مرتبط با بار به شناور و خدمه وابسته به عملیات کشتی‌های حمل مواد شیمیایی به درستی شناسایی، و اقدامات مناسب کنترل اتخاذ می‌شود</p>	<p>آزمون و ارزیابی شواهد کسب شده از یک یا چند طریق زیر:</p> <p>۱. تجربه تایید شده حین خدمت</p> <p>۲. تجربه تایید شده کشتی آموزشی</p> <p>۳. آموزش تایید شده با شبیه‌ساز</p> <p>۴. برنامه آموزشی تایید شده</p>	<p>آگاهی و درک شوره‌های ایمنی کار، شامل ارزیابی خطر و ایمنی شخصی در کشتی مرتبط با کشتی‌های حمل مواد شیمیایی:</p> <p>۱. اقدامات پیشگیرانه هنگام ورود به فضاهای بسته، شامل استفاده صحیح از انواع متفاوت تجهیزات تنفسی</p>	<p>اقدامات پیشگیرانه ایمنی و بهداشت حرفه‌ای</p>
<p>روش‌های طراحی شده برای ایمن‌سازی کشتی و خدمه در تمامی اوقات رعایت می‌شود</p> <p>رویه‌های انجام این کار رعایت می‌شود و تجهیزات مناسب ایمنی و حفاظتی به درستی استفاده می‌شود</p>	<p>آزمون و ارزیابی شواهد کسب شده از یک یا چند طریق زیر:</p> <p>۱. تجربه تایید شده حین خدمت</p> <p>۲. تجربه تایید شده کشتی آموزشی</p> <p>۳. آموزش تایید شده با شبیه‌ساز</p>		

<p>رویه‌های کاری با الزامات قانونی، آیین‌نامه‌های روشها، مجوزهای کار و نگرانی‌های زیست محیطی انطباق دارد</p> <p>استفاده صحیح از تجهیزات تنفسی</p> <p>روش‌های ورود به فضاهای بسته رعایت می‌شود.</p>	<p>۴. برنامه آموزشی نباید شده</p>	<p>۲. اقدامات پیشگیرانه قبل و در حین کار تعمیرات و نگهداری</p> <p>۳. تدابیر احتیاطی برای کارهای سرد و گرم</p> <p>۴. تدابیر احتیاطی برای ایمنی الکتریکی</p> <p>۵. استفاده مناسب از تجهیزات حفاظتی شخصی (پی‌پی‌ئی)</p>	
<p>توسع و تاثیر اضطراب بموقع شناسایی می‌شود و اقدامات متقابل طبق روش‌های اضطراری و طرح‌های افضایی است</p> <p>ترتیب اولویت، وسع و زمان بندی گزارش دهی و اطلاع رسانی به خدمه کشتی با ماهیت اضطراب تناسب دارد و نشان دهنده وضاحت و مدیریت است</p> <p>روش‌های تخلیه، توقف اضطراری و جداسازی با ماهیت اضطراب تناسب دارد و بموقع اجرا می‌شوند</p> <p>شناسایی و اقدامات در نظر گرفته شده در صورت اضطراب پزشکی با رهنمودهای بین‌المللی و شیوه‌های شناخته شده جاری برای کمک‌های اولیه مطابقت دارد.</p>	<p>آزمون و ارزیابی شواهد کسب شده از یک یا چند طریق زیر:</p> <p>۱. تجربه تایید شده حین خدمت</p> <p>۲. تجربه تایید شده کشتی آموزشی</p> <p>۳. آموزش تایید شده با شبیه‌ساز</p> <p>۴. برنامه آموزشی تایید شده</p>	<p>۱. طرح‌های مقابله با اضطراب در کشتی</p> <p>۲. توقف اضطراری عملیات باز</p> <p>۳. اقداماتی که در صورت خرابی سامانه‌ها یا خدمات ضروری باز باید در نظر گرفت</p> <p>۴. اطفا‌ی حریق در تانکرهای شیمیایی</p> <p>۵. نجات از فضاهای محصور</p> <p>۶. واکنش پذیری بار</p> <p>۷. به آب اندازی باز</p> <p>۸. استفاده از برگه اطلاعات ایمنی مواد</p> <p>انجام اقدامات متعاقب بجزود، به گل زدن یا نشت</p> <p>آگاهی از روشهای کمک‌های اولیه پزشکی در کشتی‌های حمل مواد شیمیایی، با رجوع به راهنمای کمک‌های اولیه پزشکی برای استفاده در سوانح شامل گالاهای خطرناک [آم‌بی‌جی]</p>	<p>مقابله با اضطراب</p>
<p>عملیات‌ها طبق روش‌ها و دستورال‌ها پذیرفته شده جلوگیری از آلودگی محیط زیست اجرا می‌شود.</p>	<p>آزمون و ارزیابی شواهد کسب شده از یک یا چند طریق زیر:</p> <p>۱. تجربه تایید شده حین خدمت</p> <p>۲. تجربه تایید شده کشتی آموزشی</p> <p>۳. آموزش تایید شده با شبیه‌ساز</p> <p>۴. برنامه آموزشی تایید شده</p>	<p>درک روش‌های جلوگیری از آلودگی هوا و محیط زیست</p>	<p>اقدامات پیشگیرانه برای جلوگیری از آلودگی محیط زیست</p>
<p>جابجایی بار طبق اسناد مرتبط سازمان بین‌المللی دریانوردی، استانداردهای موجود صنعتی و آیین نامه انجام آیین کار است.</p>	<p>آزمون و ارزیابی شواهد کسب شده از یک یا چند طریق زیر:</p> <p>۱. تجربه تایید شده حین خدمت</p> <p>۲. تجربه تایید شده کشتی آموزشی</p> <p>۳. آموزش تایید شده با شبیه‌ساز</p> <p>۴. برنامه آموزشی تایید شده</p>	<p>آگاهی و درک مفاد مرتبط کوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها (مارپول)، اصلاح شده، و سایر اسناد مرتبط سازمان بین‌المللی دریانوردی، رهنمودهای صنعتی و مقررات بندری متناوب</p> <p>مهارت در استفاده از آیین‌نامه آی‌بی‌سی و اسناد مرتبط</p>	<p>پایش و کنترل انطباق با الزامات قانونی</p>

بخش الف-۲-۵/۱

حداقل الزامات اجباری برای آموزش و صلاحیت‌های فرماندهان، افسران و ملوانان در کشتی‌های حمل گاز مایع

استاندارد صلاحیت

- ۱ هر متقاضی دریافت گواهینامه در آموزش پایه برای عملیات بار کشتی‌های حمل گاز مایع باید بتواند:
 ۱. صلاحیت عهده‌دار شدن فعالیت‌ها، وظایف و مسئولیت‌های مندرج در ستون ۱ جدول الف-۲-۱-۵/۱ را به نمایش بگذارد؛ و
 ۲. شواهدی مبنی بر احراز موارد زیر را ارائه نمایند:
 - ۲.۱. حداقل دانش، درک و مهارت مندرج در ستون ۲ جدول الف-۲-۱-۵/۱، و
 - ۲.۲. استاندارد مورد لزوم صلاحیت طبق شیوه‌های نمایش صلاحیت و معیارهای ارزشیابی صلاحیت مندرج در ستون‌های ۳ و ۴ جدول الف-۲-۱-۵/۱
- ۲ هر متقاضی دریافت گواهینامه در آموزش پیشرفته برای عملیات بار کشتی‌های حمل گاز مایع باید بتواند:
 ۱. صلاحیت عهده دار شدن فعالیت‌ها، وظایف و مسئولیت‌های مندرج در ستون ۱ جدول الف-۲-۲-۵/۱ را به نمایش بگذارد؛ و
 ۲. شواهدی مبنی بر احراز موارد زیر را ارائه نمایند:
 - ۲.۱. حداقل دانش، درک و مهارت مندرج در ستون ۲ جدول الف-۲-۲-۵/۱، و
 - ۲.۲. استاندارد مورد لزوم صلاحیت طبق شیوه‌های نمایش صلاحیت و معیارهای ارزشیابی صلاحیت مندرج در ستون‌های ۳ و ۴ جدول الف-۲-۲-۵/۱

جدول الف-۱-۲-۵

حداقل خصوصیات استاندارد صلاحیت برای آموزش پایه برای عملیات بار کشتی‌های حمل گاز مایع

ستون ۴	ستون ۳	ستون ۲	ستون ۱
معیارهای ارزیابی صلاحیت	شیوه‌های نمایش صلاحیت	دانش، درک و مهارت	صلاحیت
ارتباطات در حوزه مسئولیت به صورت واضح و موثر برقرار می‌شود عملیات بار با روش‌ها و اصول پذیرفته شده به منظور تضمین ایمنی عملیات انطباق دارد.	آزمون و ارزیابی شواهد کسب شده از یک یا چند طریق زیر: ۱. تجربه تایید شده حین خدمت ۲. تجربه تایید شده کشتی آموزشی ۳. آموزش تایید شده با شیماز ۴. برنامه آموزشی تایید شده	طراحی و ویژگی‌های کشتی‌های حمل گاز مایع آگاهی پایه از کشتی‌های حمل گاز مایع: ۱. انواع کشتی‌های حمل گاز مایع ۲. ساختار و ترتیبات عمومی آگاهی پایه از عملیات بار: ۱. شیرها و سامانه‌های لوله کشتی ۲. تجهیزات جایابی بار ۳. تخلیه، بارگیری و مراقبت در انتقال ۴. سامانه توقف اضطراری (آی‌ای‌دی) ۵. باکسازی مخزن، گاز گیری، گاززدایی، و خنثی‌سازی آگاهی پایه از خواص فیزیکی گاز مایع، شامل: ۱. ویژگی‌ها و خواص ۲. فشار و دما، شامل رابطه دما/فشار بخار ۳. شیوه‌های تولید بار الکترواستاتیک ۴. علایم شیمیایی آگاهی و درک مدیریت ایمنی و فرهنگ ایمنی تانکر	کمک به عملیات ایمن کشتی‌های حمل گاز مایع
بطور صحیح خطرهای مربوط به بار را در برگه اطلاعات ایمنی مواد برای شناور و خدمه شناسایی و اقدامات مناسب را طبق روش‌های موجود اتخاذ می‌نماید شناسایی و اقدامات پس از آگاهی از شرایط خطرناک با روش‌های موجود و بهترین شیوه‌های عملکرد انطباق دارد.	آزمون و ارزیابی شواهد کسب شده از یک یا چند طریق زیر: ۱. تجربه تایید شده حین خدمت ۲. تجربه تایید شده کشتی آموزشی ۳. آموزش تایید شده با شیماز ۴. برنامه آموزشی تایید شده	آگاهی پایه از خطرهای وابسته به عملیات تانکر، شامل: ۱. خطرهای بهداشتی ۲. خطرهای زیست محیطی ۳. خطرهای واکنش پذیری ۴. خطرهای خوردگی ۵. خطرهای اشتعال و انفجار ۶. مایع آتش گیری ۷. خطرهای الکترواستاتیک ۸. خطرهای مسمومیت ۹. نشت و توده بخارات	اقدامات پیشگیرانه برای جلوگیری از خطرها

		<p>۱۰. دماهای بسیار پایین ۱۱. خطرهای فشار</p> <p>آگاهی پایه از کنترل خطرهای:</p> <p>۱. خنثی سازی، فنون خشک کردن و پایش ۲. تدابیر ضد ایستایی (آنتی استاتیک) ۳. تهویه ۴. تفکیک ۵. جلوگیری از واکنش بار ۶. اهمیت سازگاری بارها ۷. کنترل جوی ۸. آزمایش گاز</p> <p>درک اطلاعات مندرج بر روی برگه اطلاعات ایمنی مواد (MMS دی ایس)</p>	
<p>روش های ورود به فضاهای محصور رعایت می شود</p> <p>رویه ها و شیوه های ایمنی کار طراحی شده برای ایمن سازی کشتی و خدمه در تمامی اوقات رعایت می شود</p> <p>تجهیزات مناسب ایمنی و حفاظتی به درستی استفاده می شود</p> <p>بایدها و نبایدهای مربوط به کمک های اولیه</p>	<p>آزمون و ارزیابی شواهد کسب شده از یک یا چند طریق زیر:</p> <p>۱. تجربه تایید شده حین خدمت ۲. تجربه تایید شده کشتی آموزشی ۳. آموزش تایید شده با تشیبه ساز ۴. برنامه آموزشی تایید شده</p>	<p>عملکرد و استفاده مناسب از ابزارهای اندازه گیری گاز و تجهیزات مشابه</p> <p>استفاده مناسب از تجهیزات ایمنی و ابزارهای حفاظتی، شامل:</p> <p>۱. دستگاه های تنفسی و تجهیزات تخلیه مخزن ۲. تجهیزات و لباس های محافظ ۳. دستگاه تنفس مصنوعی ۴. دستگاه بهوش آورنده</p> <p>آگاهی پایه از شیوه ها و رویه های ایمنی کار طبق قوانین و رهنمودهای صنعتی و ایمنی شخصی در کشتی مرتبط با کشتی های حمل گاز مایع، شامل:</p> <p>۱. اقدامات احتیاطی برای ورود به فضاهای محصور ۲. اقدامات احتیاطی قبل و در طی تعمیرات و نگهداری ۳. تدابیر ایمنی برای کارهای سرد و گرم ۴. ایمنی الکتریکی ۵. سیاهه های ایمنی کشتی با محال</p> <p>آگاهی پایه از کمک های اولیه با توجه به برگه اطلاعات ایمنی مواد</p>	<p>اجرای تدابیر و اقدامات پیشگیرانه ایمنی و بهداشت حرفه ای</p>

<p>اقدامات اولیه و بعدی پس از آگاهی از حالت اضطرار در کشتی با شیوه‌ها و رویه‌های موجود انطباق دارند</p> <p>اقدامات اتخاذ شده پس از تشخیص علامت تجمع با اضطرار مورد نظر تناسب دارد و با روش‌های موجود منطبق است</p> <p>البسه و تجهیزات با ماهیت عملیات اطفای حریق تناسب دارد</p> <p>زمانبندی و ترتیب اقدامات شخصی با شرایط و موقعیت غالب تناسب دارد</p> <p>اطفای حریق با استفاده از شیوه‌ها، فنون و مواد اطفای حریق مناسب اجرا می‌شود</p>	<p>انجام دستورالعمل و تمرین‌های عملی تحت شرایط آموزشی تایید شده و کاملاً واقعی (مانند شبیه‌سازی شرایط کشتی) و در صورت امکان در تاریکی</p>	<p>سازماندهی اطفای حریق تانکر و اقداماتی که باید در نظر گرفت</p> <p>خطرهای خاص وابسته به جابجایی بار و حمل گاز مایع به صورت فله</p> <p>مواد اطفای حریق مورد استفاده برای اطفای حریق گاز</p> <p>عملیات سامانه اطفای حریق ثابت کف</p> <p>عملیات تجهیزات قابل حمل اطفای حریق کف</p> <p>عملیات سامانه شیمیایی ثابت خشک</p> <p>آگاهی پایه از محصور کردن آلودگی مرتبط با عملیات اطفای حریق</p>	<p>اجرای عملیات اطفای حریق</p>
<p>نوع و تأثیر اضطرار بموقع شناسایی می‌شود و اقدامات متقابل با روش‌های اضطراری و طرح‌های اقتضایی مطابقت دارد.</p>	<p>آزمون و ارزیابی خواهد کسب شده از یک یا چند طریق زیر:</p> <ol style="list-style-type: none"> ۱. تجربه تایید شده حین خدمت ۲. تجربه تایید شده کشتی آموزشی ۳. آموزش تایید شده با شبیه‌ساز ۴. برنامه آموزشی تایید شده 	<p>آگاهی پایه از روش‌های اضطراری، شامل توقف اضطراری</p> <ol style="list-style-type: none"> ۱. تجربه تایید شده حین خدمت ۲. تجربه تایید شده کشتی آموزشی ۳. آموزش تایید شده با شبیه‌ساز ۴. برنامه آموزشی تایید شده 	<p>مقابله با اضطرار</p>
<p>فرایندهای طراحی شده برای حفاظت از محیط زیست در تمامی اوقات رعایت می‌شود.</p>	<p>آزمودن و ارزیابی خواهد به دست آمده از یک یا چند طریق زیر:</p> <ol style="list-style-type: none"> ۱. تجربه تایید شده حین خدمت ۲. تجربه تایید شده آموزش کشتی ۳. آموزش تایید شده با شبیه‌ساز ۴. برنامه آموزشی تایید شده 	<p>آگاهی پایه از تأثیرات آلودگی بر انسان و گونه‌های دریایی</p> <p>آگاهی پایه از روش‌های جلوگیری از آلودگی در کشتی</p> <p>آگاهی پایه از اقداماتی که در موارد نشت باید در نظر گرفت، شامل لزوم:</p> <ol style="list-style-type: none"> ۱. گزارش دهی اطلاعات مرتبط به اشخاص مسئول ۲. کمک به اجرای روش‌های محصور کردن آلودگی در کشتی ۳. پیشگیری از بروز شکاف شکننده 	<p>اتخاذ اقدامات پیشگیرانه برای جلوگیری از آلودگی محیط زیست ناشی از نشت گازهای مایع</p>

جدول الف-۲-۲-۵/۱

حداقل خصوصیات استاندارد صلاحیت برای آموزش پیشرفته برای عملیات بار کشتی‌های حمل گاز مایع

ستون ۴	ستون ۳	ستون ۲	ستون ۱
معیارهای ارزیابی صلاحیت	شيوه‌های نمایش صلاحیت	دانش، درک و مهارت	صلاحیت
<p>ارتباطات واضح و قابل فهم و موفقیت‌آمیز است</p> <p>اجرای عملیات بار به صورت ایمن و با درنظر گرفتن طراحی، سامانه‌ها و تجهیزات کشتی‌های حمل گاز مایع اجرا می‌شود</p> <p>عملیات بیمه‌ای طبق روش‌ها و اصول پذیرفته شده و متناسب با نوع بار اجرا می‌شود</p> <p>در صورت عملیات بار برنامه‌ریزی شده، مدیریت خطر انجام می‌شود و فعالیت‌ها طبق اصول و روش‌های پذیرفته شده به منظور تضمین ایمنی عملیات‌ها و اجتناب از آلودگی محیط زیست درایبی انجام می‌گیرد</p>	<p>آزمون و ارزیابی شواهد کسب شده از یک یا چند طریق زیر:</p> <p>۱. تجربه تایید شده حین خدمت</p> <p>۲. تجربه نایب شده کشتی آموزشی</p> <p>۳. آموزش نایب شده با شبیه‌ساز</p> <p>۳. برنامه آموزشی نایب شده</p>	<p>طراحی و ویژگی‌های کشتی حمل گاز مایع</p> <p>آگاهی از طراحی، سامانه‌ها و تجهیزات کشتی‌های حمل گاز مایع، شامل:</p> <p>۱. انواع کشتی‌های حمل گاز مایع و ساختار مخازن بار</p> <p>۲. ساختار و ترتیبات کلی</p> <p>۳. سامانه‌های نگهداری بار، شامل جنس سازه‌ها و عایق‌بندی</p> <p>۴. ابزارها و تجهیزات جابجایی بار، شامل:</p> <p>۱. تلمبه‌های بار و ترتیبات پمپاژ</p> <p>۲. خطوط لوله و شیرها</p> <p>۳. ابزارهای انبساط</p> <p>۴. الک شعله</p> <p>۵. سامانه‌های پایش دما</p> <p>۶. سامانه‌های سنجنش سطح مخزن بار</p> <p>۷. سامانه‌های پایش و کنترل فشار مخزن</p> <p>۵. سامانه‌های نگهداری دمای بار</p> <p>۶. سامانه‌های کنترل هوای مخزن (گاز خنثی، نیتروژن)، شامل سامانه‌های آبرش، تولید و توزیع</p> <p>۷. سامانه‌های گرمایش فضای خالی بین دو اتاق (کافردم)</p> <p>۸. سامانه‌های کشف گاز</p> <p>۹. سامانه آب توازن</p> <p>۱۰. سامانه‌های دفع جوشیدن</p> <p>۱۱. سامانه‌های میعان مجدد</p> <p>۱۲. سامانه توقف اضطراری (وی‌اس‌دی) بار</p> <p>۱۳. سامانه انتقال کاندی</p> <p>آگاهی از ویژگی‌ها و مبانی نظری تلمبه‌ها شامل انواع تلمبه‌های بار و عملیات ایمن آنها</p> <p>بارگیری، تخلیه، جابجایی و مراقبت از بار</p> <p>آگاهی از تاثیر بارهای فله مایع بر تاندر، تراز طولی و یکپارچگی ساختاری کشتی</p> <p>تسلط بر فرهنگ ایمنی تانکرها و اجرای الزامات مدیریت ایمنی</p> <p>مهارت در اعمال ایمن پیشگیرانه، روش‌ها وسیاست‌ها</p>	<p>قابلیت اجرای ایمن و بی‌اشکال تمامی عملیات بار</p>
<p>بارگیری، چینش و تخلیه متناسب بارهای گاز مایع تضمین کننده این است که شرایط تنش و تمدل در تمام اوقات در محدوده ایمن باقی می‌مانند</p>			

<p>عدم انطباق باقوه با روشهای مرتبط با بار بموقع شناسایی و رفع نقص می‌شود</p> <p>اقدامات و روشها به درستی شناسایی می‌شوند و تجهیزات مناسب در کشتی به بهترین نحو برای عملیات‌های بار استفاده می‌شوند</p> <p>تنظیم و استفاده از تجهیزات بایش و کشف گاز با فرایندها و تئوهای عملیاتی ایمن انطباق دارد.</p> <p>روش‌های بایش و سامانه‌های ایمنی تضمین می‌کند که تمامی هشدارها بموقع دریافت و طبق رویه‌های اضطراری موجود اقدام می‌شود:</p> <p>وظایف برای خدمه تعیین و به آن‌ها درخصوص استانداردها و روش‌های ادامه کار مورد نظر به شیوه‌ای مناسب برای هر شخص و طبق رویه‌های ایمنی عملیات اطلاع‌رسانی شده است</p>	<p>در تمامی عملیات مربوط به کالا، شامل:</p> <ol style="list-style-type: none"> ۱. آماده‌سازی بیس از پهلوگیری و بارگیری: ۱. بازرسی مخزن ۲. ختنی‌سازی (کاهش دی‌اکسید (O₂)) کاهش نقطه شبنم) ۳. گاززدایی ۴. خنک کردن ۵. بارگیری ۶. گرفتن آب توازن مجدد ۷. نمونه‌برداری، شامل نمونه‌برداری حلقه بسته <ol style="list-style-type: none"> ۲. مسیر گذر در دریا ۱. خنک کردن ۲. حفظ فشار ۳. دفع جوشیدن بار ۴. جلوگیری از واکنش <p>۳. تخلیه</p> <ol style="list-style-type: none"> ۱. تخلیه ۲. گرفتن آب توازن ۳. سامانه‌های پاک‌سازی و خارج کردن ۴. سامانه‌های تخلیه مخزن از مایعات <p>۴. آماده‌سازی قبل از پهلوگیری</p> <ol style="list-style-type: none"> ۱. گرم کردن ۲. ختنی‌سازی ۳. گاز زدایی ۵. انتقال کشتی به کشتی <p>مهارت اندازه‌گیری و محاسبه بار، شامل:</p> <ol style="list-style-type: none"> ۱. فاز مایع ۲. فاز گازی ۳. مقدار در کشتی (آبی کیو) ۴. باقیمانده در کشتی (آبی کیو) ۵. محاسبات دفع بار جوشیده شده <p>مهارت مدیریت و نظارت بر خدمه دارای مسئولیت‌های مرتبط با بار</p>	<p>آشنایی با خواص فیزیکی و شیمیایی گازهای مایع</p> <p>آگاهی و درک از فیزیک و شیمی پایه و تعاریف مرتبط با حمل ایمن گازهای مایع به صورت فله در کشتی‌ها، شامل:</p> <ol style="list-style-type: none"> ۱. ساختار شیمیایی گازها ۲. ویژگی‌ها و خواص گازهای مایع (شامل دی-اکسیدکربن) و بخارات آن‌ها، شامل: <ol style="list-style-type: none"> ۱. قوانین ساده گازها ۲. حالت‌های ماده ۳. چگالی مایع و بخار ۴. پراکنش و مخلوط شدن گازها ۵. فشرده‌سازی گازها ۶. میدان مجدد و سرمایه‌ش گازها ۷. دمای بحرانی گازها و فشار
<p>از منابع اطلاعاتی برای شناسایی خواص و خصوصیات گازهای مایع و تاثیر آن‌ها بر ایمنی، حفاظت محیط زیست و عملیات کشتی به صورت موثر استفاده می‌شود</p>	<p>آزمون و ارزیابی شواهد کسب شده از یک یا چند طریق زیر:</p> <ol style="list-style-type: none"> ۱. تجربه تایید شده خدمت ۲. تجربه تایید شده کشتی ۳. آموزشی ۳. آموزش تایید شده با شبه‌ساز ۴. برنامه آموزشی تایید شده 	

		۸ نقطه اشتغال، حدود بالای و پائینی انفجار و دمای احتراق خودبه خود ۹ سازگاری، واکنش پذیری و تفکیک محبت گازها ۱۰ پلیمر شدن ۱۱ دمای مینافشار بخار اشباع شده ۱۲ نقطه نیتم و حباب ۱۳ روانکاری کپرسورها ۱۴ تشکیل هیدرات ۳ خواص مایعات به تنهایی ۴ ماهیت و خواص محلولها ۵ واحدهای ترمودینامیک ۶ نمودارها و قوانین اولیه ترمودینامیک ۷ خواص مواد ۸ تاثیرات دمای پایین-شکاف شکننده درک اطلاعات مندرج در برگه اطلاعات ایمنی مواد
خطرهای مرتبط با عملیات بار کشتی‌های حمل گاز مایع برای شناور و خدمه به درستی شناسایی، و اقدامات مناسب کنترلی اتخاذ می‌شود استفاده از ابزارهای کشف گاز با دستورالعمل‌ها و شیوه‌های مناسب عملکرد انطباق دارد.	آزمون و ارزیابی خواهد کسب شده از یک یا چند طریق زیر: ۱. تجربه تایید شده حین خدمت ۲. تجربه تایید شده کشتی آموزشی ۳. آموزش تایید شده با شبیه‌ساز ۴. برنامه آموزشی تایید شده	آگاهی و درک خطرهای و نظایر کنترلی مرتبط با عملیات بار کشتی‌های حمل گاز مایع، شامل: ۱. انتقال پذیری ۲. انفجار ۳. سمومیت ۴. واکنش پذیری ۵. خوردگی ۶. خطرهای بهداشتی ۷. ترکیب گاز خنثی ۸. خطرهای الکترواستاتیک ۹. بارهای پلیمر شونده مهارت در تنظیم و استفاده از تجهیزات، سامانه‌ها و ابزارهای پایش و کشف گاز آگاهی و درک خطرهای عدم انطباق با قوانین مقررات مرتبط
رویه‌های اجرایی کار با الزامات قانونی، آیین‌نامه‌های کار، مجوزهای کار و نگرانی‌های زیست محیطی انطباق دارد استفاده صحیح از تجهیزات تنفس می‌شود	آزمون و ارزیابی خواهد کسب شده از یک یا چند طریق زیر: ۱. تجربه تایید شده حین خدمت ۲. تجربه تایید شده کشتی آموزشی ۳. آموزش تایید شده با شبیه‌ساز ۴. برنامه آموزشی تایید شده	آگاهی و درک شیوه‌ها انجام ایمن کار، شامل ارزیابی خطر و ایمنی شخصی در کشتی مرتبط با کشتی‌های حمل گاز مایع، شامل: ۱. اقدامات احتیاطی برای ورود به فضاهای بسته (مانند اتاق کپرسور)، از جمله استفاده صحیح از انواع متفاوت تجهیزات تنفسی ۲. اقدامات احتیاطی قبل و درستی تعمیرات و نگهداری، شامل کارهای موتور بر بیمبار، لوله‌کشی و سامانه‌های الکتریکی و کنترل ۳. تدابیر احتیاطی برای کارهای سرد و گرم ۴. تدابیر احتیاطی برای ایمنی الکتریکی ۵. استفاده از تجهیزات حفاظتی شخصی (پی‌پی‌ای) ۶. تدابیر احتیاطی برای سرمازدگی و سوختگی

	ناشی از آن استفاده مناسب از تجهیزات شخصی پایش سمیت	
مقابله با اضطرار نوع و تاثیر اضطرار بموقع شناسایی می شود و اقدامات متقابل با روش های اضطراری و طرح های اقتضایی موجود مطابقت دارد ترتیب اولویت، و سطوح و زمان بندی گزارش دهی و اطلاع رسانی به خدمه کشتی با ماهیت اضطرار تناسب دارد و نشان دهنده و خامت وضعیت است تخلیه، توقف اضطراری و جداسازی با ماهیت اضطرار تناسب دارد و بموقع اجرا می شوند شناسایی و اقدامات ضروری در صورت اضطرار پزشکی یا رهنمودهای بین المللی و شیوه های شناخته شده کنونی کمک های اولیه مطابقت دارد	آزمون و ارزیابی شواهد کسب شده از یک یا چند طریق زیر: ۱. تجربه تایید شده حین خدمت ۲. تجربه تایید شده کشتی آموزشی ۳. آموزش تایید شده یا شبیه ساز ۴. برنامه آموزشی تایید شده	آگاهی و درک روش های اضطراری کشتی های حمل گاز مایع، شامل: ۱. طرح های مقابله اضطراری در کشتی ۲. روش توقف اضطراری عملیات بار ۳. عملیات اضطراری شیر فلکه بار ۴. اقدامات لازم در صورت خرابی سامانه ها یا خدمات ضروری عملیات بار ۵. اطفای حریق در کشتی های حمل گاز مایع ۶. نجات بار به دریا ۷. نجات از فضاها محصور اقداماتی که متعاقب تصادم، به گل نشستن یا نشست در نظر گرفته می شود و درگیر شدن کشتی با بخارات سمی یا قابل اشتعال آگاهی از روش های کمک های اولیه پزشکی و پادزهر در تانکرهای گاز مایع، با رجوع به راهنمای کمک های اولیه پزشکی برای استفاده در سوانح شامل کالاهای خطرناک (ایمنی جی)
اقدامات پیشگیرانه برای جلوگیری از آلودگی محیط زیست	آزمون و ارزیابی شواهد کسب شده از یک یا چند طریق زیر: ۱. تجربه تایید شده حین خدمت ۲. تجربه تایید شده کشتی آموزشی ۳. آموزش تایید شده یا شبیه ساز ۴. برنامه آموزشی تایید شده	درک روش های جلوگیری از آلودگی محیط زیست
پایش و کنترل در انطباق با الزامات قانونی	آزمون و ارزیابی شواهد کسب شده از یک یا چند طریق زیر: ۱. تجربه تایید شده حین خدمت ۲. تجربه تایید شده کشتی آموزشی ۳. آموزش تایید شده یا شبیه ساز ۴. برنامه آموزشی تایید شده	آگاهی و درک مفاد مرتبط کنوانسیون بین المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی ها (مارپول)، اصلاح شده، و سایر اسناد مرتبط سازمان بین المللی دریانوردی، رهنمودهای صنعتی و مقررات بنامری متداول مهارت در استفاده از این نامه آی بی سی و آی جی سی و اسناد مرتبط

بخش الف-۵/۲

حداقل الزامات اجباری برای آموزش و صلاحیت‌های فرماندهان، افسران و ملوانان و سایر خدمه در کشتی‌های مسافری

آموزش مدیریت جمعیت

۱. آموزش مدیریت جمعیت مورد لزوم به موجب بند ۴، مقرر ۵/۲ برای اعضا خدمه که در فهرست‌های تجمع مشخص شده به منظور کمک به مسافران در شرایط اضطراری باید شامل موارد زیر باشد، اما لزوماً نباید محدود به آن‌ها شود:
 ۱. آگاهی از طرح‌های کنترلی و ابزارهای نجات جان اشخاص، شامل:
 - ۱.۱. آگاهی از فهرست‌های تجمع و دستورالعمل‌های اضطراری،
 - ۱.۲. آگاهی از خروجی‌های اضطراری، و
 - ۱.۳. محدودیت‌های استفاده از آسانسورها؛
 ۲. توانایی کمک به مسافران در مسیر دریانوردی در محل تجمع و ایستگاه‌های سوار شدن، شامل:
 - ۲.۱. قابلیت دادن دستورات واضح و دلگرم کننده،
 - ۲.۲. کنترل مسافران در راهروها، راه‌پله‌ها و معابر،
 - ۲.۳. خالی نگاه‌داشتن خروجی‌های اضطراری از موانع،
 - ۲.۴. شیوه‌های موجود برای انتقال اشخاص ناتوان و اشخاص نیازمند کمک‌های خاص، و
 - ۲.۵. جستجوی ایستگاه‌ها
 ۳. روش‌های تجمع، شامل:
 - ۳.۱. اهمیت حفظ نظم،
 - ۳.۲. قابلیت استفاده از روش‌های کاهش و جلوگیری از ترس،
 - ۳.۳. حسب مورد قابلیت استفاده از فهرست اسامی مسافران برای سرشماری تخلیه، و
 - ۳.۴. قابلیت حصول اطمینان از این که مسافران از پوشش مناسب برخوردارند و جلیقه‌های نجات خود را به درستی پوشیده‌اند.

آموزش ایمنی به خدمه ارائه‌کننده خدمات مستقیم به مسافران در محوطه‌های مخصوص مسافران

۲. آموزش ایمنی اضافی مورد لزوم به موجب بند ۵، مقرر ۵/۲ باید احراز حداقل قابلیت‌های زیر را تضمین نماید:

ارتباطات

۱. قابلیت برقراری ارتباط با مسافران در طول شرایط اضطرار، با در نظر داشتن:
 - ۱.۱. زبان یا زبان‌های مناسب ملیت‌های اکثریت مسافران در آن مسیر خاص،
 - ۱.۲. احتمال این که قابلیت استفاده از واژگان مقدماتی انگلیسی برای ارائه دستورات اصلی بتواند به عنوان یک شیوه ارتباطی با یک مسافر نیازمند کمک، عمل نماید، صرف‌نظر از این که آیا مسافر و خدمه از زبان مشترکی استفاده می‌کنند یا نه،
 - ۱.۳. امکان نیاز به برقراری ارتباط به شیوه‌های دیگر در طول اضطرار، مانند نمایش تصاویر، علائم دستی یا جلب توجه اشخاص به محل ارائه دستورات، ایستگاه‌های تجمع، ابزارهای نجات جان اشخاص یا مسیرهای خروج اضطراری، در مواردی که ارتباط شفاهی غیرعملی می‌باشد،
 - ۱.۴. میزان ارائه دستورالعمل‌های کامل ایمنی به مسافران به زبان یا زبان‌های بومی آنها

۱.۵. زبان‌هایی که در طول اضطرار یا تمرین برای اعلام موارد اضطراری به منظور ارایه راهنمایی‌های حیاتی به مسافران و تسهیل کمک‌رسانی خدمه به آنها به کار می‌رود.

ابزارهای نجات جان اشخاص

۲. قابلیت نمایش استفاده از ابزارهای نجات جان شخصی برای مسافران،

روش‌های سوار شدن

۳. سوار و پیاده نمودن مسافران، با توجه خاص به اشخاص ناتوان و اشخاص نیازمند کمک.

آموزش رفتار انسانی و مدیریت بحران

۳. فرماندهان، افسران سرمهندس، افسران ارشد، افسران مهندس دوم و تمامی اشخاص دارای مسئولیت ایمنی مسافران در شرایط اضطراری باید:

۱. آموزش رفتار انسانی و مدیریت بحران ضروری طبق با بند ۶ مقرر ۵/۲ طبق سمت، وظایف و مسئولیت‌های خود طبق تعریف در جدول الف-۵/۲ را با موفقیت گذرانده باشند؛ و
۲. بتوانند شواهدی مبنی بر آرزای استاندارد صلاحیت طبق شیوه‌ها و معیارهای ارزشیابی صلاحیت مندرج در ستون‌های ۳ و ۴ جدول الف-۵/۲ ارایه نمایند.

آموزش ایمنی مسافران، ایمنی بار و یکپارچگی بدنه

۴. آموزش ایمنی مسافران، ایمنی بار و یکپارچگی بدنه مورد لزوم به موجب بند ۷، مقرر ۵/۲ برای فرماندهان، سرمهندسان، افسران ارشد، افسران مهندس دوم و تمامی اشخاص دارای مسئولیت مستقیم درخصوص سوار و پیاده شدن مسافران، بارگیری، تخلیه یا محکم نمودن بار و یا بستن دریچه‌های بدنه در کشتی‌های رو-رو مسافری باید احراز حداقل قابلیت‌های متناسب با وظایف و مسئولیت‌های خود را به صورت زیر تضمین نمایند:

روش‌های بارگیری و سوارشدن

۱. قابلیت اجرای مناسب روش‌های ایجاد شده برای کشتی درخصوص:
 - ۱.۱. بارگیری و تخلیه وسایل نقلیه، ماشین‌های ریلی و سایر واحدهای حمل بار، از جمله ارتباطات لازم،
 - ۱.۲. بالا و پایین آوردن رمب‌های اتصال کشتی به اسکله
 - ۱.۳. نصب و برداشتن عرشه‌های جمع‌شونده وسایل نقلیه
 - ۱.۴. سوار و پیاده نمودن مسافران، با توجه خاص به اشخاص ناتوان و اشخاص نیازمند کمک

حمل کالاهای خطرناک

۲. قابلیت اجرای هرگونه ایمن سازی خاص، الزامات و روشهای مرتبط با حمل کالاهای خطرناک در کشتی‌های رو-رو مسافری

محکم نمودن بارها

۳. قابلیت:
 - ۳.۱. اجرای مناسب مفاد آیین‌نامه اجرای ایمن جینس و محکم نمودن بار درخصوص وسایل نقلیه، ماشین‌های ریلی و سایر واحدهای حمل باری که حمل می‌کنند، و

۳.۲. استفاده مناسب از تجهیزات محکم نمودن بار و مواد تهیه شده، با توجه به محدودیت‌های آن‌ها.

محاسبه تنش، تعادل و تراز طولی

۴. قابلیت:

- ۴.۱. استفاده مناسب از اطلاعات تعادل و تنش وارد شده،
- ۴.۲. محاسبه تعادل و تراز طولی برای شرایط متفاوت بارگیری، با استفاده از محاسبه‌گرهای تعادل یا برنامه‌های رایانه‌ای تهیه شده،
- ۴.۳. محاسبه فاکتور بار برای عرشه‌ها، و
- ۴.۴. محاسبه تاثیر آب توارن و انتقال سوخت بر تعادل، تراز طولی و تنش.

بازکردن، بستن و محکم نمودن دریچه‌های بدنه

۵. قابلیت:

- ۵.۱. اجرای مناسب روش‌های ایجاد شده برای کشتی جهت بازکردن، بستن و محکم نمودن رمپ‌ها و درهای سینه، پاشنه و پهلوها، و کارکرد مناسب با سامانه‌های وابسته به آن‌ها، و
- ۵.۲. اجرای بازرسی پلوم شدن مناسب

هوای عرشه کشتی رو-رو

۶. قابلیت:

- ۶.۱. در صورت وجود، استفاده مناسب از تجهیزات پایش هوا در فضاهای رو-رو، و
- ۶.۲. اجرای مناسب روش‌های ایجاد شده برای کشتی جهت تهویه فضاهای رو-رو در طول تخلیه و بارگیری وسایل نقلیه، در طول سفر و در شرایط اضطراری.

جدول الف-۵/۲

خصوصیات حداقل استاندارد صلاحیت مرتبط با مدیریت بحران و رفتار انسانی

ستون ۱	ستون ۲	ستون ۳	ستون ۴
صلاحیت	دانش، درک و مهارت	شیوه‌های نمایش صلاحیت	معیارهای ارزیابی صلاحیت
سازماندهی روش‌های اضطراری کشتی	<p>آگاهی از:</p> <ol style="list-style-type: none"> طراحی کلی و جانمایی کشتی مقررات ایمنی طرح‌ها و روش‌های ایمنی <p>اهمیت اصول تدوین روش‌های اضطراری خاص کشتی، شامل:</p> <ol style="list-style-type: none"> ازوم طرح‌های برنامه‌ریزی از قبیل و نصرین روش‌های اضطراری در کشتی لرزوم آگاهی و پیروی تمامی خدمه از طرح‌های اضطراری که از قبل برنامه‌ریزی شده با حداکثر دقت ممکن در شرایط اضطرار 	<p>ارزیابی شواهد کسب شده از طریق آموزش تایید شده، نمایش عملی یا چند طرح اضطراری تدوین شده و نمایش عملی</p>	<p>روش‌های اضطراری در کشتی تضمین‌کننده آمادگی برای اقدام در شرایط اضطراری است</p>
بهینه‌سازی استفاده از منابع	<p>قابلیت بهینه‌سازی استفاده از منابع، با توجه به:</p> <ol style="list-style-type: none"> احتمال اینکه منابع موجود ممکن است در یک حالت اضطرار محدود باشد لزوم استفاده کامل از خدمه و تجهیزاتی که بی‌درنگ در دسترس است، و در صورت نیاز تمهید کردن آنها <p>قابلیت سازماندهی تمرین‌های واقعی جهت حفظ آمادگی، با توجه به تجربیات به دست آمده از سوانح گذشته مربوط به کشتی‌های مسافری؛ جلسات توجیهی پس از تمرین‌ها</p>	<p>ارزیابی شواهد کسب شده از طریق آموزش تایید شده، نمایش عملی و آموزش‌ها و تمرین‌های اضطرار در کشتی</p>	<p>طرح‌های اقتضایی استفاده از منابع موجود را بهینه می‌نماید</p> <p>تخصیص وظایف و مسئولیت‌ها بر اساس صلاحیت شناخته شده اشخاص صورت می‌گیرد</p> <p>وظایف و مسئولیت‌های گروه‌ها و اشخاص به روشنی تعریف شده است</p>
کنترل مقابله با اضطرارها	<p>قابلیت ارزیابی اولیه و آرایه مقابله موثر در شرایط اضطراری طبق روش‌های ایجاد شده اضطرار</p> <p>مهارت‌های رهبری</p> <p>قابلیت رهبری و هدایت سایرین در شرایط اضطراری، شامل ازوم:</p> <ol style="list-style-type: none"> ایجاد الگویی برای پیروی در طول شرایط اضطراری تمرکز بر تصمیم‌گیری با توجه به نیاز به اقدام فوری در شرایط اضطراری انگیزش، ترغیب و دلگرم ساختن مسافران و سایر خدمه <p>مدیریت تنش</p> <p>قابلیت تشخیص بروز نمودن علائم تنش زیاد شخصی و سایر اعضاء گروه اضطرار کشتی</p> <p>درک اینکه تنش ناشی از شرایط اضطراری می‌تواند بر عملکرد اشخاص و توانایی آنها در اجرای دستورات و پیروی از روش‌ها موثر باشد</p>	<p>ارزیابی شواهد کسب شده از طریق آموزش تایید شده، نمایش عملی و آموزش‌ها و تمرین‌های اضطرار در کشتی</p>	<p>روش‌ها و اقدامات با اصول موجود و طرح‌های مدیریت بحران در کشتی انطباق دارد</p> <p>اهداف و باه‌رین‌ها مناسب با ماهیت اضطرار هسته، طرح‌های اقتضایی را در نظر می‌گیرند و از منابع موجود به صورت بهینه استفاده می‌کنند</p> <p>اقدامات خدمه به حفظ نظم و کنترل کمک می‌کند</p>

<p>اقدامات اعضا خدمه به حفظ نظم و کنترل کمک می کند</p>	<p>ارزیابی شواهد کسب شده از طریق آموزش تایید شده، نمایش عملی و آموزش‌ها و تمرین‌های اضطرار در کشتی</p>	<p>رفتار انسانی و مقابله‌ها</p> <p>قابلیت کنترل مسافران و سایر خدمه در شرایط اضطراری، شامل:</p> <p>۱. آگاهی از الگوهای واکنشی مسافران و سایر خدمه در شرایط اضطراری، شامل این احتمال که:</p> <p>۱.۱. معمولاً آندکی زمان لازم است تا اشخاص وجود شرایط اضطرار را بپذیرند</p> <p>۱.۲. برخی اشخاص ممکن است وحشت کنند و رفتارهایی به دور از منطق از خود نشان دهند، قابلیت درک آنها کاهش باید و مانند شرایط عادی به دستورات واکنش نشان ندهند</p> <p>۲. آگاهی از این که مسافران و سایر خدمه ممکن است، از جمله:</p> <p>۲.۱. به عنوان لولین واکنش در شرایط نامساعد به دنبال خانواده، دوستان یا وسایل خود بگردند</p> <p>۲.۲. برای فرار از خطر به کابین خود یا نقاط دیگری در کشتی که به اعتقاد آنها امن است پناه ببرند</p> <p>۲.۳. در هنگام خمش کشتی، تمایل به رفتن به عرشه‌های بالاتر داشته باشند</p> <p>۳. درک مشکل احتمالی وحشت ناشی از جدا شدن از خانواده</p>	<p>کنترل مسافران و سایر خدمه در شرایط اضطراری</p> <p>کنترل مسافران و سایر خدمه در شرایط اضطراری (ادامه)</p>
<p>در طول اضطرار، اطلاعات از تمامی منابع موجود یا حداکثر سرعت جمع‌آوری، ارزیابی، تایید و بازیابی می‌شود</p> <p>اطلاعات اوابه شده به اشخاص، گروه‌های مقابله اضطراری و مسافران دقیق، مرتبط و بموقع است</p> <p>مسافران به صورت مستمر از ماهیت اضطرار و اقدامات درخواست شده از آنها مطلع می‌شوند</p>	<p>ارزیابی شواهد کسب شده از طریق نمایش عملی، تمرین و آموزش تایید شده</p>	<p>قابلیت برقراری و حفظ ارتباطات موثر، شامل:</p> <p>۱. اهمیت استفاده از دستورالعمل‌ها و گزارش‌های واضح و مختصر</p> <p>۲. لزوم ترغیب تبادل اطلاعات و بازخورد از مسافران و سایر خدمه</p> <p>قابلیت اوابه اطلاعات مرتبط به مسافران و سایر خدمه در شرایط اضطراری، مطلع نگاه داشتن آنها از شرایط کلی و اعلام هرگونه اقدام درخواست شده از آنها، با توجه به:</p> <p>۱. زبان یا زبان‌های ملیت‌های اکثریت مسافران و سایر خدمه روی کشتی در آن مسیر</p> <p>۲. لزوم احتمالی برقراری ارتباط به شیوه‌های دیگر در طول اضطرار، مانند نمایش تصاویر، علائم دستی یا جلب توجه اشخاص به سطل آرایه دستورات، ایستگاه‌های تجمع، ابزارهای نجات جان اشخاص یا مسیرهای خروج اضطراری، در مواردی که ارتباط شفاهی عملی نمی باشد</p> <p>۳. زبان‌هایی که در طول اضطرار یا تمرین برای اعلام موارد اضطراری به منظور آرایه راهنمایی‌های حیاتی به مسافران و تسهیل کمک‌رسانی خدمه به آنها به کار می‌رود.</p>	<p>برقراری و حفظ ارتباطات موثر</p>

فصل ششم

استانداردهای مرتبط با فعالیت‌های اضطراری، ایمنی حرفه‌ای، امنیت، مراقبت‌های پزشکی و بقا

بخش الف-۶/۱

حداقل الزامات اجباری برای آشنایی‌های ایمنی، آموزش و دستورالعمل پایه برای تمامی دریانوردان

آموزش آشنایی‌های ایمنی

۱. پیش از ارجاع نمودن وظیفه در کشتی، تمامی اشخاص استخدام شده یا شاغل در یک کشتی دریایی، به غیر از کشتی‌های مسافری، باید آموزش آشنایی تایید شده درباره فنون بقای شخصی یا اطلاعات و دستورالعمل‌های کافی، با توجه به راهنمایی مندرج در بخش (ب) حاصل نمایند تا بتوانند:
 ۱. با سایر اشخاص در کشتی درباره مسایل اولیة ایمنی ارتباط برقرار و علایم و نمادهای اطلاعات ایمنی و علایم و اژیرهای هشداردهنده را درک نمایند؛
 ۲. بدانند در موارد زیر چه اقدامی انجام دهند:
 - ۲.۱. افتادن نفر در آب
 - ۲.۲. کشف آتش یا دود، یا
 - ۲.۳. به صدا درآمدن اژیر آتش یا تخلیه کشتی؛
 ۳. ایستگاه‌های سوارشدن و تجمع و مسیرهای فرار اضطراری را شناسایی نمایند؛
 ۴. جلیقه‌های نجات را بیابند و بپوشند؛
 ۵. اژیر را به صدا درآورند و از کاربرد تجهیزات قابل حمل اطفای حریق آگاهی پایه داشته باشند؛
 ۶. در مواجهه با یک سانحه یا اضطرار پزشکی دیگر، اقدامات فوری را پیش از درخواست کمک‌های بیشتر در کشتی انجام دهند؛ و
 ۷. درهای ضدحریق، ضدآب و ضدهوای نصب شده در آن کشتی خاص، به غیر از دریچه‌های بدنه را باز کنند و ببندند.

آموزش مقدماتی^۱

۲. دریانوردان استخدام شده یا شاغل در هر سمتی بر روی کشتی به عنوان بخشی از خدمه دارای وظایف تعیین شده ایمنی و جلوگیری از آلودگی در طول فعالیت کشتی باید، پیش از ارجاع هرگونه وظیفه‌ای در کشتی:
 ۱. پرهیزمند شدن از آموزش پایه تایید شده یا دستورالعمل‌ها درباره موارد زیر:
 - ۱.۱. فنون بقای شخصی، آن طور که در جدول الف-۱-۶/۱ تنظیم گردیده،
 - ۱.۲. جلوگیری و اطفای حریق، آن طور که در جدول الف-۲-۶/۱ تنظیم گردیده،
 - ۱.۳. کمک‌های اولیه پایه، آن طور که در جدول الف-۳-۶/۱، تنظیم گردیده، و
 - ۱.۴. ایمنی شخصی و مسئولیت‌های اجتماعی، آن طور که در جدول الف-۴-۶/۱ تنظیم گردیده؛
 ۲. الزام آرایه شواهدی مبنی بر احراز استاندارد مورد لزوم صلاحیت به منظور عهده‌دارشدن اجرای فعالیت‌ها، وظایف و مسئولیت‌های مندرج در ستون ۱ جداول الف-۱-۶/۱، الف-۲-۶/۱، الف-۳-۶/۱ و الف-۴-۶/۱ از طریق:

^۱ از دوره (های) الگوی سازمان بین‌المللی دریانوردی می‌توان در زمینه تدوین دوره‌ها استفاده نمود.

- ۳.۱. احراز صلاحیت طبق شیوه‌ها و معیارهای ارزشیابی صلاحیت مندرج در ستون‌های ۳ و ۴ آن جدول را به نمایش بگذارند، یا
- ۳.۲. آزمون یا ارزیابی مستمر به عنوان بخشی از یک برنامه آموزشی تأیید شده درباره موضوعات مندرج در ستون ۲ جدول فوق.
- ۳ از دریاوردانی که طبق بند ۲ آموزش پایه شایسته هستند باید خواسته شود که هر پنج سال، شواهدی مبنی بر حفظ استاندارد مورد لزوم صلاحیت را برای عهده‌دار شدن اجرای فعالیت‌ها، وظایف و مسئولیت‌های مندرج در ستون ۱ و ۲ جدول الف-۱-۶/۱ و الف-۲-۶/۱ ارائه نمایند.
- ۴ اعضا می‌توانند تجربه و آموزش در کشتی را به عنوان حفظ استاندارد مورد لزوم صلاحیت در زمینه‌های زیر بپذیرند:
 ۱. فنون بقای شخصی، آن طور که در جدول الف-۱-۶/۱ تنظیم گردیده:
 - ۱.۱ پوشیدن جلیقه نجات؛
 - ۱.۲ سوار شدن بر شناور بقا از کشتی در حالی که جلیقه نجات را بر تن دارد؛
 - ۱.۳ انجام اقدامات اولیه در سوار شدن به قایق نجات با هدف افزایش شانس بقا؛
 - ۱.۴ به آب انداختن لنگر چتری یا لنگر دریایی قایق نجات؛
 - ۱.۵ کار با تجهیزات شناور بقا؛ و
 - ۱.۶ کار با ابزارهای مکان‌یابی، شامل تجهیزات رادیویی؛
 ۲. جلوگیری از حریق و اطفای حریق، آن طور که در جدول الف-۲-۶/۱ تنظیم گردیده:
 - ۲.۱ استفاده از تجهیزات خود تنفسی؛ و
 - ۲.۲ انجام عملیات نجات در فضای پردهود، با استفاده از ابزارهای تأیید شده تولید دود، در حالی که تجهیزات تنفسی را دربرداشته باشد.

معافیت‌ها

- ۵ مرجع دریایی در ارتباط با کشتی‌ها به غیر از کشتی‌های مسافری دارای ظرفیت ناخالص بیش‌تر از ۵۰۰ تن فعال در سفرهای بین‌المللی و تانکرها، اگر معتقد باشد اندازه و طول کشتی، ویا مشخصات سفر آن به گونه‌ای است که اجرای الزامات کامل این بخش را غیرموجه یا غیرممکن می‌سازد، می‌تواند، ضمن توجه خاص به ایمنی کشتی، ایمنی اشخاص روی کشتی، دارایی‌ها و حفاظت محیط زیست دریایی، تا همان حدود دریاوردان آن کشتی یا آن نوع از کشتی‌ها را از اجرای برخی الزامات معاف نماید.

جدول الف-۱-۶

خصوصیات حداقل استاندارد صلاحیت در فتون بقای شخصی

ستون ۴	ستون ۳	ستون ۲	ستون ۱
معیارهای ارزیابی صلاحیت	شیوه‌های نمایش صلاحیت	دانش، درک و مهارت	صلاحیت
<p>اقدام در نظر گرفته شده پس از شنیدن علایم تجمع با اضطرار موردنظر تناسب داشته و با روش‌های موجود انطباق دارد</p> <p>زمان‌بندی و ترتیب اقدامات اشخاص با شرایط و وضعیت غالب تناسب دارد و خطرها و تهدیدهای بالقوه را برای نجات کاهش می‌دهد</p> <p>شیوه سوارشدن به شناور بقا مناسب است و خطری برای سایر نجات یافتگان ایجاد نمی‌کند</p> <p>اقدامات اولیه پس از ترک کشتی و روش‌ها و اقدامات در آب خطرها برای بقا را به حداقل می‌رساند</p>	<p>ارزیابی شواهد کسب شده از طریق دستورالعمل‌های تایید شده، یا طی شرکت در یک دوره تایید شده، یا آموزش یا تجربه تایید شده حین خدمت و آزمون، شامل نمایش عملی صلاحیت:</p> <ol style="list-style-type: none"> ۱. پوشیدن جلیقه نجات ۲. پوشیدن و استفاده از لباس غوطه‌وری ۳. پریدن ایمن از ارتفاع در آب ۴. برگرداندن قایق بادی نجات واژگون شده در حالی که جلیقه نجات را بر تن دارد ۵. شنا در حالی که جلیقه نجات را بر تن داشته باشد ۶. شناور ماندن بدون جلیقه نجات ۷. سوار شدن به شناور بقا از کشتی و آب در حالی که جلیقه نجات را بر تن دارد ۸. انجام اقدامات اولیه در سوار شدن به شناور بقا به منظور افزایش شانس بقا ۹. به آب انداختن لنگر چتری یا لنگر دریا ۱۰. کار با تجهیزات شناور بقا ۱۱. کار با دستگاه‌های مکان‌یابی، از جمله تجهیزات رادیویی. 	<p>انواع شرایط اضطراری که ممکن است بروز نماید، مانند برخورد، حریق یا آب‌گرفتگی</p> <p>انواع تجهیزات نجات جان اشخاص متداول در کشتی‌ها</p> <p>تجهیزات موجود در شناور بقا</p> <p>محل تجهیزات نجات جان شخصی اصول مرتبط با بقا، شامل:</p> <ol style="list-style-type: none"> ۱. ارزش آموزش و تمرین‌ها ۲. تجهیزات و لباس‌های حفاظت شخصی ۳. لزوم آمادگی برای هرگونه اضطرار ۴. اقدامات لازم در صورت فراخوانی به ایستگاه‌های شناور بقا ۵. اقداماتی که باید در صورت لزوم ترک کشتی انجام داد ۶. اقدامات ضروری هنگام قرار گرفتن شخص در آب ۷. اقدامات لازم در زمان بودن در شناور بقا ۸. خطرهای اصلی برای نجات‌یافتگان 	<p>بقا در دریا در صورت ترک کشتی</p>

جدول الف-۲-۶/۱

خصوصیات حداقل استاندارده صلاحیت در جلوگیری از حریق و اطفای حریق

ستون ۴	ستون ۳	ستون ۲	ستون ۱
معیارهای ارزیابی صلاحیت	شیوه‌های نمایش صلاحیت	دانش، درک و مهارت	صلاحیت
اقدامات اولیه پس از آگاهی از شرایط اضطرار با رویه‌ها و شیوه‌های موجود انطباق دارد اقدامات در نظر گرفته شده پس از شنیدن اعلام تجمع یا اضطرار موردنظر تناسب و با روش‌های موجود انطباق دارد	ارزیابی شواهد کسب شده از طریق دستورالعمل‌های تایید شده یا حضور در یک دوره تایید شده	سازماندهی اطفای حریق در کشتی محل تجهیزات اطفای حریق و مسیرهای فرار اضطراری عوامل حریق و انفجار (مثلت حریق) انواع و منابع شعله‌ور شدن مواد قابل اشتعال، خطرهای حریق و گسترش حریق لزوم هوشیار بودن در تمامی اوقات انجام اقدامات لازم در کشتی سامانه‌های کشف حریق و دود و آژیر خودکار طبقه‌بندی حریق و مواد قابل استفاده برای اطفاء	تقلیل خطر حریق و حفظ آمادگی برای واکنش در شرایط اضطراری شامل حریق
البسه و تجهیزات با ماهیت عملیات اطفای حریق تناسب دارد زمان‌بندی و ترتیب اقدامات شخصی با شرایط و موقعیت غالب تناسب دارد موقعیت در اطفای حریق با	ارزیابی شواهد کسب شده از طریق دستورالعمل‌های تایید شده یا حضور در یک دوره تایید شده، از جمله نمایش عملی در فضاهایی که دارای امکان ایجاد شرایط آموزشی واقع‌گرایانه است (مانند شبیه‌سازی شرایط کشتی) و در صورت امکان، در تاریکی، به منظور بررسی توانایی: ۱. استفاده از انواع مختلف	تجهیزات اطفای حریق و محل آن‌ها در کشتی دستورالعمل در خصوص: ۱. تاسیسات ثابت ۲. لباس‌های مبارزه با حریق ۳. تجهیزات شخصی ۴. دستگاه‌ها و تجهیزات اطفای حریق ۵. شیوه‌های اطفای حریق ۶. مواد اطفای حریق	مقابله و اطفای حریق

استفاده از فنون، روش‌ها و مواد اطفای حریق مناسب	۱. کپسول‌های اطفای حریق ۲. استفاده از دستگاه‌های خود تنفسی	۷. روش‌های اطفای حریق ۸. استفاده از تجهیزات تنفسی برای مبارزه با حریق و تاثیر آنها در عملیات نجات	
فنون و روش‌های دستگاه‌های تنفسی با روش‌ها و رویه‌های قابل قبول منطبق است	۳. اطفای حریق‌های کوچک، مانند حریق‌های الکتریکی، حریق‌های نفتی، حریق‌های پروپین		
	۴. اطفای حریق‌های بزرگ با آب، با استفاده از نازل‌های جت آب و افشانه آب		
	۵. اطفای حریق‌ها با کف، پودر یا هرگونه ماده شیمیایی مناسب دیگر		
	۶. ورود و عبور، به همراه طناب نجات اما بدون دستگاه‌های تنفسی، از یک محفظه که در آن کف با انبساط زیاد در آن تزریق شده است		
	۷. اطفای حریق در فضاهای محصور، پرودود با استفاده از تجهیزات خود تنفسی		
	۸. اطفای حریق با آب مه‌پاش یا هرگونه مواد مناسب دیگر در فضای اقامتگاه یا موتورخانه شبیه‌سازی شده با حریق و دود غلیظ		
	۹. اطفای حریق نفتی با شیپورهای مه‌پاش و نازل‌های افشانه آب، پودر شیمیایی خشک یا شیپورهای کف‌پاش		
	۱۰. انجام نجات در فضای پرودود با استفاده از تجهیزات تنفسی		

جدول الف-۳-۶/۱

خصوصیات حداقل استاندارد صلاحیت در کمک‌های اولیه مفدماتی

ستون ۴	ستون ۳	ستون ۲	ستون ۱
معیارهای ارزیابی صلاحیت	شیوه‌های نمایش صلاحیت	دانش، درک و مهارت	صلاحیت
شیوه و زمان‌بندی فعال کردن آژیر با شرایط سانحه یا اضطرار پزشکی تناسب دارد شناسایی وخامت، ماهیت و علل احتمالی جراحات بموقع و کامل است و اولویت و ترتیب اقدامات با هرگونه خطر بالقوه جدی برای جان اشخاص تناسب دارد خطر آسیب‌های بیشتر به خود اشخاص یا مصدوم در تمامی اوقات به حداقل می‌رسد.	ارزیابی شواهد کسب شده از طریق دستورالعمل‌های تایید شده یا حضور در یک دوره تایید شده	ارزیابی نیازهای مصدومین و خطرهای متوجه ایمنی خود شخص درک ساختار و فعالیت بدن درک اقدامات فوری که باید در شرایط اضطرار در نظر گرفت، از جمله قابلیت: ۱. قراردادن صحیح مصدومین ۲. اجرای فنون به هوش آوردن ۳. کنترل خونریزی ۴. اعمال اقدامات مناسب مدیریت اولیه شوک ۵. اعمال اقدامات مناسب در مورد سوختگی و تاول، شامل سوانح ناشی از جریان الکتریکی ۶. نجات و انتقال مصدومین ۷. انجام بانسمان و استفاده از اقلام موجود در کیف اورژانس	انجام اقدامات فوری پس از مواجهه با سانحه یا اضطرار پزشکی دیگر

جدول الف-۴-۶/۱

خصوصیات حداقل استاندارد صلاحیت در ایمنی فردی و مسئولیت‌های اجتماعی

ستون ۴	ستون ۳	ستون ۲	ستون ۱
معیارهای ارزیابی صلاحیت	شیوه‌های نمایش صلاحیت	دانش، درک و مهارت	صلاحیت
اقدامات اولیه پس از آگاهی از شرایط اضطرار با روش‌های موجود مقابله با اضطرار انطباق دارد اطلاعات ارائه شده در خصوص فعال کردن آژیر بموقع، دقیق، کامل و واضح است	ارزیابی شواهد کسب شده از طریق دستورالعمل‌های تایید شده یا حضور در یک دوره تایید شده	انواع شرایط اضطراری ممکن، مانند تصادم، حریق یا آب‌گرفتگی آگاهی از طرح‌های اختیابی کشتی برای مقابله با اضطرارها علائم اضطراری و وظایف خاص محول شده به اعضا خدمه در فهرست تجمع، ایستگاه‌های تجمع، استفاده صحیح از تجهیزات ایمنی شخصی اقدامات لازم در صورت کشف شرایط اضطراری بالقوه، مانند تصادم، حریق، آب‌گرفتگی یا نفوذ آب به کشتی اقدامات لازم در صورت شنیدن آژیر اضطراری ارزش آموزش و تمرین آگاهی از مسیرهای فرار و سامانه‌های ارتباط داخلی و اعلام خطر	انطباق با روش‌های اضطراری
روش‌های سازمانی طراحی شده برای ایمن‌سازی محیط زیست دریایی در تمامی اوقات رعایت می‌شود	ارزیابی شواهد کسب شده از طریق دستورالعمل‌های تایید شده یا حضور در یک دوره تایید شده	آگاهی مقدماتی از تأثیرات کشتیرانی بر محیط زیست دریایی و اثرات آلودگی تصادفی یا عملیاتی بر آن روش‌های پایه حفاظت از محیط زیست آگاهی مقدماتی از پیچیدگی و تنوع محیط زیست دریایی	اتخاذ اقدامات پیشگیرانه برای جلوگیری از آلودگی محیط زیست دریایی
رویه‌های انجام ایمن کار رعایت شده و تجهیزات ایمنی و حفاظتی مناسب در تمامی اوقات استفاده می‌شود	ارزیابی شواهد کسب شده از طریق دستورالعمل‌های تایید شده یا حضور در یک دوره تایید شده	اهمیت رعایت رویه‌های انجام ایمن کار در تمامی اوقات تجهیزات ایمنی و حفاظتی در دسترس برای	رعایت رویه‌های انجام ایمن کار

		<p>حفاظت در برابر خطرهای بالقوه در کشتی.</p> <p>اقدامات پیشگیرانه لازم پیش از ورود به فضاهای محصور</p> <p>آشنایی با تدابیر بین‌المللی مرتبط برای جلوگیری از سانحه و بهداشت حرفه‌ای^۱</p>	
<p>ارتباطات در تمامی اوقات به صورت موثر و واضح برقرار می‌شود</p>	<p>ارزیابی شواهد کسب شده از طریق دستورالعمل‌ها تایید شده یا حضور در یک دوره تایید شده</p>	<p>درک اصول و موانع ارتباطات موثر میان اشخاص و گروه‌ها در کشتی</p> <p>قابلیت برقراری و حفظ ارتباطات موثر</p>	<p>کمک به ارتباطات موثر در کشتی</p>
<p>استانداردهای کاری و رفتاری مورد انتظار در تمامی اوقات رعایت می‌شود</p>	<p>ارزیابی شواهد کسب شده از طریق دستورالعمل‌ها تایید شده یا حضور در یک دوره تایید شده</p>	<p>اهمیت حفظ روابط کاری و انسانی مناسب در کشتی</p> <p>شیوه‌ها و اصول پایه کار گروهی، شامل حل اختلافات</p> <p>مسئولیت‌های اجتماعی، شرایط استخدام، حقوق و تعهدات شخصی، خطرهای سوءاستفاده از الکل و دارو</p>	<p>کمک به روابط انسانی موثر در کشتی</p>
<p>شیوه‌های مدیریت خدمتی رعایت شده و اقدامات مناسب در تمامی اوقات اتخاذ می‌شود</p>	<p>ارزیابی شواهد کسب شده از طریق دستورالعمل‌های تایید شده یا حضور در یک دوره تایید شده</p>	<p>اهمیت داشتن استراحت لازم</p> <p>تاثیرات خواب، برنامه‌ریزی‌ها و روال (رژیم) شبانه‌روزی در خدمتی</p> <p>تاثیرات فشارهای جسمانی بر دریانوردان</p> <p>تاثیرات فشارهای محیطی در داخل و خارج از کشتی، و اثرات آن بر دریانوردان</p> <p>تاثیرات تغییرات برنامه‌ریزی بر خدمتی دریانوردان</p>	<p>درک و اتخاذ اقدامات لازم برای کنترل خدمتی</p>

^۱ از آیین‌نامه عملکرد سازمان بین‌المللی کار برای پیشگیری از سانحه در کشتی‌ها و بنادر می‌توان در زمینه تدوین این دوره‌ها استفاده نمود.

بخش الف-۶/۲

حداقل الزامات اجباری برای صدور گواهینامه‌های مهارت در شناور بقا، قایق‌های نجات و قایق‌های نجات تندر و مهارت در شناور بقا و قایق‌های نجات به غیر از قایق‌های نجات تندر و

استاندارد صلاحیت

- ۱ لازم است از هر متقاضی دریافت گواهینامه مهارت برای شناور بقا و قایق‌های نجات به غیر از قایق‌های نجات تندر و خواسته شود که صلاحیت عهده‌دار شدن فعالیت‌ها، وظایف و مسئولیت‌های فهرست شده در ستون ۱ جدول الف-۶/۲ را از خود به نمایش بگذارد.
- ۲ سطح آگاهی از موضوعات فهرست شده در ستون ۲ جدول الف-۶/۲ باید برای به‌آب‌اندازی و کنترل شناور بقا یا قایق نجات توسط متقاضی در شرایط اضطراری کافی باشد.^۱
- ۳ به منظور دستیابی به سطح مورد لزوم دانش نظری، درک و مهارت، آموزش و تجربه دریایی باید توصیه‌های مندرج در بخش (ب) این آیین‌نامه را دربرگیرد.
- ۴ لازم است از هر متقاضی دریافت گواهینامه خواسته شود که شواهدی مبنی بر احراز استاندارد صلاحیت لازم به یکی از روش‌های زیر ارائه نمایند:
 - ۱ احراز صلاحیت عهده‌دار شدن فعالیت‌ها، وظایف و مسئولیت‌های فهرست شده در ستون ۱ جدول الف-۶/۲ طبق شیوه‌های نمایش صلاحیت و معیارهای ارزیابی مندرج در ستون‌های ۳ و ۴ آن جدول را به نمایش بگذارد؛ و
 - ۲ آزمون یا ارزیابی مستمر به عنوان بخشی از یک برنامه آموزشی تأیید شده که در برگرفته موارد تنظیم شده در ستون ۲ جدول الف-۶/۲ باشد.
- ۵ دریاوردنی که طبق بند ۴ در شناور بقا و قایق‌های نجات به غیر از قایق‌های نجات تندر و شایستگی دارند باید هر پنج سال شواهدی مبنی بر حفظ استانداردهای مورد لزوم صلاحیت جهت عهده‌دار شدن فعالیت‌ها، وظایف و مسئولیت‌های فهرست شده در ستون ۱ از جدول الف-۶/۲ را ارائه دهند.
- ۶ انضا می‌تواند تجربه و آموزش در کشتی را برای حفظ استاندارد صلاحیت لازم از جدول الف-۶/۲ را در موارد زیر بپذیرند:
 - ۱ قبول مسئولیت شناور بقا یا قایق نجات در طول به‌آب‌اندازی و پس از آن؛
 - ۱.۱ تفسیر علامت‌های روی شناور بقا به معنای تعداد اشخاصی که در نظر است حمل گردد؛
 - ۱.۲ صدور دستورات مناسب برای به‌آب‌اندازی و سوار شدن به شناور بقا، جداسدن از کشتی و مدیریت و پیاده کردن اشخاص از شناور بقا؛
 - ۱.۳ آماده‌سازی و به‌آب‌اندازی ایمن شناور بقا و جداسدن سریع از پهلو کشتی؛ و
 - ۱.۴ جمع‌آوری ایمن شناور بقا و قایق‌های نجات؛
- ۲ مدیریت نجات‌یافتگان و شناور بقا پس از ترک کشتی؛
 - ۲.۱ پارو زدن و هدایت قایق و جهت‌یابی به کمک قطب نما؛
 - ۲.۲ استفاده از افلام شخصی شناور بقا، به استثناء افلام آتش‌زا؛ و
 - ۲.۳ نصب دستگاه‌ها برای کمک به موقعیت‌یابی.
- ۳ استفاده از دستگاه‌های مکان‌یابی، شامل تجهیزات ارتباطی و علامت‌دهی؛
 - ۳.۱ استفاده از تجهیزات قابل حمل رادیویی برای شناور بقا؛ و
 - ۳.۲ استفاده از تجهیزات قابل حمل رادیویی برای شناور بقا؛ و
 - ۳.۳ استفاده از تجهیزات قابل حمل رادیویی برای شناور بقا؛ و
 - ۳.۴ استفاده از تجهیزات قابل حمل رادیویی برای شناور بقا؛ و
- ۴ ارائه کمک‌های اولیه به نجات‌یافتگان.

^۱ از دوره (های) الگوی سازمان بین‌المللی دریاوردی می‌توان در زمینه تدوین دوره‌ها استفاده نمود.

مهارت در زمینه قایق‌های نجات تندرو

استاندارد صلاحیت

- ۷ لازم است از هر متقاضی دریافت گواهینامه حرفه‌ای در زمینه قایق‌های نجات تندرو خواسته شود که صلاحیت عهده‌دار شدن فعالیت‌ها، وظایف و مسئولیت‌های فهرست شده در ستون ۱ جدول الف-۲-۶/۲ را از خود به نمایش بگذارد.
- ۸ سطح آگاهی از موضوعات فهرست شده در ستون ۲ جدول الف-۲-۶/۲ باید برای به‌آب‌اندازی و کنترل قایق نجات تندرو توسط متقاضی در شرایط اضطراری کافی باشد.^۱
- ۹ به منظور دستیابی به سطح مورد لزوم دانش نظری، درک و مهارت، آموزش و تجربه دریایی باید توصیه‌های مندرج در بخش (ب) این آیین‌نامه را دربربگیرد.
- ۱۰ لازم است از هر متقاضی دریافت گواهینامه خواسته شود که شواهدی مبنی بر احراز استاندارد صلاحیت لازم به یکی از روش‌های زیر را ارائه نماید:
 - ۱ احراز صلاحیت عهده‌دار شدن فعالیت‌ها، وظایف و مسئولیت‌های فهرست شده در ستون ۱ جدول الف-۲-۶/۲ طبق شیوه‌های نمایش صلاحیت و معیارهای ارزشیابی صلاحیت مندرج در ستون‌های ۳ و ۴ آن جدول را به نمایش بگذارد؛ و
 - ۲ آزمون یا ارزیابی مستمر به عنوان بخشی از یک برنامه آموزشی تأیید شده در برگیرنده موارد تنظیم شده در ستون ۲ جدول الف-۲-۶/۲ دریاوردانی که طبق بند ۱۰ در قایق‌های نجات تندرو شایستگی دارند باید هر پنج سال شواهدی مبنی بر حفظ استانداردهای مورد لزوم صلاحیت جهت عهده‌دار شدن فعالیت‌ها، وظایف و مسئولیت‌ها فهرست شده در ستون ۱ از جدول الف-۲-۶/۲ را ارائه دهند.
 - ۱۲ اعضا می‌توانند تجربه و آموزش در کشتی را برای حفظ استاندارد صلاحیت لازم از جدول الف-۲-۶/۲ را بپذیرند:
 - ۱ قبول مسئولیت قایق نجات تندرو در طول به‌آب‌اندازی و پس از آن:
 - ۱.۱ کنترل به‌آب‌اندازی و بازگرداندن ایمن قایق نجات تندرو به کشتی؛
 - ۱.۲ راهبری قایق نجات تندرو در هوای غالب و شرایط دریایی؛
 - ۱.۳ استفاده از تجهیزات ارتباطی و علامت‌دهی بین قایق نجات تندرو، بالنگرد و کشتی؛
 - ۱.۴ استفاده از تجهیزات اضطراری موجود؛ و
 - ۱.۵ اجرای الگوهای جستجو، با در نظر گرفتن عوامل محیط زیستی.

^۱ از دوره (های) الگوی سازمان بین‌المللی دریانوردی می‌توان در زمینه تدوین دوره‌ها استفاده نمود

جدول الف-۱-۲/۶

خصوصیات حداقل استاندارد صلاحیت در شناور بقا و قایق‌های نجات به غیر از قایق‌های نجات تندرو

ستون ۱	ستون ۲	ستون ۳	ستون ۴
صلاحیت	دانش، درک و مهارت	شیوه‌های نمایش صلاحیت	معیارهای ارزیابی صلاحیت
کنترل شناور بقا یا قایق نجات در طول به‌آب‌اندازی و پس از آن	ساختار و تجهیزات شناور بقا و قایق نجات و اقلام انفرادی از تجهیزات آنها	ارزیابی شواهد کسب شده از طریق نمایش عملی قابلیت: ۱. بر گرداندن قایق نجات واژگون با جلیقه نجات بر تن ۲. تفسیر علامت‌های روی شناور بقا به معنی تعداد اشخاص سجاز به حمل؛ ۳. صدور دستورات مناسب برای به آب اندازی و سوار شدن به شناور بقا، جدا شدن سریع از کشتی و راهبری و پیاده کردن اشخاص از شناور بقا؛ ۴. آماده‌سازی و به آب اندازی ایمن شناور بقا، جدانشدن سریع از پهلو کشتی و کار با ابزارهای رهاسازی قایق با بار و بدون بار ۵. بازگرداندن ایمن شناور بقا و قایق‌های نجات به کشتی، از جمله تنظیم مجدد ابزارهای رهاسازی با بار و بدون بار به طور مناسب.	آماده‌سازی، سوار شدن و به‌آب‌اندازی شناور بقا در حوزه محدودیت‌های تجهیزات است و شناور بقا را قادر می‌سازد با ایمنی از کشتی جدا شود اقدامات اولیه در هنگام ترک کشتی خطرها را به حداقل می‌رساند بازگرداندن شناور بقا و قایق‌های نجات به کشتی در حوزه محدودیت‌های تجهیزات است از تجهیزات طبق دستورالعمل‌های تولیدکننده درباره رهاسازی و بازگرداندن آنها به حالت اول استفاده می‌شود.
شیوه‌های به‌آب‌اندازی شناور بقا در دریای متلاطم	انواع دستگاه‌های مختلف مورد استفاده برای به‌آب‌اندازی شناور بقا و قایق‌های نجات	۴. آماده‌سازی و به آب اندازی ایمن شناور بقا، جدانشدن سریع از پهلو کشتی و کار با ابزارهای رهاسازی قایق با بار و بدون بار ۵. بازگرداندن ایمن شناور بقا و قایق‌های نجات به کشتی، از جمله تنظیم مجدد ابزارهای رهاسازی با بار و بدون بار به طور مناسب.	از تجهیزات طبق دستورالعمل‌های تولیدکننده درباره رهاسازی و بازگرداندن آنها به حالت اول استفاده می‌شود.
شیوه‌های بازگرداندن شناور بقا به کشتی	اقداماتی که پس از ترک کشتی باید در نظر گرفت	۴. آماده‌سازی و به آب اندازی ایمن شناور بقا، جدانشدن سریع از پهلو کشتی و کار با ابزارهای رهاسازی قایق با بار و بدون بار ۵. بازگرداندن ایمن شناور بقا و قایق‌های نجات به کشتی، از جمله تنظیم مجدد ابزارهای رهاسازی با بار و بدون بار به طور مناسب.	از تجهیزات طبق دستورالعمل‌های تولیدکننده درباره رهاسازی و بازگرداندن آنها به حالت اول استفاده می‌شود.
خطرات مرتبط با استفاده از ابزارهای رهاسازی قایق با بار	خطراتی که پس از ترک کشتی باید در نظر گرفت	۴. آماده‌سازی و به آب اندازی ایمن شناور بقا، جدانشدن سریع از پهلو کشتی و کار با ابزارهای رهاسازی قایق با بار و بدون بار ۵. بازگرداندن ایمن شناور بقا و قایق‌های نجات به کشتی، از جمله تنظیم مجدد ابزارهای رهاسازی با بار و بدون بار به طور مناسب.	از تجهیزات طبق دستورالعمل‌های تولیدکننده درباره رهاسازی و بازگرداندن آنها به حالت اول استفاده می‌شود.
آگاهی از روش‌های نگهداری	خطراتی که پس از ترک کشتی باید در نظر گرفت	۴. آماده‌سازی و به آب اندازی ایمن شناور بقا، جدانشدن سریع از پهلو کشتی و کار با ابزارهای رهاسازی قایق با بار و بدون بار ۵. بازگرداندن ایمن شناور بقا و قایق‌های نجات به کشتی، از جمله تنظیم مجدد ابزارهای رهاسازی با بار و بدون بار به طور مناسب.	از تجهیزات طبق دستورالعمل‌های تولیدکننده درباره رهاسازی و بازگرداندن آنها به حالت اول استفاده می‌شود.
به کارگیری موتور شناور بقا	شیوه‌های روشن کردن و استفاده از موتور شناور بقا و تجهیزات آن در کنار استفاده از اظفا کننده حریق موجود	ارزیابی شواهد کسب شده از طریق نمایش عملی قابلیت روشن کردن و استفاده از موتور قایق‌های نجات روبا	رانش وجود دارد و به صورت لازم برای موتورکردن حفظ می‌شود

یا سرپوشیده		
<p>مدیریت نجات‌یافتگان بنا شرایط و موقعیت غالب تناسب دارد</p>	<p>ارزیابی شواهد کسب شده از طریق نمایش عملی قابلیت:</p> <ol style="list-style-type: none"> ۱. پارو زدن و هدایت قایق و جهت‌یابی به کمک قطب‌نما ۲. استفاده از اقلام تجهیزات ۳. انفرادی شناور بقا راه‌اندازی وسایل موقعیت‌یابی شناور 	<p>مدیریت نجات‌یافتگان و شناور بقا یس از ترک کشتی</p> <p>استفاده از طناب، لنگردریایی و سایر تجهیزات</p> <p>جیره‌بندی آب و غذا در شناور بقا</p> <p>اقدامات برای افزایش احتمال پیدا شدن و محل شناور بقا</p> <p>شیوه‌های نجات با بالگرد</p> <p>تاثیرات سرمازدگی و پیشگیری از آن</p> <p>استفاده از البسه و پوشش‌های محافظ، شامل لباس‌های شناوری و کمک‌های حفاظت حرارتی</p> <p>استفاده از قایق‌های نجات و قایق‌های موتوری نجات برای جمع‌آوری قایق‌های بادی نجات و نجات نجات‌یافتگان و اشخاص از دریا</p> <p>به ساحل رساندن شناور بقا</p>
<p>انتخاب و استفاده از تجهیزات ارتباطی و علامت‌دهی با شرایط و موقعیت غالب تناسب دارد</p>	<p>ارزیابی شواهد کسب شده از طریق نمایش عملی قابلیت:</p> <ol style="list-style-type: none"> ۱. استفاده از تجهیزات رادیویی قابل حمل درون شناور بقا ۲. استفاده از تجهیزات علامت‌دهی، شامل موادآتش‌زا 	<p>استفاده از ابزارهای مکان‌یابی، شامل تجهیزات ارتباطی و علامت‌دهی و مواد آتش‌زا</p> <p>تجهیزات نجات جان رادیویی داخل شناور بقا، شامل سارت‌ها (فوس‌تنده-گیرنده‌های خودکار تجسس و نجات) و ایبرب‌های (ایستگاه‌های هدایت رادیویی مشخص کننده موقعیت اضطراری) ماهواره‌ای</p> <p>علامت اضطرار آتش‌زا</p>
<p>شناسایی و خاصیت، ماهیت و علل احتمالی جراحات یا شرایط بسوق و دقیق است</p> <p>اولویت و ترتیب مداوا، هرگونه خطر جانی را به حداقل می‌رساند</p>	<p>ارزیابی شواهد کسب شده از طریق نمایش عملی قابلیت رسیدگی به مصدومین در طول ترک کشتی و پس از آن، با استفاده از کیف کمک‌های اولیه و شیوه‌های به هوش آوردن</p>	<p>استفاده از کیف کمک‌های اولیه و شیوه‌های به هوش آوردن</p> <p>مدیریت مصدومین، از جمله کنترل خونریزی و شوک</p>

جدول الف-۲-۶/۲

خصوصیات حداقل استاندارد صلاحیت در قایق‌های نجات تندرو

ستون ۴	ستون ۳	ستون ۲	ستون ۱
معیارهای ارزیابی صلاحیت شیوه انجام نگهداری عادی و تعمیرات اضطراری شناسایی اجزا و تجهیزات لازم برای قایق‌های نجات تندرو	شیوه‌های اثبات صلاحیت ارزیابی شواهد کسب شده از طریق دستورالعمل‌های عملی	دانش، درک و مهارت ساختار و تجهیزات قایق‌های نجات تندرو و اقلام انفرادی درون آنها آگاهی از نگهداری و تعمیرات اضطراری قایق‌های نجات تندرو، و پر و خالی شدن باد محفظه‌های شناوری قایق‌های نجات تندرو بادی	صلاحیت درک ساختار، نگهداری و تعمیرات و تجهیزات قایق‌های نجات تندرو
قابلیت آماده‌سازی و کنترل تجهیزات به‌آب‌اندازی قایق‌های نجات تندرو و ابزارهای به کاررفته متداول در طول به‌آب‌اندازی و از آب گرفتن	ارزیابی شواهد کسب شده از طریق نمایش عملی قابلیت کنترل ایمن عملیات به‌آب‌اندازی از آب گرفتن قایق‌های نجات تندرو با تجهیزات نصب شده	ارزیابی آمادگی تجهیزات به‌آب‌اندازی و ابزارهای به‌آب‌اندازی قایق‌های نجات تندرو برای به‌آب‌اندازی و استفاده سریع درک عملیات و محدودیت‌های دوار، ترمزها، طناب قرقره، طناب‌بها، تجهیزات جبران حرکت و سایر تجهیزات متداول اقدامات پیشگیرانه ایمنی در طول به‌آب‌اندازی و از آب گرفتن قایق‌های نجات تندرو به‌آب‌اندازی و گرفتن از آب قایق نجات تندرو در شرایط جوی و دریایی نامساعد غالب	گرفتن مسئولیت به‌آب‌اندازی تجهیزات و لوازم که به طور عادی نصب می‌شوند، در خلال به‌آب‌اندازی و گرفتن از آب
توانایی گرفتن مسئولیت قایق نجات تندرو در طول به‌آب‌اندازی و از آب گرفتن	ارزیابی شواهد کسب شده از طریق نمایش عملی قابلیت اجرای ایمن عملیات به‌آب‌اندازی و از آب گرفتن قایق نجات تندرو با تجهیزات نصب شده	ارزیابی آمادگی قایق‌های نجات تندرو و تجهیزات مرتبط برای به‌آب‌اندازی و عملیات سریع پیشگیری‌های ایمنی در طول به‌آب‌اندازی و از آب گرفتن قایق نجات تندرو به‌آب‌اندازی و از آب گرفتن قایق نجات	گرفتن مسئولیت قایق نجات تندرو در طول به‌آب‌اندازی و گرفتن از آب

	تندرو در شرایط جوی و دریایی نامساعد غالب		
<p>نمایش عملیات قایق‌های نجات تندرو در حوزه محدودیت‌های تجهیزاتی در شرایط جوی غالب</p>	<p>ارزیابی شواهد کسب شده از طریق نمایش عملی قابلیت: ۱. برگرداندن قایق نجات تندرو واژگون شده ۲. راهبری قایق نجات تندرو در شرایط نامساعد جوی و دریایی غالب ۳. شناکردن با تجهیزات مخصوص ۴. استفاده از تجهیزات ارتباطی و علامت‌دهی بین قایق نجات تندرو، بالگرد و کشتی ۵. استفاده از تجهیزات اضطراری موجود ۶. گرفتن مصدوم از آب و انتقال آن به بالگرد نجات، کشتی یا محلی امن ۷. اجرای الگوهای جستجو با در نظر گرفتن عوامل محیط زیستی</p>	<p>ویژگی‌های خاص، تسهیلات و محدودیت‌های قایق‌های نجات تندرو ۱. روش‌های برگرداندن قایق نجات تندرو واژگون شده ۲. چگونگی راهبری قایق نجات تندرو در شرایط نامساعد جوی و دریایی غالب ۳. تجهیزات ایمنی و ناوبری موجود در قایق نجات تندرو ۴. الگوهای جستجو و عوامل محیط زیستی موثر بر اجرای آن‌ها</p>	<p>گرفتن مسئولیت قایق نجات تندرو پس از به‌آب‌اندازی</p>
<p>موتور آن‌طور که برای مانور لازم است، روشن و به کار گرفته شده است</p>	<p>ارزیابی شواهد کسب شده از طریق نمایش عملی قابلیت روشن کردن و استفاده از موتور قایق نجات تندرو</p>	<p>شيوه‌های روشن کردن و استفاده از موتور قایق نجات تندرو و تجهیزات آن</p>	<p>به کارگیری موتور قایق نجات تندرو</p>

بخش الف-۳/۶

حداقل آموزش اجباری اطفای حریق پیشرفته

استاندارد صلاحیت

- ۱ دریاوردانی که برای کنترل عملیات اطفای حریق تعیین شده‌اند باید آموزش پیشرفته فنون اطفای حریق، با تاکید خاص بر سازماندهی، راهکارها و فرماندهی، را با موفقیت گذرانده باشند و باید بتوانند صلاحیت عهده‌دار شدن فعالیت‌ها، وظایف و مسئولیت‌های فهرست شده در ستون ۱ جدول الف-۶/۳ را از خود به نمایش بگذارند.
- ۲ سطح دانش و درک موضوعات فهرست شده در ستون ۲ جدول الف-۶/۳ باید برای کنترل مونر عملیات اطفای حریق در کشتی کافی باشد.
- ۳ آموزش و تجربه به منظور دستیابی به سطح لازم از دانش نظری، درک و مهارت باید با در نظر گرفتن راهنمایی را ارایه شده در قسمت (ب) این آیین‌نامه باشد.
- ۴ لازم است از هر متقاضی دریافت گواهینامه خواسته شود که شواهدی مبنی بر احراز استاندارد مورد لزوم صلاحیت طبق شیوه‌های نمایش صلاحیت و معیارهای ارزیابی صلاحیت مندرج در ستون‌های ۳ و ۴ جدول الف-۶/۳ ارایه نماید.
- ۵ از دریاوردانی که طبق بند ۴ در زمینه اطفای حریق پیشرفته شایسته شده اند باید خواسته شود که هر پنج سال، شواهدی مبنی بر حفظ استانداردهای مورد لزوم صلاحیت برای عهده‌دار شدن فعالیت‌ها، وظایف و مسئولیت‌های فهرست شده در ستون ۱ جدول الف-۶/۳ را ارایه نمایند.
- ۶ اعضا می‌توانند تجربه و آموزش در کشتی را برای حفظ استاندارد مورد لزوم صلاحیت از جدول الف-۶/۳ در موارد زیر بپذیرند:
 ۱. کنترل عملیات اطفای حریق در کشتی؛
 - ۱.۱. روش‌های اطفای حریق در دریا و بندر، با تاکید خاص بر سازماندهی، راهکارها و فرماندهی؛
 - ۱.۲. ارتباطات و هماهنگی در طول عملیات اطفای حریق؛
 - ۱.۳. کنترل تهویه، از جمله تخلیه دود؛
 - ۱.۴. کنترل سامانه‌های الکتریکی و سوخت؛
 - ۱.۵. خطرهای فرایند اطفای حریق (تقطیر خشک، واکنش‌های شیمیایی، افزایش سطح دیگ بخار)؛
 - ۱.۶. پیشگیری‌های حریق و خطرهای وابسته به انبارش و مدیریت مواد؛
 - ۱.۷. مدیریت و کنترل اشخاص مصدوم؛ و
 - ۱.۸. روش‌های هماهنگی با سامانه اطفای حریق ساحلی.

جدول الف-۶/۳
خصوصیات حداقل استاندارد صلاحیت در زمینه اطفای حریق پیشرفته

ستون ۱	ستون ۲	ستون ۳	ستون ۴
صلاحیت	دانش، درک و مهارت	شیوه‌های نمایش صلاحیت	عیارهای ارزیابی صلاحیت
کنترل عملیات اطفای حریق در کشتی	<ul style="list-style-type: none"> - روش‌های اطفای حریق در دریا و بندر، با تاکید خاص بر سازماندهی، راهکارها و فرماندهی - استفاده از آب برای اطفای حریق، تاثیر آن بر تداخل کشتی، تدابیر احتیاطی و اصلاحی - ارتباطات و هماهنگی در طول عملیات اطفای حریق - کنترل تهویه، از جمله تخلیه دود - کنترل سامانه‌های الکتریکی و سوخت - خطرهای فرایند اطفای حریق (تقطیر خشک، واکنش‌های شیمیایی، افزایش سطح دیگ، بخار) - اطفای حریق شامل کالاهای خطرناک - پیشگیری‌های حریق و خطرهای وابسته به انبارش و مدیریت مواد (رنگ و غیره) - مدیریت و کنترل اشخاص مصدوم - روش‌هایی برای هماهنگی با اطفاکندگانی حریق ساحلی 	<ul style="list-style-type: none"> تمرین‌های عملی و دستورات اجرا شده تحت شرایط آموزشی تایید شده و واقع‌گرایانه (مانند شبیه‌سازی شرایط کشتی) و در صورت امکان و عملی بودن در تاریکی 	<ul style="list-style-type: none"> اقدامات برای کنترل حریق بر اساس ارزیابی کامل و دقیق سانحه و با استفاده از تمامی منابع اطلاعاتی موجود انجام شده است اولویت‌بندی، زمان‌بندی و ترتیب اقدامات با الزامات کلی سانحه، و تقطیل خسارت و خسارت بالقوه به کشتی، آسیب به خدمه و کاهش بازده عملیاتی کشتی تناسب دارد انتقال اطلاعات بموقع، دقیق، کامل و واضح است ایمنی شخصی در طول فعالیت‌های کنترل آتش در تمامی اوقات محافظت می‌شود
سازماندهی و آموزش گروه‌های اطفای حریق	<ul style="list-style-type: none"> - تدوین طرح‌های اقتضایی - ترکیب و تخصیص خدمه به گروه‌های اطفای حریق - راهبردها و راهکارهای کنترل حریق در نقاط مختلف کشتی 	<ul style="list-style-type: none"> تمرین‌های عملی و دستورالعمل‌های انجام شده تحت شرایط آموزشی تایید شده و واقع‌گرایانه، مانند شبیه‌سازی شرایط کشتی 	<ul style="list-style-type: none"> ترکیب و سازماندهی گروه‌های کنترل حریق به منظور اجرای بموقع و موثر روش‌ها و طرح‌های اضطراری
بازرسی و سرویس سامانه‌ها و تجهیزات کشف و اطفای حریق	<ul style="list-style-type: none"> سامانه‌های کشف حریق، سامانه‌های اطفای حریق، تجهیزات و اطفاکندهای دستی و قابل حمل حریق، شامل ابزارها، لمبه‌ها و نجات اشخاص، تجهیزات، حفاظت جان اشخاص، تجهیزات حفاظت شخصی و ارتباطات الزامات بازرسی‌های رده‌بندی و قانونی 	<ul style="list-style-type: none"> تمرین‌های عملی، با استفاده از تجهیزات و سامانه‌های تایید شده در شرایط آموزشی واقع‌گرایانه 	<ul style="list-style-type: none"> انرژی عملیاتی تمامی سامانه‌های کشف و اطفای حریق و نگهداری تجهیزات در تمامی اوقات طبق توصیه‌های عملکردی و الزامات قانونی
بررسی و تدوین گزارش‌های گزارش‌هایی درباره سوانح همراه با حریق	<ul style="list-style-type: none"> ارزیابی علل سوانح همراه با حریق 	<ul style="list-style-type: none"> تمرین‌های عملی تحت شرایط آموزشی واقع‌گرایانه 	<ul style="list-style-type: none"> علل حریق شناسایی شده است و انرژی عملیاتی اقدامات مقابله ارزیابی می‌شود.

بخش الف-۶/۴

حداقل الزامات اجباری مرتبط با کمک‌های اولیه و مراقبت‌های پزشکی

استاندارد صلاحیت برای دریانوردان تعیین شده برای آرایه کمک‌های اولیه پزشکی در کشتی

- ۱ لازم است از هر دریانورد منتخب برای آرایه کمک‌های اولیه بر روی کشتی خواسته شود که صلاحیت عهده‌دار شدن فعالیت‌ها، وظایف و مسئولیت‌های فهرست شده در ستون ۱ جدول الف-۱-۶/۴ را از خود به نمایش بگذارد.
- ۲ سطح آگاهی از موضوعات فهرست شده در ستون ۲ جدول الف-۱-۶/۴ باید برای اقدام فوری موثر توسط دریانورد تعیین شده در صورت بروز احتمالی سوانح یا بیماری در کشتی کافی باشد.^۱
- ۳ لازم است از هر متقاضی دریافت گواهینامه طبق الزامات بند ۱، مقرر ۶/۴ خواسته شود شواهدی مبنی بر احراز استاندارد مورد لزوم صلاحیت طبق شیوه‌های نمایش صلاحیت و معیارهای ارزشیابی صلاحیت مندرج در ستون‌های ۳ و ۴ جدول الف-۱-۶/۴ آرایه را نماید.

استاندارد صلاحیت برای دریانوردان تعیین شده به عنوان مسئول مراقبت‌های پزشکی در کشتی

- ۴ دریانوردانی که به عنوان مسئول مراقبت‌های پزشکی در کشتی تعیین می‌شوند باید بتوانند صلاحیت عهده‌دار شدن فعالیت‌ها، وظایف و مسئولیت‌های فهرست شده در ستون ۱ جدول الف-۲-۶/۴ را از خود به نمایش بگذارند.
- ۵ سطح آگاهی از موضوعات فهرست شده در ستون ۲ جدول الف-۲-۶/۴ باید برای اقدام فوری موثر توسط دریانورد تعیین شده در صورت بروز احتمالی سوانح یا بیماری در کشتی کافی باشد.^۱
- ۶ لازم است از هر متقاضی دریافت گواهینامه طبق الزامات بند ۲، مقرر ۶/۴ خواسته شود که شواهدی مبنی بر احراز استاندارد مورد لزوم صلاحیت طبق شیوه‌های نمایش صلاحیت و معیارهای ارزشیابی صلاحیت مندرج در ستون‌های ۳ و ۴ جدول الف-۲-۶/۴ آرایه را نماید.

^۱ از دوره (های) الکترونی سازمان بین‌المللی دریانوردی می‌توان در زمینه تدوین دوره‌ها استفاده نمود.

جدول الف-۱-۶/۴

خصوصیات حداقل استاندارد صلاحیت در زمینه کمک‌های اولیه پزشکی

ستون ۴	ستون ۳	ستون ۲	ستون ۱
معیارهای ارزیابی صلاحیت	شیوه‌های نمایش صلاحیت	دانش، درک و مهارت	صلاحیت
<p>شناسایی وخامت، ماهیت و وسعت صدمات و علل احتمالی آن بموقع، کامل و با شیوه‌های موجود کمک‌های اولیه مطابقت دارد</p> <p>خطر آسیب‌های بیشتر به خود شخص یا سایرین در تمامی اوقات به حداقل می‌رسد</p> <p>درمان مصدومیت‌ها و شرایط بیمار مناسب و با شیوه‌های شناخته شده کمک‌های اولیه می‌باشد و با دستورالعمل‌های بین‌المللی مطابقت دارد</p>	<p>ارزیابی شواهد کسب شده از طریق دستورالعمل‌های عملی</p>	<p>کیف کمک‌های اولیه</p> <p>ساختار و فعالیت بدن</p> <p>خطرهای سمی در کشتی، شامل استفاده از راهنمای کمک‌های اولیه پزشکی برای حوادث شامل کالاهای خطرناک (ام‌اف‌ای-جی) یا معادل ملی آن</p> <p>معاینه شخص مصدوم یا بیمار</p> <p>آسیب‌های ستون فقرات</p> <p>سوختگی، تاول و تاثیر سرما و گرما</p> <p>شکستگی‌ها، دررفتگی‌ها و آسیب‌های عضلانی</p> <p>مراقبت پزشکی از نجات‌یافتگان</p> <p>توصیه‌های پزشکی رادیویی</p> <p>داروشناسی</p> <p>سترون‌سازی</p> <p>ایست قلبی، غرق‌شدگی و خفگی</p>	<p>ارایه فوری کمک‌های اولیه در صورت بروز سانحه یا بیماری در کشتی</p>

جدول الف-۲-۶/۴

خصوصیات حداقل استاندارد صلاحیت در زمینه مراقبت‌های پزشکی

ستون ۴	ستون ۳	ستون ۲	ستون ۱
معیارهای ارزیابی صلاحیت	شیوه‌های نمایش صلاحیت	دانش، درک و مهارت	صلاحیت
<p>علایم بر مبنای مفاهیم معاینه بالینی و سوابق پزشکی شناسایی می‌شوند</p> <p>حفاظت در برابر عفونت و انتشار بیماری کامل و موثر است</p> <p>رویکرد شخصی آرام، مطمئن و دلگرم‌کننده است</p> <p>درمان مصدوم و شرایط بیمار مناسب و با شیوه‌های پذیرفته شده کمک‌های اولیه و دستورالعمل‌های بین‌المللی مطابق است</p> <p>میزان مصرف و کاربرد داروها با توصیه‌های تولیدکننده و روش‌های پذیرفته شده پزشکی منطبق است</p> <p>اهمیت تغییرات شرایط بیمار بموقع شناسایی می‌شود</p>	<p>ارزیابی شواهد کسب شده از طریق دستورالعمل‌ها و نمایش عملی</p> <p>در صورت امکان، تجربه عملی تأیید شده در بیمارستان و محلی مشابه</p>	<p>مراقبت از مصدومین دارای:</p> <ol style="list-style-type: none"> ۱. آسیب‌های سر و ستون فقرات ۲. آسیب‌های گوش، بینی، گلو و چشم ۳. خونریزی داخلی و خارجی ۴. سوختگی، تاول و سرمازدگی ۵. شکستگی‌ها، دررفتگی‌ها و آسیب‌های عضلانی ۶. زخم‌ها، معالجه زخم‌ها و عفونت آن‌ها ۷. تسکین درد ۸. شیوه‌های بخیه و گیره زدن ۹. مدیریت مشکلات خاد شکمی ۱۰. درمان جراحی مختصر ۱۱. باندپیچی و بانسمان <p>موارد پرستاری</p> <ol style="list-style-type: none"> ۱. اصول کلی ۲. مراقبت پرستاری <p>بیماری‌ها، شامل:</p> <ol style="list-style-type: none"> ۱. فوریت‌ها و شرایط پزشکی ۲. بیماری‌های مقاربتی ۳. بیماری‌های استوایی و عفونی <p>سوءاستفاده از الکل و داروها</p> <p>مراقبت‌های دندانپزشکی</p> <p>موارد زنان، بارداری و تولد</p> <p>مراقبت پزشکی از نجات‌یافتگان</p>	<p>ارایه مراقبت‌های پزشکی به بیماران و مصدومین نگهداری شده در کشتی</p>

		<p>فوت در دریا</p> <p>بهداشت</p> <p>پیشگیری از بیماری‌ها، شامل:</p> <ol style="list-style-type: none"> ۱. گندزدایی، قارچ‌زدایی و موش‌زدایی ۲. واکسیناسیون <p>نگهداری سوابق و نسخه‌های مقررات مرتبط:</p> <ol style="list-style-type: none"> ۱. نگهداری سوابق پزشکی ۲. مقررات پزشکی ملی و بین‌المللی دریانوردی 	
<p>روش‌های معاینه بالینی کامل است و با دستورات دریافت شده مطابقت دارد</p> <p>شیوه و آماده‌سازی برای انتقال با روش‌های شناخته شده مطابقت دارد و برای ارایه حداکثر راحتی ممکن برای بیمار طراحی شده است</p> <p>شیوه‌های درخواست توصیه‌های پزشکی رادیویی یا توصیه‌ها و شیوه‌های موجود مطابقت دارد</p>		<p>کمک‌های خارجی، شامل:</p> <ol style="list-style-type: none"> ۱. توصیه‌های پزشکی رادیویی ۲. انتقال بیماران و مصدومین، از جمله انتقال با بالگرد ۳. مراقبت پزشکی از دریانوردان بیمار شامل همکاری با مسئولین بهداشت بندر یا بخش‌های بیماران خارج از کشتی در بندر 	<p>شرکت در طرح‌های هماهنگ شده کمک‌های پزشکی به کشتی‌ها</p>

بخش الف-۶/۵

حداقل الزامات اجباری برای صدور گواهینامه‌های مهارت برای افسران امنیتی کشتی‌ها

استاندارد صلاحیت

- ۱ لازم است از هر متقاضی دریافت گواهینامه مهارت به عنوان افسر امنیتی کشتی خواسته شود که صلاحیت عهده‌دار شدن فعالیت‌ها، وظایف و مسئولیت‌های فهرست شده در ستون ۱ جدول الف-۶/۵ را از خود به نمایش بگذارد.
- ۲ سطح آگاهی از موضوعات فهرست شده در ستون ۲ جدول الف-۶/۵ باید به نحوی کافی باشد که متقاضی را برای انجام وظیفه افسر امنیتی کشتی توانا سازد.
- ۳ در آموزش و تجربه به منظور دستیابی به سطح لازم از دانش نظری، درک و مهارت باید توصیه‌های مندرج در بخش ب-۶/۵ این آیین‌نامه را در نظر گرفته شود.
- ۴ لازم است از هر متقاضی دریافت گواهینامه خواسته شود که شواهدی مبنی بر احراز استاندارد مورد لزوم صلاحیت طبق شیوه‌های نمایش صلاحیت و معیارهای ارزشیابی صلاحیت مندرج در ستون‌های ۲ و ۴ جدول الف-۶/۵ را ارائه نماید.

جدول الف-۶/۵

خصوصیات حداقل استاندارد صلاحیت برای افسران امنیتی کشتی‌ها

ستون ۴	ستون ۳	ستون ۲	ستون ۱
معیارهای ارزیابی صلاحیت	شیوه‌های نمایش صلاحیت	دانش، درک و مهارت	صلاحیت
<p>شروه‌ها و اقدامات با اصول موجود توسط آیین‌نامه آی‌اس‌بی‌اس و کنوانسیون سولاس ۱۹۷۴ برابر با ۱۳۵۲ (اصلاح شده) مطابقت دارد</p> <p>الزامات قانونی مرتبط با امنیت به درستی شناسایی شده‌اند</p> <p>روش‌ها حالت آمادگی برای واکنش به تغییرات در سطوح امنیت دریانوردی را فراهم نموده‌اند</p> <p>ارتباطات در حوزه مسئولیت افسر امنیتی کشتی به صورت واضح و قابل فهم برقرار می‌شود</p>	<p>آزمایشی شواهد کسب شده از طریق آزمون یا آموزش نباید شده</p>	<p>آگاهی از سیاست امنیتی بین‌المللی دریانوردی و مسئولیت‌های دولت‌ها، شرکت‌ها و اشخاص تعیین شده، شامل موارد مرتبط با دزدی و سرقت مسلحانه</p> <p>آگاهی از هدف و بخش‌های طرح امنیتی کشتی، شیوه‌های مرتبط و نگهداری سوانح، شامل موارد مرتبط با دزدی و سرقت مسلحانه</p> <p>آگاهی از روش‌هایی که برای اجرای طرح امنیتی کشتی و گزارش دهی سوانح امنیتی در نظر گرفت</p> <p>آگاهی از سطوح امنیت دریانوردی و روش‌ها و اقدامات امنیتی متعاقب آن در کشتی و در محیط تجمیلات بندری</p> <p>آگاهی از الزامات و روش‌های اجرایی ممیزی‌های داخلی، بازرسی در صحنه، کنترل و پایش فعالیت‌های امنیتی مندرج در طرح امنیتی کشتی</p> <p>آگاهی از الزامات و روش‌های گزارش دهی به افسر امنیتی شرکت در خصوص هرگونه نواقص و موارد عدم انطباق مشاهده شده در طول ممیزی‌های داخلی، بازرسی‌های ادواری و بازرسی‌های امنیتی</p> <p>آگاهی از شیوه‌ها و روش‌های اصلاح طرح امنیتی کشتی</p> <p>آگاهی از طرح‌های اقتضایی مرتبط با امنیت و روش‌های واکنش به تهدیدات یا تخلفات</p>	<p>حفظ و نظارت بر اجرای طرح امنیتی کشتی</p>

		<p>امنیتی، شامل الزامات برقراری عملیات حیاتی در تعامل ضروری بندر اکتشی، همچنین شامل موارد مرتبط با دزدی و سرقت مسلحانه</p> <p>آگاهی کافی از تساریف و واژگان امنیت دریانوردی، شامل موارد مرتبط با دزدی و سرقت مسلحانه</p>	
<p>روش‌ها و اقدامات با اصول موجود توسط آیین‌نامه آی‌اس‌بی‌اس و کنوانسیون سولاس ۱۹۷۴ برابر با ۱۳۵۳ (اصلاح شده) مطابقت دارد</p> <p>روش‌ها حالت آمادگی برای واکنش به تغییرات در سطوح امنیت دریانوردی را فراهم نمودند</p> <p>ارتباطات در حوزه مسئولیت افسر امنیتی کشتی به صورت واضح و قابل فهم برقرار می‌شود</p>	<p>ارزیابی شواهد کسب شده از طریق آموزش تایید شده یا تجربه و آزمون تایید شده، شامل نمایش عملی صلاحیت در:</p> <p>۱. انجام بازرسی بدنی ۲. انجام بازرسی ناخوانده</p>	<p>آگاهی از ارزیابی خطر و ابزارهای ارزیابی امنیتی</p> <p>آگاهی از اسناد ارزیابی امنیتی، شامل اظهارنامه امنیتی</p> <p>آگاهی از فنون مورد استفاده برای خنثی کردن اقدامات امنیتی، شامل موارد به توسط دزدان و سارقان مسلح به کار گرفته می‌شود</p> <p>آگاهی از توانایی شناسایی اشخاصی که به طور بالقوه به وجودآورنده تهدیدات امنیتی، بدون هرگونه تبعیض هستند</p> <p>آگاهی از توانایی تشخیص مسلحه، ابزارها و مواد خطرناک و آگاهی از آسیب‌های ناشی از آنها</p> <p>آگاهی از فنون کنترل و مدیریت جمعیت، حسب لزوم</p> <p>آگاهی از مدیریت اطلاعات حساس امنیتی و ارتباطات امنیتی</p> <p>آشنایی با چگونگی انجام و هماهنگی بازرسی</p> <p>آشنایی با شیوه‌های بازرسی بدنی و بازرسی ناخوانده</p>	<p>ارزیابی خطر، تهدید و آسیب‌پذیری امنیتی</p>
<p>روش‌ها و اقدامات با اصول موجود توسط آیین‌نامه آی‌اس‌بی‌اس و کنوانسیون سولاس ۱۹۷۴ برابر با ۱۳۵۳ (اصلاح شده) مطابقت دارد</p> <p>روش‌ها حالت آمادگی برای واکنش به</p>	<p>ارزیابی شواهد کسب شده از طریق آزمون یا آموزش تایید شده</p>	<p>آگاهی از الزامات تعیین و پایش مناطق ممنوعه</p> <p>آگاهی از کنترل دسترسی به کشتی و مناطق ممنوعه در کشتی</p> <p>آگاهی از شیوه‌های پایش موثر محوطه‌های</p>	<p>بازرسی منظم کشتی جهت حصول اطمینان از اجرا و حفظ تدابیر مناسب امنیتی</p>

<p>تغییرات در سطوح امنیت دریانوردی را فراهم نموده‌اند</p> <p>ارتباطات در حوزه مسئولیت افسر امنیتی کشتی به صورت واضح و قابل فهم برقرار می‌شود</p>		<p>عرشه و مناطق اطراف کشتی</p> <p>آگاهی از جوانب امنیتی مرتبط با جابجایی بار و انبارهای تدارکاتی کشتی یا سایر خدمه کشتی و افسران امنیتی تسهیلات بندری</p> <p>آگاهی از شیوه‌های کنترل سوارپایاده شدن و دسترسی به اشخاص و دارایی‌های آنها در کشتی</p>	
<p>روش‌ها و اقدامات با اصول موجود توسط آیین‌نامه آی‌اس‌پی‌اس و کنوانسیون سولاس ۱۹۷۴ برابر با ۱۳۵۳ (اصلاح شده) مطابقت دارد</p>	<p>ارزیابی شواهد کسب شده از طریق آزمون یا آموزش تایید شده</p>	<p>آگاهی از انواع مختلف تجهیزات و سامانه‌های امنیتی و محدودیت‌های آن‌ها، شامل اقلام قابل استفاده در حملات درزبان و سارقان مسلح</p> <p>آگاهی از روش‌ها، دستورالعمل‌ها و رهنمودها در استفاده از سامانه‌های اعلام خطر امنیتی در کشتی</p> <p>آگاهی از شیوه‌های آزمایش، تنظیم و نگهداری از تجهیزات و سامانه‌های امنیتی کشتی، خصوصاً در دریا</p>	<p>حصول اطمینان از کاربرد، آزمایش و تنظیم صحیح تجهیزات و سامانه‌های امنیتی کشتی، در صورت وجود</p>
<p>روش‌ها و اقدامات با اصول موجود توسط آیین‌نامه آی‌اس‌پی‌اس و کنوانسیون سولاس ۱۹۷۴ برابر با ۱۳۵۳ (اصلاح شده) مطابقت دارد</p> <p>ارتباطات در حوزه مسئولیت افسر امنیتی کشتی به صورت واضح و قابل فهم برقرار می‌شود.</p>	<p>ارزیابی شواهد کسب شده از طریق آزمون یا آموزش تایید شده</p>	<p>آگاهی از الزامات آموزشی، تمرین و مانور به موجب کنوانسیون‌ها، آیین‌نامه‌ها و بخشنامه‌های مرتبط سازمان بین‌المللی دریانوردی، شامل موارد مرتبط با دزدی و سرقت مسلحانه</p> <p>آگاهی از شیوه‌های ارتقای آگاهی و مراقبت امنیتی در کشتی</p> <p>آگاهی از شیوه‌های ارزیابی اثربخشی تمرین‌ها و مانورها</p>	<p>ترغیب به هوشیاری و آگاهی‌های امنیتی</p>

بخش الف-۶/۶

حداقل الزامات اجباری برای آموزش موارد امنیتی برای دریانوردان

استاندارد صلاحیت برای آموزش آشنایی با موارد امنیتی

۱. پیش از اعزام برای انجام وظیفه در کشتی، تمامی اشخاص استخدام شده یا شاغل در یک کشتی دریایی، به غیر از مسافران، ملزم به پیروی از مفاد آیین نامه آی اس پی اس، باید یک دوره آموزشی تأیید شده در رابطه با موارد امنیتی را با توجه به رهنمودهای آرایه شده در قسمت (ب) گذرانده باشند، تا بتوانند:
 ۱. سوانح امنیتی، شامل تهدید یا حمله دزدان دریایی یا سارقان مسلح را گزارش نمایند؛
 ۲. روش های لازم را برای پیگیری در موارد شناسایی تهدیدات امنیتی را بدانند؛ و
 ۳. در روش های اقتضایی و اضطراری مرتبط با امنیت شرکت نمایند.
۲. دریانوردان استخدام شده یا شاغل بر روی یک کشتی دریایی و دارای وظایف معین امنیتی باید پیش از ارجاع آن وظایف، از آموزش آشنایی با موارد امنیتی در ارتباط با وظایف و مسئولیت های امنیتی تعیین شده خود، با توجه به راهنمایی بخش (ب) بهره مند شوند.
۳. آموزش آشنایی با موارد امنیتی باید توسط افسر امنیتی کشتی یا شخصی با تایستگی مشابه آرایه شود.

استاندارد صلاحیت برای آموزش هوشیاری امنیتی

۴. دریانوردان شاغل یا استخدام شده برای هر سمتی در کشتی های ملزم به انطباق با الزامات آیین نامه آی اس پی اس، که در فعالیت آن کشتی به عنوان بخشی از خدمه تکمیلی بدون ارجاع وظیفه امنیتی باشند باید قبل از ارجاع هر وظیفه ای در کشتی:
 ۱. آموزش یا دستورالعمل های تأیید شده مناسب در خصوص هوشیاری امنیتی، طبق جدول الف-۱-۶/۶ دریافت نمایند؛
 ۲. بتوانند شواهدی مبنی بر احراز استاندارد مورد لزوم صلاحیت به منظور عهده دار شدن فعالیت ها، وظایف و مسئولیت های فهرست شده در ستون ۱ جدول الف-۱-۶/۶ را به شیوه های زیر آرایه نمایند:
 - ۳.۱. توسط نمایش صلاحیت طبق شیوه ها و معیارهای ارزشیابی صلاحیت مندرج در ستون های ۳ و ۴ جدول الف-۱-۶/۶ و
 - ۳.۲. توسط آزمون یا ارزیابی مستمر به عنوان بخشی از یک برنامه آموزشی تأیید شده در موضوعات مندرج در ستون ۲ جدول الف-۱-۶/۶

الزامات موفقیت

۵. تا تاریخ اول ژانویه ۲۰۱۴ (۱۳۹۲/۱۰/۱۱)، دریانوردانی که خدمت دریایی خود را پیش از تاریخ لازم الاجرا شدن این بخش آغاز نموده اند باید بتوانند پیروی خود از الزامات بند ۴ را به شیوه های زیر اثبات نمایند:
 ۱. خدمت دریایی تأیید شده به عنوان خدمه کشتی، به مدت حداقل شش ماه در مجموع طرف به سال قبل از آن؛ یا
 ۲. وظایف امنیتی را انجام داده باشند که در بررسی معادل با خدمت دریایی الزامی به موجب بند ۵.۱ باشند؛ یا
 ۳. قبولی در یک آزمون تأیید شده؛ یا
 ۴. تکمیل موفق آموزش تأیید شده.

استاندارد صلاحیت برای دریانوردان دارای وظایف امنیتی تعیین شده

۶. از هر دریانوردی که برای انجام وظایف امنیتی، از جمله فعالیت های مرتبط با دزدی و سرقت مسلحانه، تعیین شده است باید خواسته شود که صلاحیت عهده دار شدن فعالیت ها، وظایف و مسئولیت های فهرست شده در ستون ۱ جدول الف-۲-۶/۶ را از خود به نمایش بگذارد.

- ۷ سطح آگاهی از موضوعات مندرج در ستون ۲ جدول الف-۲-۶/۶ باید به نحوی کفایت نماید که هر متقاضی را قادر به انجام وظایف امنیتی تعیین شده، از جمله فعالیت‌های مرتبط با دزدی و سرقت مسلحانه در کشتی بنماید.
- ۸ لازم است از هر متقاضی دریافت گواهینامه خواسته شود که شواهدی مبنی بر احراز استاندارد مورد لزوم صلاحیت را به یکی از شیوه‌های زیر ارایه نماید:
۱. نمایش صلاحیت عهده‌دار شدن فعالیت‌ها، وظایف و مسئولیت‌های مندرج در ستون ۱ جدول الف-۲-۶/۶ طبق شیوه‌های نمایش صلاحیت و معیارهای ارزشیابی صلاحیت مندرج در ستون‌های ۳ و ۴ آن جدول؛ و
 ۲. آزمون یا ارزیابی مستمر به عنوان بخشی از یک برنامه آموزشی تایید شده شامل موارد مندرج در ستون ۲ جدول الف-۲-۶/۶

الزامات موقت

- ۹ تا تاریخ اول ژانویه ۲۰۱۴ (۱۳۹۲/۱۰/۱۱)، دریانوردانی که خدمت دریایی خود را پیش از تاریخ لازم‌الاجرا شدن این بخش آغاز نموده‌اند باید بتوانند صلاحیت عهده‌دار شدن فعالیت‌ها، وظایف و مسئولیت‌های مندرج در ستون ۱ جدول الف-۲-۶/۶ را به شیوه‌های زیر از خود به نمایش بگذارند:
۱. خدمت دریایی تایید شده به عنوان خدمه کشتی، به مدت حداقل شش ماه در مجموع ظرف سه سال قبل از آن؛ یا
 ۲. وظایف امنیتی را انجام داده باشند که در بررسی معادل با خدمت دریایی الزامی به موجب بند ۹.۱ باشند؛ یا
 ۳. قبولی در یک آزمون تایید شده؛ یا
 ۴. تکمیل موفق آموزش تایید شده.

جدول الف-۱-۶/۶

خصوصیات حداقل استاندارد صلاحیت در زمینه هوشیاری امنیتی

ستون ۴	ستون ۳	ستون ۲	ستون ۱
معیارهای ارزیابی صلاحیت	شیوه‌های نمایش صلاحیت	دانش، درک و مهارت	صلاحیت
الزامات مرتبط با ارتقای امنیت دریانوردی به درستی شناسایی شده‌اند	ارزیابی خواهد کسب شده از طریق دستورالعمل‌های تایید شده یا شرکت در یک دوره تایید شده	آگاهی کاری مقدماتی از تعاریف و واژگان امنیت دریانوردی، شامل موارد مرتبط با دزدی و سرقت مسلحانه آگاهی مقدماتی از سیاست امنیتی بین‌المللی دریانوردی و مسئولیت‌های دولت‌ها، شرکت‌ها و اشخاص آگاهی مقدماتی از سطوح امنیت دریانوردی و تاثیر آنها بر روش‌ها و اقدامات امنیتی در کشتی و در تجهیزات بندری آگاهی از روش‌های گزارش‌دهی امنیتی آگاهی مقدماتی از طرح‌های اقتصادی مرتبط با امنیت	کسب به ارتقای امنیت دریانوردی از طریق افزایش هوشیاری
تهدیدات امنیتی دریانوردی به درستی شناسایی می‌شوند	ارزیابی خواهد کسب شده از طریق دستورالعمل‌های تایید شده یا شرکت در یک دوره تایید شده	آگاهی مقدماتی از شیوه‌های خنثی کردن اقدامات امنیتی آگاهی مقدماتی برای کسب توانایی شناسایی تهدیدات امنیتی بالقوه، از جمله موارد مرتبط با دزدی و سرقت مسلحانه آگاهی مقدماتی برای توانا ساختن در شناسایی اسلحه، ابزارها و مواد خطرناک و آگاهی از آسیب‌های ناشی از آنها آگاهی مقدماتی از مدیریت اطلاعات امنیتی و ارتباطات امنیتی	شناسایی تهدیدات امنیتی
الزامات مرتبط با ارتقای امنیت دریانوردی به درستی شناسایی می‌شوند	ارزیابی خواهد کسب شده از طریق دستورالعمل‌های تایید شده یا شرکت در یک دوره تایید شده	آگاهی مقدماتی از الزامات آموزش، تمرین و مانور به موجب کنوانسیون‌ها، آیین‌نامه‌ها و بخشنامه‌های مرتبط سازمان بین‌المللی دریانوردی، شامل موارد مرتبط با دزدی و سرقت مسلحانه	درک لزوم و شیوه‌های حفظ هوشیاری و مراقبت امنیتی

جدول الف-۲-۶/۶

خصوصیات حداقل استاندارد صلاحیت برای دربانوردان دارای وظایف امنیتی تعیین شده

ستون ۴	ستون ۳	ستون ۲	ستون ۱
معیارهای ارزیابی صلاحیت	شیوه‌های نمایش صلاحیت	دانش، درک و مهارت	صلاحیت
<p>روش‌ها و اقدامات با اصول موجود توسط آیین‌نامه ای‌اس‌پ‌اس و کنوانسیون سولاس ۱۹۷۴ برابر با ۱۳۵۲ (اصلاح شده) مطابقت دارد</p> <p>الزامات قانونی مرتبط با امنیت به درستی شناسایی می‌شود</p> <p>ارتباطات در حوزه مسئولیت افسر امنیتی کتبی به صورت واضح و قابل فهم برقرار می‌نود</p>	<p>ارزیابی خواهد گنبد شده از طریق دستورالعمل‌های تایید شده یا شرکت در یک دوره تایید شده</p>	<p>آگاهی کاری از تعاریف، واژگان امنیت دربانوردی، شامل موارد مرتبط با دزدی و سرقت مسلحانه</p> <p>آگاهی از سیاست امنیتی بین‌المللی دربانوردی و مسئولیت‌های دولت‌ها، شرکت‌ها و اشخاص، شامل آگاهی کاری از موارد مرتبط با دزدی و سرقت مسلحانه</p> <p>آگاهی از سطوح امنیت دربانوردی و تاثیر آنها بر روش‌ها و اقدامات امنیتی در کشتی و در تجهیزات بندری</p> <p>آگاهی از روش‌های گزارش‌دهی امنیتی</p> <p>آگاهی از روش‌ها و الزامات آموزشی، تمرین و مانور به موجب کنوانسیون‌ها، آیین‌نامه‌ها و بخشنامه‌های مرتبط سازمان بین‌المللی دربانوردی، شامل موارد مرتبط با دزدی و سرقت مسلحانه</p> <p>آگاهی از روش‌های اجرای بازرسی و ارزیابی، و کنترل و پایش فعالیت‌های امنیتی مندرج در طرح امنیتی کشتی</p> <p>آگاهی از طرح‌های اقتضایی مرتبط با امنیت و روش‌های واکنش به تهدیدات یا تخلفات امنیتی، شامل مفاد حفظ عملیات حیاتی در تعامل ضروری بندر/کشتی، همچنین شامل موارد مرتبط با دزدی و سرقت مسلحانه</p>	<p>حفظ شرایط مندرج در طرح امنیتی کشتی</p>
<p>روش‌ها و اقدامات با اصول موجود توسط آیین‌نامه ای‌اس‌پ‌اس و کنوانسیون سولاس ۱۹۷۴ برابر با ۱۳۵۲ (اصلاح شده) مطابقت دارد</p>	<p>ارزیابی خواهد گنبد شده از طریق دستورالعمل‌های تایید شده یا شرکت در یک دوره تایید شده</p>	<p>آگاهی از اسناد امنیتی، شامل اظهارنامه امنیتی</p> <p>آگاهی از شیوه‌های خنثی کردن تهدیدات امنیتی، شامل موارد به کاررفته توسط دزدان و سارقان مسلح</p> <p>آگاهی برای توانمندی در شناسایی تهدیدات امنیتی بالقوه</p> <p>آگاهی برای توانمندی شناسایی اسلحه، ابزارها و</p>	<p>شناسایی خطرها و تهدیدات امنیتی</p>

		مواد خطرناک و آگاهی از آسیب‌های ناشی از آنها آشنایی با فنون کنترل و مدیریت جمعیت، حسب لزوم آگاهی در مدیریت اطلاعات امنیتی و ارتباطات امنیتی آشنایی با شیوه‌های بازرسی بدنی و بازرسی ناخوانده	
روش‌ها و اقدامات با اصول موجود توسط آیین‌نامه آی‌اس‌پ‌اس و کنوانسیون سولاس ۱۹۷۳ برابر با ۱۳۵۳ (اصلاح شده) مطابقت دارد	ارزیابی شواهد کسب شده از طریق دستورالعمل‌های تایید شده یا شرکت در یک دوره تایید شده	آگاهی از فنون پایش مناطق متنوعه آگاهی از کنترل دسترسی به کشتی و مناطق متنوعه در کشتی آشنایی با شیوه‌های پایش موثر محوطه‌های عرشه و مناطق اطراف کشتی آگاهی از شیوه‌های بازرسی مرتبط با کالا و انبارهای تدارکات کشتی آگاهی از شیوه‌های کنترل سوز/بیاده شدن و دسترسی به اشخاص و دارایی‌های آن‌ها در کشتی	بازرسی امنیتی منظم کشتی
تجهیزات و سامانه‌های عملیاتی در انطباق با دستورالعمل‌ها عملیاتی تجهیزات موجود با در نظر گرفتن محدودیت‌های تجهیزات و سامانه‌ها انجام می‌گیرد روش‌ها و اقدامات با اصول موجود توسط آیین‌نامه آی‌اس‌پ‌اس و کنوانسیون سولاس ۱۹۷۳ برابر با ۱۳۵۳ (اصلاح شده) مطابقت دارد	ارزیابی شواهد کسب شده از طریق آزمون یا آموزش تایید شده	آگاهی کلی از انواع مختلف تجهیزات و سامانه‌های امنیتی، شامل موارد قابل استفاده در حملات دزدان و سارقان مسلح، شامل محدودیت‌های آن‌ها آگاهی از لزوم آزمایش، تنظیم و نگهداری از تجهیزات و سامانه‌های امنیتی کشتی، خصوصاً در دریا	استفاده صحیح از تجهیزات و سامانه‌های امنیتی کشتی، در صورت وجود

فصل هفتم

استانداردهای مربوط به صدور گواهینامه‌های جایگزین

بخش الف- ۷/۱

صدور گواهینامه‌های جایگزین

- ۱ از هر متقاضی دریافت گواهینامه در سطح عملیاتی به موجب مفاد فصل هفتم از ضمیمه کنوانسیون باید خواسته شود که آموزش و تمرینات مرتبط را به پایان برساند و استاندارد صلاحیت برای کلیه وظایف مندرج در جدول الف-۲/۱ یا جدول الف ۳/۱ را احراز نماید. وظایف مشخص شده در جدول الف-۲/۱ یا الف-۳/۱ ممکن است به ترتیب اضافه شود، مشروط بر این که متقاضی، حسب مورد، آموزش و تعلیمات پیش‌تری را به پایان رساند و صلاحیت تجویز شده در آن جداول را برای وظایف مرتبط احراز نماید.
- ۲ از هر متقاضی دریافت گواهینامه در سطح مدیریتی، به عنوان شخصی که فرماندهی کشتی یا ظرفیت ناخالص ۵۰۰ تن یا بیش‌تر را به عهده دارد، یا به عنوان شخصی که در صورت ناتوانی شخص فرمانده، فرماندهی را به عهده خواهد داشت، باید خواسته شود، علاوه بر انطباق با استاندارد صلاحیت مندرج در جدول الف- ۲/۱، تعلیمات و آموزش مرتبط را به پایان برساند و استاندارد صلاحیت انجام کلیه وظایف تجویز شده در جدول ۲/۲ را احراز نماید. وظایف مشخص شده در جداول فصل ۲ از این قسمت ممکن است اضافه شود، مشروط بر این که متقاضی، حسب مورد، تعلیمات و آموزش پیش‌تری را به پایان برساند و استانداردهای صلاحیت تجویز شده در آن جداول را برای وظایف مرتبط احراز کند.
- ۳ هر متقاضی دریافت گواهینامه در سطح مدیریتی به عنوان فرد مسئول رانش مکانیکی کشتی‌های دارای سامانه رانش اصلی با توان ۷۵۰ کیلووات یا بیش‌تر، یا فرد تجویزگیرنده‌ی این مسئولیت رانش چنین کشتی، در صورت ناتوانی فرد مسئول از اجرای وظایف خود، باید بتواند، علاوه بر احراز استاندارد صلاحیت مندرج در جدول الف-۳/۱، تحصیلات و آموزش‌های مرتبط را به اتمام برساند و استاندارد صلاحیت برای کلیه فعالیت‌های مندرج در جدول الف-۲/۲ را احراز نمایند. فعالیت‌های مندرج در فصل دوم این بخش ممکن است، در صورتی افزایش یابد که متقاضیان، تحصیلات و آموزش‌های مرتبط اضافی را، حسب مورد، به اتمام برسانند و استاندارد صلاحیت مندرج در جداول فوق برای فعالیت‌های مورد نظر را احراز نمایند.
- ۴ از هر متقاضی دریافت گواهینامه در سطح پشتیبانی:
 ۱. در زمینه ناوبری یا مهندسی دریایی باید خواسته شود تحصیلات و آموزش‌های مرتبط را به پایان برسانند و استاندارد صلاحیت برای فعالیت مندرج در جداول الف-۲/۴ یا الف-۳/۴ را احراز نمایند. وظایف مندرج مشخص شده در جداول الف-۲/۴ یا الف-۳/۴ به ترتیب ممکن است افزایش یابد، مشروط بر این که متقاضی، تحصیلات و آموزش‌های مرتبط پیش‌تری را، حسب مورد، به پایان برسانند و استاندارد صلاحیت مندرج در جداول فوق برای فعالیت‌های مورد نظر را احراز نمایند؛
 ۲. به عنوان دریانورد ماهر عرشه باید خواسته شود علاوه بر احراز استاندارد صلاحیت مشخص شده در جدول الف-۲/۴، آموزش‌های مرتبط را به پایان برساند و استاندارد صلاحیت برای همه‌ی وظایف تجویز شده فعالیت‌های مندرج در جدول الف-۲/۵ را احراز نماید. وظایف مشخص شده در جداول الف-۳/۴ یا الف-۲/۵ ممکن است افزایش یابد، مشروط بر این که متقاضی، آموزش‌های مرتبط پیش‌تری را، حسب مورد، به پایان برساند و استاندارد صلاحیت تجویز شده در آن جدول یا جداول برای وظیفه(های) مورد نظر را احراز نماید؛ و
 ۳. به عنوان دریانورد ماهر موتور باید خواسته شود علاوه بر احراز استاندارد صلاحیت مندرج در جدول الف-۳/۴، آموزش‌های مرتبط را به اتمام برساند و استاندارد صلاحیت برای کلیه فعالیت‌های مندرج در جدول الف-۲/۵ را احراز نماید. فعالیت‌های مندرج در جداول الف-۲/۴ یا الف-۲/۵ به ترتیب ممکن است در صورتی افزایش یابد که متقاضیان، آموزش‌های مرتبط اضافی را، حسب مورد، به پایان برسانند و استاندارد صلاحیت مندرج در جدول (یا جداول) فوق برای فعالیت(های) مورد نظر را احراز نمایند.

بخش الف - ۷/۲

صورت گواهینامه‌های دریانوردان

۱. طبق الزامات بند ۱.۲ مقرر ۷/۱، متقاضی دریافت گواهینامه به موجب مفاد بخش هفتم در سطح عملیاتی در وظایف مشخص شده در جدول الف-۲/۱ و الف-۳/۱ باید:
 ۱. حداقل ۱۲ ماه خدمت دریایی تأیید شده داشته باشد، در حالی که این خدمت باید شامل حداقل شش ماه اجرای وظایف موتورخانه تحت نظارت یک افسر مهندس شایسته، و در صورت نیاز به وظایف به دریانوردی، حداقل شش ماه اجرای وظایف نگهبانی پل فرماندهی تحت نظارت یک افسر شایسته نگهبان پل فرماندهی باشد؛ و
 ۲. در طول این خدمت، برنامه‌های آموزشی تأیید شده‌ای در کشتی را برای احراز الزامات مرتبط مندرج در بخش‌های جدول الف-۲/۱ و الف-۳/۱ به پایان می‌رساند و مراتب در دفترچه سوابق آموزشی مستند می‌شود.
 ۲. هر متقاضی دریافت گواهینامه به موجب الزامات بخش هفتم در سطح مدیریتی برای مجموعه‌ای از وظایف مندرج در جدول الف-۲/۱ و الف-۳/۱ باید خدمت دریایی تأیید شده طبق وظایف مندرج در سند شناسایی گواهینامه فوق به صورت زیر داشته باشند:
 ۱. برای اشخاصی به غیر از اشخاص دارای فرماندهی یا مسئولیت رانش مکانیکی کشتی، ۱۲ ماه اجرای وظایف در سطح عملیاتی حسب مورد، مرتبط با مقرر ۲/۲ یا ۳/۲، و در صورتی که وظایف دریانوردی در سطح مدیریتی لازم باشد، حداقل ۱۲ ماه اجرای وظایف نگهبانی پل فرماندهی در سطح عملیاتی؛
 ۲. برای افراد دارای فرماندهی یا مسئولیت رانش مکانیکی کشتی، حداقل ۴۸ ماه، شامل مفاد بند ۲.۱ این بخش، اجرای وظایف مرتبط با فعالیت‌های مندرج در سند شناسایی گواهینامه به عنوان افسر دارای گواهینامه، که ۲۴ ماه آن باید برای اجرای وظایف مندرج در جدول الف-۲/۱ و ۲۴ ماه آن باید برای اجرای وظایف مندرج در جدول الف-۳/۱ سبزی شود.
 ۳. طبق الزامات بند ۱.۳ مقرر ۷/۱، هر متقاضی دریافت گواهینامه به موجب مفاد بخش هفتم در سطح پشتیبانی در وظایف مشخص شده در جدول الف-۲/۴ و الف-۳/۴ باید موارد زیر را به پایان رسانده باشد:
 ۱. خدمت دریایی تأیید شده، شامل حداقل ۱۲ ماه تجربه، تشکیل شده از:
 - ۱.۱. حداقل ۶ ماه مرتبط با وظایف نگهبانی ناوبری؛ و
 - ۱.۲. حداقل ۶ ماه مرتبط با وظایف موتورخانه؛ یا
 ۲. آموزش ویژه، پیش از عزیمت به دریا یا بروی کشتی، شامل خدمت دریایی تأیید شده به مدت حداقل ۴ ماه، تشکیل شده از:
 - ۲.۱. حداقل ۲ ماه مرتبط با وظایف نگهبانی ناوبری؛ و
 - ۲.۲. حداقل ۲ ماه مرتبط با وظایف موتورخانه؛ یا
 ۳. خدمت دریایی، تجربه و آموزش الزامی مندرج در بند ۳.۱ یا ۳.۲ باید تحت نظارت مستقیم یک افسر یا ملوان دارای شایستگی مناسب انجام شود.
۴. طبق الزامات بند ۱.۳ مقرر ۷/۱، هر متقاضی دریافت گواهینامه به موجب مفاد بخش هفتم در سطح پشتیبانی در وظایف مشخص شده در جدول الف-۲/۵ و الف-۳/۵، در حین احراز شایستگی برای خدمت به عنوان یک ملوان تشکیل‌دهنده بخشی از نگهبانی ناوبری یا موتورخانه باید استانداردهای صلاحیت مشخص شده در بخش‌های الف-۲/۵ و الف-۳/۵ آیین‌نامه اس‌تی‌سی‌دی‌لو را احراز نمایند و موارد زیر را به پایان رسانده باشند:
 ۱. حداقل ۳۰ ماه خدمت دریایی تأیید شده، تشکیل شده از:
 - ۱.۱. حداقل ۱۸ ماه مرتبط با وظایف دریانوردان ماهر عرشه؛ و
 - ۱.۲. حداقل ۱۲ ماه مرتبط با وظایف دریانوردان ماهر موتورخانه؛ یا
 ۲. برنامه آموزشی تأیید شده و حداقل ۱۸ ماه خدمت دریایی تأیید شده، تشکیل شده از:
 - ۲.۱. حداقل ۱۲ ماه مرتبط با وظایف دریانوردان ماهر عرشه؛ و
 - ۲.۲. حداقل ۶ ماه مرتبط با وظایف دریانوردان ماهر موتورخانه؛ یا

- ۳. برنامه آموزشی یکپارچه ویژه عرشه و موتورخانه، شامل حداقل ۱۲ ماه خدمت دریایی تایید شده در بخش یکپارچه عرشه و موتورخانه، تشکیل شده از:
 - ۳.۱. حداقل ۶ ماه مرتبط با وظایف دریانوردان ماهر عرشه؛ و
 - ۳.۲. حداقل ۶ ماه مرتبط با وظایف دریانوردان ماهر موتورخانه.

بخش الف - ۷/۳

اصول حاکم بر صدور گواهینامه های جایگزین

(مغایب وجود ندارد)

فصل هشتم استانداردهای مربوط به نگهبانی

بخش الف - ۸/۱

سلامت برای انجام وظیفه

- ۱ مراجع دریایی باید خطرهای ناشی از خستگی دریانوردان را در نظر بگیرند، به ویژه آنان که در عملیات کشتی دارای وظایف مربوط به ایمنی و امنیت هستند.
 - ۲ کلیه افراد دارای وظایف تعیین شده به عنوان افسر نگهبان مسئول یا ملوان تشکیل دهنده بخشی از نگهبانی، و آنان که دارای وظایف مرتبط با وظایف تعیین شده ایمنی، جلوگیری از آلودگی و امنیت هستند، باید حداقل به مدت‌های زیر زمان استراحت داشته باشند:
 ۱. حداقل ۱۰ ساعت استراحت در هر ۲۴ ساعت؛ و
 ۲. ۷۷ ساعت استراحت در هر ۷ روز.
 - ۳ ساعت‌های استراحت ممکن است به حداکثر دو قسمت تقسیم شود، به صورتی که یکی از آنها باید به مدت حداقل ۶ ساعت باشد و فاصله بین دو زمان استراحت متوالی از ۱۴ ساعت تجاوز ننماید.
 - ۴ اجرای الزامات ساعات استراحت مندرج در بندهای ۲ و ۳ در موارد اضطراری با سایر شرایط مهم عملیاتی، ضروری نیست رعایت شود. فراخوان‌ها، تمرین‌های اطفای حریق و قایق نجات و تمرین‌های تجویز شده در قوانین و مقررات ملی و اسناد بین‌المللی، باید به شیوه‌ای اجرا شوند که حداقل اختلال را در ساعات استراحت به وجود آورند و باعث ایجاد خستگی نشوند.
 - ۵ مراجع دریایی باید الزام نمایند برنامه‌های زمان‌بندی نگهبانی در محل‌هایی الصاق شوند که به راحتی در دسترس باشند. برنامه‌های زمان‌بندی باید در قالبی استاندارد شده^۱ و به زبان یا زبان‌های کاری کشتی و انگلیسی تدوین شوند.
 - ۶ در هنگام خواستن آماده‌باش یک دریانورد، مانند زمانی که محوطه ماشین‌آلات بدون متصدی است، دریانورد باید استراحت جبرانی کافی داشته باشد، اگر در زمان عادی استراحت وی اختلالی به جهت فراخوانی به کار ایجاد شده باشد.
 - ۷ مراجع دریایی باید الزام نمایند سوابق ساعات روزانه استراحت دریانوردان در قالبی استاندارد شده^۱ و به زبان یا زبان‌های کاری کشتی و انگلیسی نگهداری شود، تا امکان پایش و تایید انطباق با الزامات این بخش فراهم شود. دریانوردان باید نسخه‌ای از سوابق مربوط به خود را، که توسط فرمانده یا فرد دارای اختیار لازم از سوی فرمانده، و خود دریانورد ظهرنویسی شده است، دریافت نمایند.
 - ۸ هیچ چیز در این بخش نباید باعث تضعیف حق فرمانده کشتی برای ملزم کردن یک دریانورد به پیروی از هرگونه ساعت کاری در اجرای فوری در ایمنی کشتی، اشخاص یا کالا در کشتی، یا کمک‌رسانی به سایر کشتی‌ها یا افراد دچار اضطرار در دریا گردد. به همین ترتیب، فرمانده می‌تواند برنامه ساعات استراحت را لغو و دریانورد را ملزم نماید هر چند ساعت کار ضروری را تا زمان بازگشت به شرایط عادی انجام دهد. در اولین فرصت پس از بازگشت به شرایط عادی، فرمانده باید اطمینان حاصل نماید، هر دریانوردی که در زمان استراحت برنامه‌ریزی شده مشغول به کار بوده است، از استراحت کافی برخوردار می‌گردند.
 - ۹ اعضا می‌توانند تغییراتی استثنایی در ساعات استراحت ضروری مندرج در بندهای ۲.۲ و ۳ فوق را مجاز بدانند، مشروط بر این که مدت استراحت از ۷۰ ساعت در ۷ روز کمتر نباشد.
- تغییرات استثنایی در ساعات استراحت هفتگی ضروری مندرج در بند ۲.۲ نباید برای مدتی بیش از دو هفته متوالی مجاز باشد. فاصله میان دو تغییر استثنایی پیرو کشتی نباید از دو برابر مدت استراحت کمتر باشد.

^۱ برای این کار می‌توان از «دستورالعمل‌های سازمان بین‌المللی دریانوردی سازمان بین‌المللی کار برای تدوین جداول تربیت کاری دریانوردان در کشتی و قالب‌های سوابق ساعات کار یا استراحت دریانوردان» استفاده کرد.

ساعات استراحت مندرج در بند ۲.۲ ممکن است به حداکثر سه قسمت زمانی تقسیم شود، به صورتی که مدت یکی از آن‌ها باید حداقل ۶ ساعت و مدت هریک از دو قسمت دیگر نباید به مدت کمتر از یک ساعت باشد. فاصله میان دو زمان استراحت متوالی نباید از ۱۴ ساعت تجاوز نماید. استناها باید ناهد امکان رهنمودهای مندرج در بخش ب-۸/۱ در ارتباط با خستگی را در نظر بگیرند.

۱۰ هر مرجع دریایی، می‌تواند به منظور جلوگیری از سوءاستفاده از الکل، حدی برابر یا حداکثر ۰/۰۵ درصد میزان الکل در خون (بی‌سی‌سی) یا مقدار ۰/۲۵ میلی‌گرم در لیتر الکل در بزدم، و یا مقداری از الکل که بتواند به ایجاد چنین غلظتی از الکل منجر شود، را برای فرماندهان، افسران و سایر دریانوردان در حین اجرای وظایف تعیین شده‌ی ایمنی، امنیتی و محیط زیستی تعیین نماید.

بخش الف - ۸/۲

ترتیبات نگهداری و اصولی که باید رعایت شود

قسمت ۱ - صدور گواهینامه

- ۱ افسر نگهدار مسئول ناوبری یا نگهدار عرشه باید از شایستگی لازم طبق مفاد فصل دوم یا فصل هفتم متناسب با وظایف مرتبط با دریانوردی یا نگهداری عرشه برخوردار باشد.
- ۲ افسر نگهدار مسئول مهندسی باید از شایستگی لازم طبق مفاد فصل دوم یا فصل هفتم متناسب با وظایف مرتبط با نگهداری مهندسی برخوردار باشد.

قسمت ۲ - برنامه‌ریزی سفر

الزامات کلی

- ۳ سفر مورد نظر باید از پیش و با در نظر گرفتن همه‌ی اطلاعات مربوط به آن برنامه‌ریزی شود و هر گونه مسیر تعیین شده، باید پیش از آغاز سفر بررسی شود.
- ۴ افسر سرمهندس کشتی باید، با رایزنی فرمانده، نیازهای سفر مورد نظر را با در نظر گرفتن الزامات مربوط به سوخت، آب، روانسازها، مواد شیمیایی، قطعات مصرفی و سایر قطعات یدکی، ابزارها، ذخایر و هر گونه ملزومات دیگر را تعیین نماید.

برنامه‌ریزی پیش از هر سفر

- ۵ پیش از هر سفر، فرمانده‌ی هر کشتی باید اطمینان حاصل نماید که مسیر مورد نظر از بندر مبدأ تا اولین بندر مقصد با استفاده از نقشه‌های مناسب و کافی و سایر کتب و نشریات دریانوردی لازم برای سفر مورد نظر، حاوی اطلاعات دقیق، کامل و روزآمد در خصوص خطرها و محدودیت‌های دریانوردی که دایمی یا دارای طبیعت قابل پیش‌بینی هستند و به دریانوردی ایمن کشتی مربوط می‌شوند، برنامه‌ریزی شده است.

تأیید و ترسیم مسیر طراحی شده

- ۶ هنگامی که طراحی مسیر با در نظر گرفتن همه‌ی اطلاعات مربوط به آن تأیید شد، مسیر طراحی شده باید به وضوح بر روی نقشه‌های مناسب ترسیم شود و به صورت مستمر در دسترس افسر نگهدار مسئول، که باید هر مسیر را پیش از استفاده از آن در طول سفر تأیید نماید، قرار داشته باشد.

انحراف از مسیر طراحی شده

۷ اگر در طول سفر، تصمیمی برای تغییر بنابر مقصد بعدی در مسیر طراحی شده اتخاذ شد و یا اگر لازم شود که کشتی به طور اساسی از مسیر طراحی شده یا به علل دیگر منحرف شود، در این هنگام مسیر اصلاحی باید قبل از انحراف اساسی نسبت به مسیر طراحی شده قبلی طراحی شود.

قسمت ۲ - کلیات اصول نگهداری

- ۸ نگهداری‌ها باید بر مبنای اصول مدیریت منابع موتورخانه و پل فرماندهی به قرار زیر اجرا شود:
 ۱. ترتیبات مناسب برای نگهداری کارکنان باید طبق شرایط تعیین شوند؛
 ۲. هرگونه محدودیت در شایستگی‌ها یا سلامت افراد باید در هنگام به کارگیری کارکنان نگهداری در نظر گرفته شود؛
 ۳. کارکنان عهده دار نگهداری باید درکی از نقش‌های فردی، مسئولیت و نقش‌های گروهی مربوط داشته باشند.
 ۴. فرمانده، افسر سرمهندس و افسر مسئول وظایف نگهداری باید عهده‌دار نگهداری مناسب با استفاده بهینه از منابع موجود، مانند اطلاعات، تاسیسات/تجهیزات و سایر کارکنان باشند؛
 ۵. کارکنان عهده‌دار پرسنل نگهداری باید کاربرد و عملکرد تاسیسات/تجهیزات را درک نمایند و آشنا با به کارگیری آن‌ها باشند؛
 ۶. کارکنان عهده‌دار نگهداری باید اطلاعات را درک کنند و بتوانند چگونگی پاسخ‌گویی به اطلاعات دریافت شده از هر ایستگاه/تاسیسات/تجهیزات را درک نمایند؛
 ۷. اطلاعات دریافت شده از ایستگاه‌ها/تاسیسات/تجهیزات باید به صورت مناسب در اختیار همه‌ی کارکنان نگهداری قرار گیرد؛
 ۸. پرسنل نگهداری باید در کلیه‌ی شرایط به صورت مستمر و مناسب با یکدیگر در ارتباط باشند؛ و
 ۹. کارکنان نگهداری باید فرمانده/افسر سرمهندس/افسر مسئول وظایف نگهداری را بلافاصله از هرگونه تردید خود در زمینه‌ی اقدام مناسب در ارتباط با ایمنی مطلع سازند.

قسمت ۴ - نگهداری در دریا

کلیات اصول نگهداری

- ۹ اعضا باید توجه شرکت‌ها، فرماندهان، افسران سرمهندس و کارکنان نگهداری را به رعایت اصول زیر که تضمین‌کننده‌ی نگهداری ایمن در کلیه‌ی اوقات است، جلب نمایند.
- ۱۰ فرمانده هر کشتی موظف است تضمین نماید ترتیبات نگهداری برای برقراری ایمن دریانوردی یا نگهداری ایمن کالا کافی است. تحت نظارت کلی فرمانده، افسران نگهداری ناوبری مسئولیت دریانوردی ایمن کشتی در طول مدت وظیفه خود را با توجه خاص به اجتناب از تصادم و به گل نشستن کشتی بر عهده دارند.
- ۱۱ افسر سرمهندس کشتی موظف است، با رایزنی فرمانده، تضمین نماید ترتیبات نگهداری برای اجرای نگهداری مهندسی ایمن کافی است.

حفاظت از محیط زیست دریایی

- ۱۲ فرمانده، افسران و ملوانان باید از تأثیرات جدی آلودگی عملیاتی یا ناشی از تصادم به محیط زیست دریایی آگاهی داشته باشند و کلیه‌ی اقدامات پیشگیرانه ممکن را برای جلوگیری از این گونه آلودگی، خصوصاً در چارچوب مقررات بندری و بین‌المللی مرتبط اتخاذ نمایند.

قسمت ۱-۴- اصولی که در عهده دار شدن نگهداری ناوبری باید رعایت شود

۱۳ افسر نگهدارنده مسئول ناوبری نماینده فرمانده محسوب می‌شود و در همه ی اوقات، مسئولیت اصلی دریاوردی ایمن کشتی و پیروی از مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا، ۱۹۷۲ برابر با ۱۳۵۱، (اصلاح شده) را بر عهده دارد.

دیدهبانی

۱۴ دیدهبانی مناسب باید در کلیه ی اوقات و طبق مقرره ی پنج مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا، ۱۹۷۲ برابر با ۱۳۵۱، (اصلاح شده) با اهداف زیر اجرا شود:

۱. حفظ حالت مستمر مراقبت از طریق مشاهده و شنیدن، و همچنین هر شیوه موجود دیگر، در ارتباط با هرگونه تغییر مهم در محیط عملیاتی؛
۲. ارزیابی کامل وضعیت و خطر تصادم، به گل نشستن و سایر خطرهای دریاوردی؛ و
۳. یافتن کشتی‌ها یا واحدهای هوایی درحال اضطرار، افراد کشتی شکسته، لاشه کشتی‌ها، مواد زائد شناور و سایر خطرهای متوجه دریاوردی ایمن.
- ۱۵ دیدهبانی باید بتواند همه ی توجه خود را به دیدهبانی معطوف نماید و هیچ وظیفه ی دیگری که ممکن است باعث مداخله در این مسئولیت شود، نباید به وی محول یا توسط وی اجرا شود.
- ۱۶ وظایف دیدهبان و مسئول سکان متفاوت است و مسئول سکان نباید به عنوان دیدهبان در زمان هدایت کشتی قلمداد شود، مگر در کشتی‌های کوچک که دید کامل و بدون مانع در همه ی اطراف در محل سکان وجود دارد و هیچ مانع دیگری برای دید شب یا اجرای دیدهبانی مناسب وجود ندارد. افسر نگهدارنده مسئول ناوبری ممکن است تنها دیدهبان در طول روز باشد، مشروط بر این که در این حالت:
 ۱. شرایط با دقت بررسی و ایمنی این کار بدون تردید مشخص شده باشد؛
 ۲. توجه کامل به همه ی عوامل مربوط به آن، اما نه تنها محدود به موارد زیر:
 - وضعیت هوا؛
 - میدان دید؛
 - فشردگی ترافیک؛
 - نزدیکی به خطرهای دریاوردی؛ و
 - توجه لازم در هنگام حرکت در طرح‌های تفکیک ترافیک یا در نزدیکی آن‌ها؛ و
- ۱۷ در دسترس بودن کمک فوری برای فراخواندن به پل فرماندهی هنگامی که تغییری در شرایط به وجود آید.
 ۱. تعیین کفایت ترکیب نگهداری ناوبری به منظور اطمینان از این که دیدهبانی مناسب به طور مستمر بر قرار می‌شود، فرمانده باید همه ی عوامل مرتبط را در نظر بگیرد، از جمله آن‌هایی که در این بخش از آیین‌نامه تشریح شده، هم چنین عوامل زیر:
 ۱. میدان دید، وضعیت هوا و دریا؛
 ۲. فشردگی ترافیک و سایر فعالیت‌های انجام شده در ناحیه تردد کشتی؛
 ۳. توجه کافی در هنگام دریاوردی در طرح‌های جداسازی ترافیک یا در نزدیکی آن‌ها، یا سایر تدابیر تعیین مسیر؛
 ۴. بازکاری اضافی ناشی از ماهیت فعالیت‌های کشتی، الزامات عملیاتی فوری و مانورهای پیش‌بینی شده؛
 ۵. سلامت هر یک از خدمه آماده‌باش برای انجام وظیفه، که به عنوان بخشی از نگهداری تعیین می‌شوند؛
 ۶. آگاهی از، و اطمینان به صلاحیت حرفه‌ای افسران و خدمه کشتی؛
 ۷. تجربه هر یک از افسران نگهدارنده ناوبری، و آشنایی آن افسر با تجهیزات، روش‌ها و قابلیت‌های مانور کشتی؛
 ۸. فعالیت‌های در حال انجام در داخل کشتی در هر زمان، شامل فعالیت‌های مخابراتی، و وجود کمک برای فراخواندن فوری به پل فرماندهی در صورت لزوم؛
 ۹. وضعیت عملیاتی کنترل‌ها و ابزارهای پل فرماندهی، شامل سامانه‌های اعلام خطر؛

۱۰. کنترل پروانه و ویژه‌گی‌های مانور کشتی؛
۱۱. اندازه کشتی و دامنه دید موجود از محل هدایت کشتی؛
۱۲. جانمایی پل فرماندهی، تا حدی که این جانمایی مانع از مشاهده یا شنیدن رویدادهای خارج از کشتی توسط اعضا نگهبانی شود؛ و
۱۳. هرگونه استاندارد، روش یا راهنمای مرتبط با سلامت برای وظیفه و ترتیبات نگهبانی مصوب سازمان بین‌المللی دریانوردی.

ترتیبات نگهبانی

۱۸. درهنگام تصمیم‌گیری درباره ترکیب کارکنان نگهبانی در پل فرماندهی، که ممکن است ملوانان دارای شایستگی مناسب را نیز شامل شود، عوامل زیر، در میان سایر موارد، باید درنظر گرفته شود:
 ۱. پل فرماندهی نباید در هیچ زمانی خالی بماند؛
 ۲. وضعیت هوا، میدان دید و تاریکی/روشنایی روز؛
 ۳. نزدیکی به خطرهای دریانوردی که ایجاب می‌کند افسر نگهبان مسئول وظایف ناوبری اضافی انجام دهد؛
 ۴. کاربرد و وضعیت عملیاتی ابزارهای کمک ناوبری، مانند اکدیس، رادار یا دستگاه‌های تعیین موقعیت الکترونیکی و هرگونه تجهیزات دیگر موثر بر دریانوردی ایمن کشتی؛
 ۵. کشتی از تجهیزات هدایت خودکار استفاده می‌کند؛
 ۶. وظایف رادویی برای اجرا وجود دارد؛
 ۷. نشان‌دهنده‌ها، هشداردهنده‌ها و کنترل‌کننده‌های فضای ماشین‌آلات بدون خدمه (یو ام اس) در پل فرماندهی، و روش‌های استفاده از آن‌ها و محدودیت‌های آن‌ها؛ و
 ۸. هرگونه نیاز غیرعادی دیگر از نگهبانی ناوبری که ممکن است ناشی از شرایط عملیاتی خاص بروز نماید.

تحویل نگهبانی

۱۹. افسر نگهبان مسئول ناوبری نباید نگهبانی را به افسر تحویل‌گیرنده‌ی نگهبانی تحویل دهد، اگر دلیلی برای این اعتقاد وجود داشته باشد که افسر تحویل‌گیرنده‌ی نگهبانی، قادر به انجام موثر وظایف نگهبانی نیست، که در این صورت فرمانده کشتی باید مطلع گردد.
۲۰. افسر تحویل‌گیرنده‌ی نگهبانی باید اطمینان حاصل نماید، اعضای تیم تحویل‌گیرنده‌ی نگهبانی به صورت کامل قادر به اجرای وظایف خود، به ویژه در ارتباط با تطبیق با دید در شب هستند. افسران تحویل‌گیرنده‌ی نگهبانی نباید پیش از تطبیق کامل با شرایط نوری موجود نگهبانی را تحویل گیرند.
۲۱. پیش از تحویل گرفتن نگهبانی، افسران تحویل‌گیرنده، باید موقعیت تقریبی یا قطعی کشتی را مشخص نمایند، صحت سرعت، جهت و مسیر مورد نظر و کنترل‌های محوطه ماشین‌آلات بدون خدمه را تایید نمایند و هرگونه خطر متوجه دریانوردی پیش‌بینی شده در مدت نگهبانی خود را درنظر بگیرند.
۲۲. افسران تحویل‌گیرنده، باید شخصاً از موارد ذیل مطمئن شوند:
 ۱. دستورات پایدار و سایر فرامین خاص فرمانده در ارتباط با هدایت کشتی؛
 ۲. موقعیت، سرعت، جهت و آب‌خور کشتی؛
 ۳. کشندهای پیش‌بینی شده و غالب، جریان‌ها، شرایط جوی، میدان دید و تاثیر این عوامل بر سرعت و جهت؛
 ۴. روش‌های فرایندهای استفاده از موتورهای اصلی برای مانور کردن هنگامی که از پل فرماندهی کنترل می‌شوند؛ و
 ۵. وضعیت دریانوردی شامل موارد زیر، اما تنها محدود به آن‌ها نمی‌شود:
 - ۵.۱. وضعیت عملیاتی کلیه‌ی تجهیزات ایمنی و دریانوردی ناوبری مورد استفاده یا احتمالی برای استفاده در طول نگهبانی؛
 - ۵.۲. خطاهای قطب‌نماهای مغناطیسی و الکترونیکی؛

- ۵.۲. وجود و حرکت کشتی‌ها در میلان دید یا شناخته شده که در آن نزدیکی واقع شوند؛
 - ۵.۳. وضعیت‌ها و خطرهایی که در طول نگهداری احتمالاً با آن روبرو می‌شود؛ و
 - ۵.۴. تأثیرات احتمالی خمش‌های طولی و عرضی کشتی، چگالی آب و اسکوات به علت فاصله تیر حمل کشتی با بستر دریا.
- ۲۳ اگر در هر زمانی، افسر نگهدارنده مسئول ناوبری در هنگام مانور یا اقدام دیگری به منظور اجتناب از وقوع هر خطری باید نگهدارنده را تمویض کند، این تمویض و تحول نگهدارنده باید تا به پایان رساندن آن اقدام به تمویض افتد.

اجرای نگهداری ناوبری

- ۲۴ افسر نگهدارنده مسئول ناوبری باید:
 ۱. نگهدارنده را در فرماندهی را عهده‌دار باشد؛
 ۲. تحت هیچ شرایطی پیش از تحویل مناسب نگهدارنده پل فرماندهی را ترک ننماید؛
 ۳. علی‌رغم حضور فرمانده در پل فرماندهی، مسئول ناوبری ایمن کشتی باقی خواهد ماند، تا این که به صورت خاص مطلع شود فرمانده این مسئولیت را برعهده گرفته است و هر دو طرف این مسأله را درک نمایند.
- ۲۵ در طول نگهداری، راهی که پیموده می‌شود، موقعیت و سرعت باید در فواصل زمانی مناسب و به طور مکفی، و با استفاده از ابزارهای کمک ناوبری لازم بررسی شود تا از حرکت کشتی در مسیر تعیین شده اطمینان حاصل شود.
- ۲۶ افسر نگهدارنده مسئول ناوبری باید از محل و عملکرد کلیه تجهیزات ایمنی و دریانوردی کشتی آگاهی کامل داشته باشد و محدودیت‌های عملیاتی این تجهیزات را بداند و در نظر بگیرد.
- ۲۷ افسر نگهدارنده مسئول ناوبری نباید وظایفی که با دریانوردی ایمن کشتی در تعارض است را به پذیرد یا به وی محول شود.
- ۲۸ در هنگام استفاده از رادار، افسر نگهدارنده مسئول ناوبری باید لزوم انطباق دایم با مفاد لازم‌الاجرای مندرج در مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا، ۱۹۷۲ برابر با ۱۳۵۱، (اصلاح شده) در خصوص استفاده از رادار را در نظر داشته باشد.
- ۲۹ در صورت لزوم، افسر نگهدارنده مسئول ناوبری باید بدون درنگ از دستگاه‌های اعلام صوتی، سکان و موتورها استفاده نماید. با این حال، در صورت امکان باید تغییرات مورد نظر در سرعت موتور بموقع اعلام شود یا به صورت موثر از کنترل‌های محوطه ماشین‌آلات بدون خدمه تعبیه شده در پل فرماندهی طبق روش‌های قابل اعمال استفاده کند.
- ۳۰ افسران نگهدارنده مسئول ناوبری باید راهبری کشتی خود را، از جمله فواصل تا توقف آن را بدانند، و بهتر است امکان متفاوت بودن این موارد در راهبری کشتی‌های دیگر را درک کنند.
- ۳۱ سوابق حرکت‌ها و فعالیت‌های مرتبط با دریانوردی کشتی باید به صورت مناسب در طول نگهداری ثبت شوند.
- ۳۲ بسیار حایز اهمیت است که افسر نگهدارنده مسئول ناوبری در کلیه اوقات از اجرای دیدهبانی مناسب اطمینان حاصل کند. در کشتی‌های دارای اتاق نقشه مجزا، افسر نگهدارنده مسئول ناوبری می‌تواند در صورت لزوم و برای مدتی کوتاه ضروری برای اجرای وظایف دریانوردی به این اتاق برود، اما ابتدا باید از ایمنی این کار و اجرای دیدهبانی مناسب اطمینان حاصل کند.
- ۳۳ آزمایش‌های عملیاتی تجهیزات دریانوردی کشتی باید در دریا در اغلب اوقات ممکن که عملی باشد و شرایط اجازه دهد، به ویژه پیش از شرایط خطرناک پیش‌بینی شده موثر بر دریانوردی کشتی انجام شوند. این آزمایش‌ها باید در زمانی مناسب تا حد امکان ثبت شوند. این آزمایش‌ها باید همچنین پیش از رسیدن به بندر یا قبل از ترک بندر انجام شوند.
- ۳۴ افسر نگهدارنده مسئول ناوبری باید به طور منظم بررسی‌هایی انجام دهد تا مطمئن شود:
 ۱. فرد هدایت‌کننده کشتی یا هدایت‌کننده خودکار، کشتی را در جهت صحیح هدایت می‌نماید؛
 ۲. خطای استاندارد قطب نما حداقل یک مرتبه در طول هر نگهدارنده، و در صورت امکان، پس از هر تغییر عمده در مسیر تعیین می‌شود، استاندارد و قطب‌نماهای الکترونیکی اغلب مقایسه می‌شوند و تکرارکننده‌ها با قطب نمای مادر خود همگام می‌شوند؛
 ۳. هدایت‌کننده خودکار کشتی حداقل یک مرتبه در طول هر نگهدارنده به صورت دستی آزمایش می‌شود؛
 ۴. چراغ‌های اعلام و دریانوردی و سایر تجهیزات ناوبری به درستی کار می‌کنند؛

۵. تجهیزات رادیویی به درستی و طبق بند ۸۶ این بخش کار می‌کنند؛ و
۶. نشان‌دهنده‌ها، هشداردهنده‌ها و کنترل‌های محوطه ماشین‌آلات بدون ختمه به درستی کار می‌کنند.
۳۵. افسر نگهبان مسئول ناوبری باید لزوم انطباق با الزامات لازم‌الاجرای کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا (سولاس)، ۱۹۷۴ (۱۹۷۳) را به طور دائم در نظر داشته باشد. افسر نگهبان مسئول ناوبری باید موارد زیر را در نظر بگیرد:
 ۱. لزوم تعیین فردی برای هدایت کشتی و قراردادن سکان در حالت کنترل دستی، در زمان مناسب برای مقابله ایمن با هرگونه شرایط خطرناک بالقوه؛ و
 ۲. این واقعیت که، در حالت هدایت خودکار کشتی، بسیار خطرناک است اجازه دهد کار به جایی برسد که افسر نگهبان مسئول ناوبری بدون کمک بماند و مجبور شود پیوستگی اجرای دیده‌بانی خود را برای اتخاذ اقدامات ضروری بشکند.
۳۶. افسران نگهبان مسئول ناوبری باید با کاربرد کلیه تجهیزات کمک ناوبری موجود در کشتی، شامل قابلیت‌ها و محدودیت‌های آن‌ها آشنایی کامل داشته و در نظر داشته باشند عمق‌یاب یک ابزار کمک ناوبری ارزشمند است.
۳۷. افسر نگهبان مسئول ناوبری باید استفاده از رادار را در صورت محدود شدن میدان دید یا پیش‌بینی وقوع آن، و در کلبه‌ی اوقات در آب‌های پرتردد، با توجه خاص به محدودیت‌های آن در نظر داشته باشد.
۳۸. افسر نگهبان مسئول ناوبری باید اطمینان حاصل نماید، مقیاس‌های برد به کاررفته اغلب تغییر می‌کنند تا این که پژواک‌ها (اکوها) در آسرع وقت ممکن کشف شوند. باید در نظر داشت که پژواک‌های (اکوهای) ضعیف یا کوچک ممکن است کشف نشوند.
۳۹. هنگام استفاده از رادار، افسر نگهبان مسئول ناوبری باید مقیاس برد مناسب را انتخاب و نمایانگر را با دقت مشاهده نماید و باید اطمینان حاصل کند که ترسیم مسیر یا واکاوی نظام‌مند یا زمان کافی آغاز می‌شود.
۴۰. در شرایط زیر، افسر نگهبان مسئول ناوبری باید فرمانده را بی‌درنگ مطلع سازد:
 ۱. اگر میدان دید محدود شود یا وقوع آن پیش‌بینی شود؛
 ۲. اگر شرایط ترافیک یا حرکت سایر کشتی‌ها باعث ایجاد نگرانی می‌شود؛
 ۳. اگر دشواری در حفظ مسیر مشاهده می‌شود؛
 ۴. در صورت عدم رویت خشکی یا علائم کمک ناوبری و یا به دست آوردن عمق در زمان لازم؛
 ۵. اگر خشکی یا علائم کمک ناوبری و یا تغییراتی در عمق به صورت غیرمنتظره مشاهده می‌شود؛
 ۶. در صورت خرابی موتورها، کنترل‌های از راه دور ماشین‌آلات رانش، سامانه سکان یا هرگونه تجهیزات اساسی دریانوردی، آژیر هشدار یا نشانگرها؛
 ۷. در صورت خرابی تجهیزات رادیویی؛
 ۸. در شرایط بد جوی، اگر احتمال بروز خسارات جوی وجود داشته باشد؛
 ۹. در صورت برخورد کشتی با خطرهای دریانوردی، مانند یخ یا کشتی رها شده؛ و
 ۱۰. در هر شرایط اضطراری دیگر یا وجود تردید در هر موردی.
۴۱. علی‌رغم الزام مطلع ساختن فوری فرمانده در شرایط فوق، افسر نگهبان مسئول ناوبری همچنین باید بدون درنگ، هرگونه اقدام فوری ضروری برای ایمنی کشتی را بسته به شرایط اتخاذ نماید.
۴۲. افسر نگهبان مسئول ناوبری باید کلیه دستورات و اطلاعات مناسب، که تضمین‌کننده انجام نگهبانی ایمن، شامل دیده‌بانی مناسب می‌باشد را در اختیار کارکنان نگهبانی قرار دهد.

نگهبانی در شرایط متفاوت و نواحی متفاوت

هواپیما (صاف)

۴۳. افسر نگهبان مسئول ناوبری باید به صورت منظم و دقیق سمت قطب‌نمایی کشتی‌های نزدیک‌شونده را به منظور کشف سریع خطر تصادم اندازه‌گیری کند و در نظر بگیرد که چنین خطری در بعضی اوقات حتی هنگام درک بدیهی تغییر سمت ممکن است، وجود داشته باشد، به ویژه در مواردی که به کشتی‌های خیلی بزرگ یا در حال یدک شدن نزدیک می‌شود و یا هنگامی که به طرف یک کشتی در فاصله کم نزدیک می‌شود. افسر نگهبان مسئول ناوبری باید همچنین اقدامات سریع و مثبتی را طبق مقررات قابل اعمال مندرج در مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا، ۱۹۷۲ برابر با ۱۳۵۱ (اصلاح شده)، انجام دهد و متعاقباً بررسی کند که چنین اقدامی اثر مطلوب را دارد.

۴۴. در هوای صاف، در صورت امکان، افسر نگهبان مسئول ناوبری باید تمرین‌های رادار انجام دهد.

دید محدود

۴۵. در شرایط محدود شدن میدان دید یا احتمال بروز آن، اولین مسئولیت افسر نگهبان مسئول ناوبری پیروی از الزامات مرتبط مندرج در مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا، ۱۹۷۲ برابر با ۱۳۵۱ (اصلاح شده)، با توجه ویژه به به صدا درآوردن علائم مه، حرکت با سرعت ایمن و آماده نگاه داشتن موتورهای برای مانورهای فوری است. به علاوه، افسر نگهبان مسئول ناوبری باید:

۱. فرمانده را مطلع سازد؛
۲. یک دیده‌بان مناسب تعیین نماید؛
۳. چراغ‌های دریاوردی را روشن نماید؛ و
۴. رادار را به کار بیاندازد و از آن استفاده نماید.

در ساعات تاریکی

۴۶. در هنگام تعیین وظیفه دیده‌بان، فرمانده و افسر نگهبان مسئول ناوبری باید توجه کافی به استفاده از دستگاه‌های کمک ناوبری و تجهیزات موجود در پل فرماندهی، محدودیت‌های آن‌ها و فرایندها و موارد ایمنی اتخاذ شده داشته باشند.

آب‌های ساحلی و برتردد

۴۷. باید از نقشه دارای بزرگ‌ترین مقیاس روی کشتی، مناسب برای منطقه و اصلاح‌شده با کمک آخرین اطلاعات موجود استفاده شود. نقطه‌گذاری باید در فواصل زمانی مناسب و در صورت امکان با استفاده از بیش از یک روش انجام شود. در هنگام استفاده از اکدیس، باید از نقشه‌های ناوبری الکترونیکی دارای مقیاس مناسب استفاده و موقعیت کشتی با استفاده از یک شیوه مستقل تعیین موقعیت در فواصل زمانی مناسب بررسی شود.

۴۸. افسر نگهبان مسئول ناوبری باید کلیه‌ی علائم دریاوردی را به صورت موثر شناسایی نماید.

دریاوردی با حضور راهنما در کشتی

۴۹. علی‌رغم ماهیت وظایف و مسئولیت‌های راهنما، حضور وی در کشتی باعث رفع وظایف و مسئولیت‌های فرمانده و افسر نگهبان مسئول ناوبری در ارتباط با ایمنی شناور نمی‌شود. فرمانده و راهنما باید به تبادل اطلاعات مرتبط با ویژگی‌های کشتی، شرایط محلی و روش‌های دریاوردی بپردازند. فرمانده و/یا افسر نگهبان مسئول ناوبری باید به صورت نزدیک با راهنما همکاری داشته باشند و موقعیت و حرکت کشتی را به صورت مستمر و دقیق بررسی نمایند.

۵۰. در صورت وجود تردید درباره مقاصد یا اقدامات راهنما، افسر نگهبان مسئول ناوبری باید از راهنما درخواست توضیح نماید و در صورت باقی ماندن تردید، بی‌درنگ فرمانده را مطلع سازد و اقدامات لازم را تا زمان رسیدن فرمانده انجام دهد.

کشتی در لنگرگاه

۵۱ در صورت صلاحدید فرمانده، نگهداری ناوبری مستمر باید در لنگرگاه نیز اجرا شود. در هنگام توقف کشتی در لنگرگاه، افسر نگهدارنده مسئول ناوبری باید:

۱. در اولین فرصت ممکن، موقعیت کشتی را بر روی نقشه‌های مناسب تعیین و مشخص نماید؛
۲. در صورت ایجاد شرایط، در فواصل زمانی مناسب و با استفاده از سمت نسبت به علایم دریانوردی ثابت یا موارد قابل شناسایی بر روی ساحل بررسی نماید کشتی به صورت مطمئن در لنگرگاه قرار دارد؛
۳. از اجرای دیدهبانی مناسب اطمینان حاصل نماید؛
۴. از اجرای بازرسی‌های اطراف کشتی اطمینان حاصل نماید؛
۵. شرایط جوی و کشتند و وضعیت دریا را مشاهده نماید؛
۶. در صورت حرکت کشتی با لنگر، فرمانده را مطلع سارد و کلیه اقدامات لازم را اتخاذ نماید؛
۷. از انطباق وضعیت آمادگی موتورهای اصلی و سایر ماشین‌آلات با دستورات فرمانده اطمینان حاصل نماید؛
۸. در صورت کاهش میدان دید، فرمانده را مطلع سازد؛
۹. اطمینان حاصل نماید، چراغ‌ها و اشکال مناسب بر روی کشتی به نمایش درآمده است و علایم صوتی مناسب طبق کلیه مقررات مرتبط به صدا درمی‌آیند؛ و
۱۰. اقدامات لازم جهت حفاظت از محیط زیست دریایی ناشی از آلودگی توسط کشتی و پیروی از مقررات آلودگی قابل اعمال را اتخاذ نماید.

قسمت ۲-۴- اصول لازم برای عهده‌دار شدن نگهداری مهندسی

- ۵۲ اصطلاح «نگهداری مهندسی» به کاررفته در قسمت‌های ۲-۴، ۲-۵ و ۴-۵ این بخش به معنای فرد یا گروهی از کارکنان تشکیل‌دهنده نگهداری یا دوره‌ی مسئولیت یک افسر می‌باشد که در طول آن حضور فیزیکی در محوطه‌ی ماشین‌آلات ممکن است ضروری یا غیرضروری باشد.
- ۵۳ «افسر نگهدارنده مسئول مهندسی» نماینده‌ی افسر سرمهندس محسوب می‌شود و در کلیه‌ی اوقات، مسئولیت اصلی فعالیت و نگهداری ایمن و کارآمد ماشین‌آلات موثر بر ایمنی کشتی، و بازرسی، عملکرد و آزمایش، حسب لزوم، کلیه‌ی ماشین‌آلات و تجهیزات تحت مسئولیت نگهداری مهندسی را بر عهده دارد.

تربیات نگهداری

- ۵۴ ترکیب کارکنان نگهداری مهندسی باید به گونه‌ای تعیین شود که در کلیه‌ی اوقات برای حصول اطمینان از فعالیت ایمن همه‌ی ماشین‌آلات موثر بر فعالیت کشتی، چه در حالت خودکار و چه دستی، کافی و برای شرایط و وضعیت‌های غالب مناسب باشند.
- ۵۵ در هنگام تصمیم‌گیری درباره کارکنان نگهداری مهندسی، که ممکن است ملوانان دارای نایستگی مناسب را نیز شامل شود، عوامل زیر، در میان سایر موارد، باید در نظر گرفته شود:
۱. نوع کشتی و نوع و وضعیت ماشین‌آلات؛
 ۲. نظارت کافی، در کلیه‌ی اوقات، بر ماشین‌آلات موثر بر فعالیت ایمن کشتی؛
 ۳. هرگونه حالت خاص عملیات ایجاد شده تحت شرایطی مانند هوا، یخ، آب آلوده، آب کم‌عمق، وضعیت اضطراری، کنترل خسارت یا کاهش آلودگی؛
 ۴. شایستگی و تجربیات نگهداری مهندسی؛
 ۵. ایمنی جان افراد، کشتی، کالا و بندر، و حفاظت از محیط زیست؛
 ۶. پیروی از مقررات بین‌المللی، ملی و محلی؛ و
 ۷. برقراری عملیات معمول کشتی.

تحويل نگهبانی

- ۵۶ افسر نگهبان مسئول مهندسی نباید نگهبانی را به افسر تحويل گیرنده نگهبانی تحويل دهد، اگر دلیلی برای این اعتقاد وجود داشته باشد که افسر تحويل گیرنده نگهبانی قادر به انجام موثر وظایف نگهبانی نیست، که در این صورت افسر سرمهندس کشتی باید مطلع گردد.
- ۵۷ افسر تحويل گیرنده نگهبانی مهندسی باید اطمینان حاصل کند اعضای تیم تحويل گیرنده نگهبانی به صورت کامل قادر به اجرای وظایف خود به صورت موثر هستند.
- ۵۸ پیش از تحويل گرفتن نگهبانی مهندسی، افسران تحويل گیرنده، باید شخصاً از حداقل موارد زیر رضایت حاصل کنند:
۱. دستورات پایدار و سایر فرامین خاص افسر سرمهندس در ارتباط با عملیات سامانه‌ها و ماشین آلات کشتی؛
 ۲. ماهیت کلیه امور در حال اجرا بر روی سامانه‌ها و ماشین آلات، کارکنان شاغل در آن بخش و خطرهای موجود؛
 ۳. سطح و حسب مورد، وضعیت آب یا پسماند در خن، مخازن آب توازن، مخازن مایعات آلوده، مخازن ذخیره، مخازن آب شیرین، مخازن فاضلاب و هرگونه الزامات خاص برای دفع یا استفاده از محتویات آن‌ها؛
 ۴. شرایط و سطح سوخت در مخازن ذخیره، مخزن ته‌نشینی، مخزن روزانه و سایر تسهیلات نگهداری سوخت؛
 ۵. هرگونه الزامات خاص مرتبط با خروجی‌های سامانه بهداشتی؛
 ۶. شرایط و حالت عملیات سامانه‌های مختلف کمکی و اصلی، شامل سامانه توزیع نیروی الکتریکی؛
 ۷. حسب اعمال، شرایط تجهیزات کنسول کنترل و پایش، و تجهیزات و تجهیزاتی که به طور دستی به کار گرفته شده؛
 ۸. حسب اعمال، شرایط و حالت عملیات کنترل‌های خودکار دیگ‌های بخار، مانند سامانه‌های کنترل حفاظ شعله، سامانه‌های کنترل حد، سامانه‌های کنترل احتراق، سامانه‌های کنترل سوخت‌رسانی و سایر تجهیزات مرتبط با عملیات دیگ‌های بخار؛
 ۹. هرگونه شرایط نامطلوب بالقوه، ناشی از هوای نامساعد، یخ یا آب‌های آلوده یا کم‌عمق؛
 ۱۰. هرگونه حالت خاص عملیات ایجاب شده در اثر خرابی تجهیزات یا شرایط نامساعد کشتی؛
 ۱۱. گزارش‌های ملوانان موتورخانه، در ارتباط با وظایف محول شده به آن‌ها؛
 ۱۲. در دسترس بودن تجهیزات اطفای حریق؛ و
 ۱۳. وضعیت تکمیل دفتر وقایع موتورخانه.

اجرای نگهبانی مهندسی

- ۵۹ افسر نگهبان مسئول مهندسی باید اطمینان حاصل نماید، کلیه ترتیبات نگهبانی برقرار شده و تحت نظارت، اگر ملوانان موتورخانه، تشکیل‌دهنده بخشی از نگهبانی مهندسی هستند، به عملیات ایمن و کارآمد ماشین آلات رانش و تجهیزات فرعی کمک می‌کنند.
- ۶۰ افسر نگهبان مسئول مهندسی باید حتی در حضور سرمهندس در محوطه ماشین آلات، مسئول عملیات این محوطه باقی بماند، تا این که به صورت خاص مطلع شود سرمهندس این مسئولیت را برعهده گرفته است و هر دو طرف این مساله را درک نمایند.
- ۶۱ کلیه اعضای نگهبانی مهندسی باید با وظایف نگهبانی تعیین شده خود آشنایی داشته باشند. به علاوه، هر یک از اعضا، در ارتباط با کشتی که در آن خدمت می‌کنند، باید دارای از موارد زیر آگاه باشند:
۱. استفاده مناسب از سامانه‌های ارتباطات داخلی؛
 ۲. مسیرهای فرار از فضاهای ماشین‌آلات؛
 ۳. سامانه‌های اعلام خطر موتورخانه و قابلیت تشخیص بین آژیرهای مختلف، با توجه خاص به آژیر اطفای حریق؛ و
 ۴. تعداد، محل و انواع تجهیزات اطفای حریق و لوازم کنترل خسارات در فضاهای ماشین‌آلات، به همراه کاربرد و پیشگیری‌های مختلف، ایمنی که باید رعایت شود.
- ۶۲ هرگونه ماشین‌آلات که درست کار نمی‌کند، یا پیش‌بینی می‌شود که درست کار نکند و یا به سرویس ویژه نیاز دارد باید به همراه اقدامات اتخاذ شده تا آن مرحله یادداشت شود. اگر لازم باشد، برنامه‌هایی باید برای هرگونه اقدام ضروری بعدی در نظر گرفته شود.

- ۶۳ هنگام قرار داشتن ماشین‌آلات در حالت دارای خدمه، افسر نگهدارنده مسئول مهندسی باید در همه‌ی اوقات به آسانی قادر به کار با تجهیزات رانش در واکنش به نیاز به تغییرات در جهت یا سرعت باشد.
- ۶۴ هنگام قرار داشتن ماشین‌آلات در حالت بدون خدمه دوره‌ای، افسر وظیفه مسئول نگهدارنده مهندسی باید به سرعت در دسترس و آماده برای حضور فضاهای ماشین‌آلات باشد.
- ۶۵ کلیه‌ی فرامین پل فرماندهی باید بموقع اجرا شوند. تغییرات جهت یا سرعت واحدهای اصلی رانش باید ثبت شوند، به جز در مواردی که مرجع دریایی تعیین نماید اندازه یا ویژگی‌های یک کشتی خاص، ثبت این موارد را غیرممکن می‌سازد. افسر نگهدارنده مسئول مهندسی باید اطمینان حاصل نماید که در هنگام استفاده از حالت دستی عملیات، کنترل‌های واحدهای رانش اصلی تحت نظارت مستمر در شرایط آماده‌باش یا مانور قرار دارند.
- ۶۶ توجه کافی باید به پشتیبانی و نگهداری مداوم کلیه‌ی ماشین‌آلات، شامل: سامانه‌های مکانیکی، الکتریکی، الکترونیکی، هیدرولیک و پنوماتیک، ابزارهای کنترل آن‌ها و تجهیزات ایمنی مربوط به آن‌ها، کلیه‌ی تجهیزات سامانه‌های خدماتی اقامتگاه‌ها و ثبت ذخایر و استفاده از تجهیزات یدکی مبذول شود.
- ۶۷ افسر سربمهندس باید مطمئن شود افسر نگهدارنده مسئول مهندسی از کلیه‌ی فعالیت‌های نگهداری و پیشگیری، کنترل خسارت و تعمیرات لازم در طول نگهداری مهندسی آگاهی دارد. افسر نگهدارنده مسئول مهندسی باید مسئولیت جداسازی، استفاده از مسیرهای فرعی و تنظیم کلیه‌ی ماشین‌آلات لازم تحت مسئولیت نگهدارنده مهندسی را بر عهده داشته باشد و همه‌ی فعالیت انجام شده را ثبت نماید.
- ۶۸ هنگامی که موتورخانه در حالت آماده‌باش قرار دارد، افسر نگهدارنده مسئول مهندسی باید مطمئن شود کلیه‌ی ماشین‌آلات و تجهیزات که ممکن است در طول مانور استفاده شود، در حالت آمادگی فوری قرار دارند و نیروی ذخیره کافی برای سامانه سکان و سایر نیازها موجود است.
- ۶۹ هیچ وظیفه دیگری که ممکن است باعث مداخله یا وظایف نظارتی افسران نگهدارنده مسئول مهندسی در خصوص سامانه رانش اصلی یا تجهیزات کمکی شود، نباید به آنها محول یا توسط آنها اجرا شود. این افسران باید بر بخش رانش اصلی و سامانه‌های کمکی به صورت دائم نظارت داشته باشند، تا زمانی که نگهدارنده را به شیوه مناسب تحویل می‌دهند، و باید ماشین‌آلات در حوزه‌ی مسئولیت خود را به صورت دوره‌ای بازرسی نمایند. آن‌ها همچنین از انجام گشت‌های کافی در محوطه ماشین‌آلات و سامانه سکان به منظور مشاهده و گزارش‌دهی نواقص یا خرابی تجهیزات، اجرا یا نظارت بر اجرای تنظیمات متداول، نگهداری‌های لازم و سایر فعالیت‌های ضروری مطمئن شوند.
- ۷۰ افسران نگهدارنده مسئول مهندسی باید هدایت کارکنان نگهدارنده مهندسی به منظور اطلاع‌رسانی شرایط بالقوه خطرناک به آنان که ممکن است تأثیر نامطلوب بر ماشین‌آلات داشته باشد و یا ایمنی جان افراد یا کشتی را به خطر اندازد را برعهده بگیرد.
- ۷۱ افسر نگهدارنده مسئول مهندسی باید مطمئن شود، نگهدارنده محوطه‌ی ماشین‌آلات تحت نظارت انجام می‌شود و ترتیبات جایگزینی کارکنان در صورت ناتوانی هریک از کارکنان نگهدارنده مهندسی را اتخاذ نماید. مسئول نگهدارنده مهندسی نباید محوطه‌های ماشین‌آلات را بدون نظارت درحالتی ترک کند که مانع عملیات دستی قسمت موتورخانه یا موجب خفگی آن‌ها شود.
- ۷۲ افسر نگهدارنده مسئول مهندسی باید اقدامات لازم را برای محدود نمودن اثرات خسارت ناشی از خرابی تجهیزات، حریق، آب‌گرفتگی، پارگی، تصادم، به گل نشستن یا علل دیگر اتخاذ نماید.
- ۷۳ پیش از ترک وظیفه، افسر نگهدارنده مسئول مهندسی باید مطمئن شود کلیه‌ی رویدادهای مربوط به ماشین‌آلات اصلی و کمکی در طول نگهداری مهندسی خود به صورت مناسب ثبت شده‌اند.
- ۷۴ افسر نگهدارنده مسئول مهندسی باید با هر مهندس مسئول امور نگهداری در طول کلیه‌ی فعالیت‌های پیشگیرانه، کنترل خسارت و تعمیرات همکاری نماید. این مساله شامل موارد زیر است اما تنها محدود به آن‌ها نمی‌شود:
۱. جداسازی و کنار گذاشتن ماشین‌آلاتی که روی آن‌ها کار باید انجام گیرد؛
 ۲. تنظیم سایر بخش‌های آن سامانه برای عملیات مناسب و ایمن در طول مدت نگهداری؛
 ۳. ثبت تجهیزاتی که روی آن‌ها کار شده و کارکنانی که آن را انجام داده‌اند، و آن افرادی که گام‌های ایمنی که برداشته‌اند، در دفتر وقایع موتورخانه یا اسناد مناسب دیگر، جهت استفاده افسران تحویل‌گیرنده‌ی نگهدارنده و نگهداری سوابق؛ و
 ۴. در زمان لازم، آزمایش و به کارانداختن ماشین‌آلات و تجهیزات تعمیر شده.

- ۷۵ افسر نگهبان مسئول مهندسی باید مطمئن شود، هر یک از ملوانانی که انجام وظایف تعمیراتی را بر عهده دارند به منظور کمک در عملیات دستی ماشین آلات در زمان نقص تجهیزات خودکار، در دسترس می‌باشند.
- ۷۶ افسر نگهبان مسئول مهندسی باید در نظر داشته باشد، تغییرات سرعت ناشی از خرابی ماشین‌آلات یا از دست رفتن سامانه سکان ممکن است، ایمنی جان افراد یا کشتی را به خطر اندازد. در صورت بروز حریق یا هرگونه اتفاق غیرعادی دیگر در محوطه ماشین‌آلات که ممکن است باعث کاهش سرعت، نقص در شرف وقوع سامانه سکان، توقف سامانه رانش یا هرگونه تغییر در تولید نیروی الکتریکی یا خطرهای مشابه برای ایمنی، پل فرماندهی باید بی‌درنگ مطلع شود. این اطلاع‌رسانی، در صورت امکان، باید پیش از بروز تغییرات صورت بگیرد تا پل فرماندهی از حداکثر زمان موجود برای اتخاذ هرگونه اقدام ممکن در جهت جلوگیری از بروز سانحه‌ی دریایی بالقوه برخوردار شود.
- ۷۷ افسر نگهبان مسئول مهندسی باید در موارد زیر، افسر سرمهندس را بدون درنگ مطلع سازد:
۱. هنگامی که خرابی یا آسیبی به موتور وارد می‌شود که ممکن است ایمنی عملیات کشتی را به خطر بیندازد؛
 ۲. هنگامی که خرابی اتفاق می‌افتد که تصور می‌شود باعث آسیب یا خرابی ماشین‌آلات رانش، ماشین‌آلات کمکی یا سامانه‌های کنترل و پایش شود؛ و
 ۳. در هرگونه حالت اضطراری یا وجود تردید در خصوص اتخاذ تصمیم یا اقدام صحیح.
- ۷۸ علی‌رغم الزام مطلع ساختن فوری افسر سرمهندس در شرایط فوق، افسر نگهبان مسئول مهندسی همچنین باید بدون درنگ، هرگونه اقدام فوری ضروری برای ایمنی کشتی، ماشین‌آلات آن و خدمه را بسته به شرایط اتخاذ نماید.
- ۷۹ افسر نگهبان مسئول مهندسی باید کلیه‌ی دستورات و اطلاعات مناسب، که تضمین‌کننده انجام نگهداری ایمن می‌باشد را در اختیار کارکنان نگهداری قرار دهد. نگهداری منظم ماشین‌آلات، که به عنوان فعالیتی موردی و همچنین بخشی از اجرای نگهداری ایمن انجام می‌شود، باید به صورت یکی از اجزای اصلی معمول نگهداری تعیین شود. نگهداری تعمیراتی دقیق، شامل: تعمیرات تجهیزات الکتریکی، مکانیکی، هیدرولیک، پنوماتیک و یا الکترونیکی مربوط به آن در سرتاسر کشتی باید با آگاهی افسر نگهبان مسئول مهندسی و افسر سرمهندس انجام شود. این تعمیرات باید ثبت شوند.

نگهبانی مهندسی در شرایط متفاوت و نواحی متفاوت

میلان دید محدود

- ۸۰ افسر نگهبان مسئول مهندسی باید اطمینان حاصل نماید، فشار هوا یا بخار کافی برای به صدا درآوردن غلایم صوتی وجود دارد و در کلیه‌ی اوقات، فرامین پل فرماندهی مرتبط با تغییرات سرعت یا جهت، بی‌درنگ اجرا می‌شوند و به علاوه، ماشین‌آلات کمکی که برای مانور استفاده می‌شود، بی‌درنگ آماده عملیات هستند.

آب‌های ساحلی و پرتردد

- ۸۱ افسر نگهبان مسئول مهندسی باید اطمینان حاصل نماید، هنگامی که اعلام می‌شود کشتی در آب‌های پرتردد قرار دارد، کلیه‌ی ماشین‌آلات فعال در حرکت کشتی را می‌توان به سرعت در حالت عملیات دستی قرار داد. افسر نگهبان مسئول مهندسی باید همچنین اطمینان حاصل نماید، نیروی ذخیره کافی برای هدایت و سایر نیازهای حرکتی کشتی وجود دارد. تجهیزات هدایت اضطراری و سایر تجهیزات کمکی باید برای فعالیت فوری آماده باشند.

کشتی در لنگرگاه

- ۸۲ در لنگرگاهی که حالت پناهگاهی ندارد، افسر سرمهندس کشتی باید در خصوص لزوم انجام نگهداری مهندسی به شیوه‌ای مشابه زمان حرکت کشتی یا فرمانده راپزنی نماید.
- ۸۳ هنگامی که کشتی در لنگرگاه فراساحل بدون حفاظ یا هرگونه شرایط واقعی در دریا، لنگر انداخته است، افسر مهندس نگهبان مسئول مهندسی، باید اطمینان حاصل نماید:

۱. نگهداری مهندسی موثر اجرا می‌شود؛
۲. کلیدی ماشین‌آلات فعال و در حالت آماده‌باش، به صورت دوره‌ای، بازرسی می‌شوند؛
۳. ماشین‌آلات اصلی و کمکی در حالت آماده باش طبق فرامین از پل فرماندهی، هستند؛
۴. تدابیری برای حفاظت از محیط‌زیست در برابر آلودگی ناشی از کشتی اتخاذ، و مقررات جلوگیری از آلودگی مرتبط رعایت می‌شوند؛ و
۵. کلیدی سامانه‌های اطفای حریق و کنترل خسارت در حالت آمادگی قرار دارند.

قسمت ۳-۴- اصول لازم برای برقراری نگهداری رادیویی

مفاد کلی

۸۴ مراجع دریایی باید توجه شرکت‌ها، فرماندهان و کارکنان انجام‌دهنده نگهداری رادیویی را به پیروی از مفاد زیر جلب نمایند تا از برقراری نگهداری رادیویی ایمن در هنگام حضور کشتی در دریا، اطمینان حاصل شود. در هنگام پیروی از این آیین‌نامه، مقررات رادیویی باید مدنظر قرار گیرد.

ترتیبات نگهداری

۸۵ در هنگام تصمیم‌گیری درخصوص ترتیبات نگهداری رادیویی، فرمانده هر کشتی درپایمان، باید:

۱. اطمینان حاصل نماید نگهداری رادیویی طبق مفاد مربوط به مقررات رادیویی و کنوانسیون سولاس انجام می‌شود؛
۲. اطمینان حاصل نماید، وظایف اصلی نگهداری رادیویی تحت تاثیر نامطلوب رسیدگی به مکالمات رادیویی غیرمرتبط با حرکت ایمن کشتی و ایمنی دریانوردی قرار نمی‌گیرند؛ و
۳. تجهیزات رادیویی نصب شده برروی کشتی و وضعیت عملیاتی آن‌ها را درنظر گیرد.

اجرای نگهداری رادیویی

۸۶ کاربر مخابراتی اجرا کننده وظایف نگهداری رادیویی باید:

۱. اطمینان حاصل نماید، نگهداری برروی بسامدهای مندرج در مقررات رادیویی و کنوانسیون سولاس انجام می‌شود؛ و
۲. درهنگام انجام وظیفه، عملکرد تجهیزات رادیویی و منابع انرژی آن‌ها را به صورت منظم بررسی و هرگونه خرابی مشاهده شده را به فرمانده گزارش نماید.

۸۷ الزامات مقررات رادیویی و کنوانسیون سولاس در خصوص حفظ دفتر وقایع رادیویی یا رادیوتلگراف، حسب مورد، باید مورد پیروی قرار گیرند.

۸۸ مسئولیت نگهداری سوابق رادیویی، طبق الزامات مقررات رادیویی و کنوانسیون سولاس، بر عهده کاربر مخابراتی تعیین شده به عنوان دارنده‌ی مسئولیت اصلی مخابرات در طول سوانح اضطراری است، موارد زیر باید به همراه زمان اتفاق افتادن آن‌ها ثبت شوند:

۱. خلاصه‌ای از مکالمات رادیویی اضطراری، فوریت یا ایمنی؛
۲. سوانح مهم مرتبط با خدمات رادیویی؛
۳. حسب مورد، موقعیت کشتی حداقل یک مرتبه در روز؛ و
۴. خلاصه‌ای از وضعیت تجهیزات رادیویی، شامل: منابع انرژی آن‌ها.

۸۹ سوابق رادیویی باید در موقعیت عملیاتی مکالمات اضطراری نگهداری شوند و برای موارد زیر در دسترس باشند:

۱. برای بازرسی توسط فرمانده؛ و
۲. برای بازرسی توسط هرسقام مجاز دریایی و هر افسر کاملاً مجاز و در اجرای کنترل طبق ماده‌ی ۱۰ این کنوانسیون.

قسمت ۵ - نگهداری در بندر اصول حاکم بر کلیه نگهداریها

کلیات

۹۰. بر روی هر کشتی پهلو گرفته به صورت ایمن، یا لنگر انداخته به صورت ایمن در شرایط عادی در بندر، فرمانده باید ترتیبات برقراری نگهداری مناسب و موثر برای مقاصد ایمنی را بدهد. برای انواع خاص سامانه‌های رانش کشتی‌ها یا تجهیزات کمکی و برای کشتی‌های حامل مواد خطرناک، محاطره آمیز، سمی یا مواد به شدت آتش زا، و یا سایر انواع خاص کالا ممکن است، الزامات خاص ضروری باشد.

ترتیبات نگهداری

۹۱. ترتیبات برای برقراری نگهداری عرشه در هنگامی که کشتی در بندر است، باید در کلیه اوقات برای انجام موارد زیر کافی باشد:

۱. حصول اطمینان، از ایمنی جان افراد، کشتی، بندر و محیط زیست، و عملکرد ایمن کلیه ماشین‌آلات مرتبط با عملیات کالا؛
۲. رعایت قوانین محلی، ملی و بین‌المللی؛ و
۳. حفظ نظم و برنامه روزمره کشتی.

۹۲. فرمانده باید درخصوص ترکیب کارکنان و مدت نگهداری عرشه، بسته به شرایط مهار کشتی، نوع کشتی و ماهیت وظایف تصمیم‌گیری کند.

۹۳. در صورت صلاحدید فرمانده، یک افسر شایسته باید نگهداری مسئول عرشه باشد.

۹۴. تجهیزات لازم باید برای اجرای نگهداری مناسب تدارک دیده شود.

۹۵. افسر سرمهندس، با رایزنی با فرمانده باید اطمینان حاصل نماید، ترتیبات نگهداری مهندسی برای اجرای ایمن این نگهداری در بندر کفایت می‌کند. در هنگام تصمیم‌گیری درخصوص ترکیب کارکنان نگهداری مهندسی، که ممکن است ملوانان مناسب موتورخانه را شامل شود، موارد زیر باید در نظر گرفته شوند:

۱. بر روی کلیه کشتی‌های دارای توان رانش ۳۰۰۰ کیلووات و بیش تر باید همیشه یک افسر نگهداری مسئول مهندسی باشد؛
۲. بر روی کشتی‌های دارای توان رانش کمتر از ۳۰۰۰ کیلووات، ممکن است طبق صلاحدید فرمانده و پس از رایزنی با افسر سرمهندس، افسری به عنوان نگهداری مسئول مهندسی نباشد؛ و
۳. افسران نگهداری مسئول مهندسی نباید، وظایفی که با وظایف نظارتی خود در ارتباط با سامانه ماشین‌آلات کشتی در تعارض هستند را به پذیرند یا به آن‌ها محول شوند.

تحویل نگهداری

۹۶. افسران نگهداری مسئول عرشه یا مهندسی، نباید نگهداری را به افسر تحویل‌گیرنده‌ی نگهداری تحویل دهد، اگر دلیلی برای این اعتقاد داشته باشند که افسر تحویل‌گیرنده‌ی نگهداری قادر به انجام موثر وظایف نگهداری نیست، که در این صورت فرمانده یا افسر سرمهندس باید مطلع گردند. افسران تحویل‌گیرنده‌ی نگهداری عرشه یا مهندسی باید اطمینان حاصل نمایند کلیه اعضای نگهداری آن‌ها در ظاهر از قابلیت کامل برای اجرای موثر وظایف خود برخوردار هستند.

۹۷. اگر در هنگام تحویل نگهداری عرشه یا مهندسی، عملیات مهمی در حال انجام می‌باشد، آن عملیات باید توسط افسر تحویل‌دهنده‌ی نگهداری خاتمه یابد، مگر در مواردی که دستوری غیر از آن از سوی فرمانده یا افسر سرمهندس صادر شده باشد.

قسمت ۱-۵ - تحویل نگهداری عرشه

۹۸. پیش از تحویل نگهداری عرشه، افسر نگهداری مسئول عرشه باید افسر تحویل‌گیرنده را از موارد زیر مطلع سازد:

۱. عمق آب در اسكله، آبخور كشتی، سطح و زمان جزر و مد؛ محكم بودن طباب‌های مهار، ترتیبات لنگر و طول زنجیر آن، و سایر اطلاعات مهار مهم برای ایمنی كشتی؛ وضعیت موتورهای اصلی و آمادگی آنها برای استفادهی اضطراری؛
 ۲. کلیهی فعالیت‌ها روی كشتی؛ ماهیت، مقدار و محل کالاهای جابه‌جا شده یا باقیمانده، و هرگونه پسماند بر روی كشتی پس از تخلیهی کالا؛
 ۳. سطح آب در خن‌ها و مخازن آب توازن؛
 ۴. علایم و چراغ‌های در حال نمایش یا به صدا درآوردن؛
 ۵. تعداد خدمه‌ی لازم که روی كشتی بمانند و حضور هر فرد یا افراد دیگری در كشتی؛
 ۶. وضعیت تجهیزات اطفای حریق؛
 ۷. هرگونه مقررات خاص بندری؛
 ۸. دستورات پایدار و خاص فرمانده؛
 ۹. خطوط ارتباطی موجود بین كشتی و کارکنان ساحل، شامل مقامات بندری، در موارد بروز اضطرار یا نیاز به کمک؛
 ۱۰. هرگونه شرایط مهم دیگر برای ایمنی كشتی، خدمه آن، کالا یا حفاظت از محیط زیست در برابر آلودگی؛ و
 ۱۱. شیوه‌های اطلاع‌رسانی به مقامات ذی صلاح در خصوص آلودگی‌های محیط زیستی ناشی از فعالیت‌های كشتی.
۹۹. پیش از عهده دار شدن مسئولیت نگهداری عرشه، افسران تحویل‌گیرنده باید تایید کنند که:
۱. استحکام طباب‌های مهار و زنجیر لنگر کافی است؛
 ۲. علایم یا چراغ‌های مناسب به شیوه صحیح نمایش داده یا به صدا درمی‌آید؛
 ۳. تدابیر ایمنی و مقررات اطفای حریق رعایت می‌شوند؛
 ۴. آنان آگاه از ماهیت کالاهای خطرناک یا مخاطره آمیز در حال بارگیری یا تخلیه هستند، و اقدامات ضروری در صورت هرگونه ریزش یا حریق انجام می‌شود؛ و
 ۵. هیچ شرایط یا وضعیت بیرونی كشتی را به خطر نمی‌اندازد و این که سایرین را نیز به خطر نمی‌اندازد.

قسمت ۲-۵ - تحویل نگهداری مهندسی

۱۰۰. پیش از تحویل نگهداری مهندسی، افسر نگهدارنده مسئول مهندسی باید افسر تحویل‌گیرنده را از موارد زیر مطلع سازد:
۱. دستورات پایدار روز، هرگونه دستور خاص مربوط به عملیات كشتی، وظایف نگهداری، تعمیرات ماشین‌آلات كشتی یا تجهیزات کنترل؛
 ۲. ماهیت کلیهی فعالیت‌های در حال اجرا بر روی ماشین‌آلات و سامانه‌های موجود در كشتی، کارکنان درگیر در این فعالیت‌ها و خطرهای بالقوه؛
 ۳. سطح و وضعیت، حسب مورد، آب و پسماندها در خن‌ها، مخازن آب توازن، مخازن مایعات آلوده، مخازن فاضلاب، مخازن ذخیره و الزامات خاص دفع یا استفاده از محتویات آن‌ها؛
 ۴. هرگونه الزامات خاص مرتبط با خروجی‌های سامانه بهداشتی؛
 ۵. شرایط و وضعیت آمادگی تجهیزات اطفای حریق قابل حمل، تاسیسات اطفای حریق ثابت و سامانه‌های کشف حریق؛
 ۶. کارکنان تعمیراتی مجاز بر روی كشتی فعال در فعالیت‌های مهندسی، محل کار و وظایف تعمیراتی آنان، و سایر افراد مجاز بر روی كشتی و خدمه لازم؛
 ۷. هرگونه مقررات بندری مربوط به مایعات كشتی، الزامات و آمادگی كشتی برای اطفای حریق، به ویژه در طول شرایط جوی بالقوه آساعاد؛
 ۸. خطوط ارتباطی موجود میان کارکنان كشتی و ساحل، شامل مقامات بندری، در موارد بروز سانحه یا نیاز به کمک؛
 ۹. هرگونه شرایط مهم دیگر برای ایمنی كشتی، خدمه آن، کالا یا حفاظت از محیط زیست در برابر آلودگی؛ و
 ۱۰. شیوه‌هایی برای اطلاع‌رسانی به مقامات صلاحیتدار در خصوص آلودگی‌های محیط زیستی ناشی از فعالیت‌های مهندسی.

۱۰۱ پیش از عهده دار شدن مسئولیت نگهداری مهندسی، افسران تحویل گیرنده باید مطمئن شوند به صورت کامل توسط افسر تحویل دهنده از موارد فوق مطلع شده‌اند، و:

۱. با منابع موجود و بالقوه نیرو، گرما و روشنایی و توزیع آن‌ها آشنایی دارند؛
۲. از وجود و شرایط سوخت، روانسازها و تمامی موجودی آب کشتی آگاهی دارند؛ و
۳. آمادگی داشته باشند که تا حدی که امکان دارد، برای آماده باش یا شرایط اضطراری، حسب مورد، کشتی و ماشین آلات آن را آماده کند.

قسمت ۳-۵- اجرای نگهداری عرشه

۱۰۲ افسر نگهدار مسئول عرشه باید:

۱. گشت‌هایی برای بازرسی در اطراف کشتی در فواصل زمانی مناسب انجام دهد؛
۲. به موارد زیر توجه خاص داشته باشد:
 - ۲.۱. شرایط و استحکام پلکان ورودی، زنجیر لنگر و طناب‌های مهار، به ویژه در زمان بر گشت جهت کشنده، و در اسکله‌های دارای تغییرات زیاد بالا آمدن و پایین آمدن سطح آب، در صورت نیاز، با اتخاذ تدابیری به منظور اطمینان از شرایط کاری عادی آن‌ها؛
 - ۲.۲. آب‌خورد، فاصله تیر حمل کشتی با بستر دریا و وضعیت کلی کشتی، به منظور جلوگیری از عدم تراز یا خمش خطرناک کشتی در طول عملیات‌های جابه‌جایی کالا یا آب توازن؛
 - ۲.۳. وضعیت جوی و دریا؛
 - ۲.۴. پیروی از کلیه مقررات مربوط به ایمنی و حفاظت در برابر حریق؛
 - ۲.۵. سطح آب در خن‌ها و مخازن؛
 - ۲.۶. کلیه افراد در کشتی و محل آن‌ها، به ویژه افراد قرار گرفته در فضاهای محصور و دور از دسترس؛ و
 - ۲.۷. نمایش و به صدا درآوردن، حسب لزوم، چراغ‌ها و علائم.
۳. در شرایط جوی نامساعد، یا پس از دریافت هشدار طوفان، اقدامات لازم برای حفاظت از کشتی، سرنشینان و کالا را اتخاذ نماید؛
۴. هرگونه اقدام پیشگیرانه برای جلوگیری از آلودگی محیط زیست توسط کشتی را اتخاذ نماید؛
۵. در شرایط اضطراری تهدیدکننده ایمنی کشتی، آژیر را به صدا درآورد، فرمانده را مطلع سازد، کلیه اقدامات ممکن برای جلوگیری از خسارت به کشتی، کالای آن و سرنشینان را اتخاذ نماید، و در صورت لزوم، از مقامات بندری یا کشتی‌های مجاور درخواست کمک نماید؛
۶. از وضعیت تعادل کشتی آگاهی داشته باشد تا در صورت بروز حریق، مقامات اطفای حریق ساحلی را از مقدار تقریبی پمپ‌آب بر روی کشتی بدون به خطر انداختن آن مطلع سازد؛
۷. به کشتی‌ها یا افراد مضطر کمک‌رسانی نماید؛
۸. اقدامات پیشگیرانه لازم را برای جلوگیری از بروز سوانح یا خسارت در هنگام تصمیم‌گیری برای جرخاندن پروانه‌ها اتخاذ نماید؛ و
۹. کلیه رویدادهای مهم تاثیرگذار بر کشتی را در دفتر وقایع مناسب ثبت نماید.

قسمت ۴-۵- اجرای نگهداری مهندسی

۱۰۳ افسران نگهدار مسئول مهندسی باید توجه خاص به موارد زیر داشته باشند:

۱. پیروی از کلیه دستورالعمل‌ها، مقررات و شیوه‌های عملیاتی خاص مربوط به شرایط خطرناک و جلوگیری از آن‌ها در همه بخش‌های تحت مسئولیت خود؛
۲. ابزارها و سامانه‌های کنترل، پایش کلیه منابع تغذیه نیرو، بخش‌ها و سامانه‌های در حال فعالیت؛
۳. فنون، روش‌ها و شیوه‌های لازم برای جلوگیری از تخلف از مقررات آلودگی مقامات محلی؛ و
۴. وضعیت خن‌ها.

۱۰۴ افسران نگهبان مسئول مهندسی باید:

۱. در شرایط اضطراری، آژیر را زمانی که به اعتقاد آنان ضروری است به صدا درآورند و کلیه اقدامات ممکن برای جلوگیری از خسارت به کشتی، کالای آن و مرشیتان را اتخاذ نمایند!
۲. از نیازهای افسران عرشه در خصوص تجهیزات لازم برای تخلیه یا بارگیری کالا و الزامات اضافی آب توازن و سایر سامانه‌های کنترل تعادل کشتی آگاهی داشته باشند!
۳. گشت‌های بازرسی مکرر در اطراف کشتی برای یافتن خرابی یا نواقص احتمالی تجهیزات انجام دهند و اقدامات اصلاحی فوری برای تضمین ایمنی کشتی، عملیات کالا، بندر و محیط زیست اتخاذ نمایند!
۴. اطمینان حاصل نمایند، اقدامات پیشگیرانه لازم، در حوزه مسئولیت آن‌ها برای جلوگیری از بروز سوانح یا خسارت به سامانه‌های مختلف الکتریکی، الکترونیکی، هیدرولیک، پنوماتیک و مکانیکی کشتی اتخاذ می‌شود؛ و
۵. اطمینان حاصل نمایند، کلیه رویدادهای تأثیرگذار بر عملیات، تنظیم یا تعمیر ماشین‌آلات کشتی، به صورت رضایت‌بخش ثبت می‌شوند.

قسمت ۵-۵- نگهبانی در بندر بر روی کشتی‌های حامل کالاهای خطرناک

کلیات

- ۱۰۵ فرمانده هر کشتی حامل کالای خطرناک، مانند کالاهای منفجره، آتش‌زا، سمی، تهدیدکننده سلامت یا آلاینده‌ی محیط‌زیست باید اطمینان حاصل نمایند، ترتیبات نگهبانی ایمن برقرار است. بر روی کشتی‌های حامل کالای خطرناک به صورت فله، این امر از طریق حضور و آمادگی یک یا چند افسر دارای شایستگی لازم و ملوانان، در صورت نیاز محقق می‌شود، حتی در زمانی که کشتی به صورت ایمن در بندر مهار شده یا لنگر انداخته است.
- ۱۰۶ بر روی کشتی‌های حامل کالای خطرناک غیر فله، فرمانده باید توجه کافی به ماهیت، مقدار، بسته‌بندی و چیدمان کالاهای خطرناک و هرگونه شرایط خاص در کشتی، بر روی آب و در ساحل داشته باشد.

قسمت ۵-۶- نگهبانی کالا

- ۱۰۷ افسران مسئول برنامه‌ریزی و اجرای عملیات کالا باید از طریق کنترل خطرهای خاص، شامل موارد کار یا کارکنان غیر از خدمه کشتی، اطمینان حاصل نمایند این عملیات به صورت ایمن انجام می‌شوند.*
- ۲ متن حاضر جایگزین قسمت (ب) آیین‌نامه‌ی آموزش، صدور گواهینامه و نگهبانی دریانوردان (اس‌تی‌سی‌دبلیو) شده است:

«قسمت (ب)»

راهنمای توصیه شده در مورد مفاد کنوانسیون اس تی سی دبلیو و ضمیمه آن

مقدمه

- این بخش از آیین‌نامه‌ی اس تی سی دبلیو، شامل راهنمای توصیه شده به منظور کمک به اعضای کنوانسیون اس تی سی دبلیو و مراجعی است که در کار اجراء اعمال یا لازم الاجرا کردن اقداماتی می‌باشند، تا به طور یکسان مفاد کنوانسیون را به صورت تمام و کمال به اجراء درآورند.
- اقدامات پیشنهاد شده، اجباری نیستند و مثال‌های ارائه شده، تنها به منظور نشان دادن آن است که چگونه بعضی از الزامات کنوانسیون، ممکن است مورد پیروی قرار بگیرند. به هر صورت، توصیه‌ها به طور کلی نوعی رویکرد را به موضوعات مربوط به آن‌ها نشان می‌دهد که از راه گفتگو در محدوده‌ی سازمان بین‌المللی دریانوردی، حسب مورد، با مشورت با سازمان جهانی کار، اتحادیه‌ی بین‌المللی مخابرات و سازمان جهانی بهداشت، هماهنگ شده است.
- رعایت توصیه‌های مندرج در این قسمت، به سازمان بین‌المللی دریانوردی در دستیابی به اهداف خود، به منظور برقراری حداکثر استانداردهای عملی صلاحیت در ارتباط با خدمه از همدی ملت‌ها و کشتی‌ها از همه‌ی پرچم‌ها، کمک خواهد کرد.
- راهنمای ارائه شده در این قسمت، در خصوص بعضی ماده‌های کنوانسیون، به علاوه‌ی راهنمای درخصوص اعمال برخی از مقررات درج شده در ضمیمه‌ی آن است. بنابراین، شماره گذاری بخش‌های این قسمت، طبق ماده‌ها و مقررات کنوانسیون است. برابر قسمت (الف)، متن هر بخش، ممکن است به تعدادی قسمت و بند شماره گذاری شده، تقسیم شده باشد، اما این چنین شماره گذاری، اختصاصی و تنها منحصر به آن متن است.

راهنمای مربوط به مفاد کنوانسیون

بخش ب-۱

راهنمای مربوط به تعهدات کلی به موجب کنوانسیون

(مفادی وجود ندارد)

بخش ب-۲

راهنمای مربوط به تعاریف و توضیحات

- ۱ تعاریف موجود در ماده ۲ کنوانسیون، و تعاریف و توضیحات موجود در مقررهای ۱/۱ ضمیمه ۱ آن، به طور یکسان، با واژه‌های مورد استفاده در قسمت‌های (الف) و (ب) این آیین‌نامه بیان می‌شود. تعاریف تکمیلی، که تنها به مفاد این آیین‌نامه اختصاص می‌یابند، در بخش الف-۱/۱ درج شده است.
- ۲ تعریف گواهینامه که در ماده ۲ (ج) آمده در برگزنده‌ی احتمالات سه‌گانه‌ی زیر است:
 ۱. مرجع دریایی، ممکن است مستقیماً گواهینامه صادر کند؛
 ۲. گواهینامه، ممکن است بر اساس مجوز مرجع دریایی، صادر شود؛ یا
 ۳. مرجع دریایی، بر اساس مندرجات مقررهای ۱/۱۰، گواهینامه‌ای را که توسط عضو دیگری صادر شده است را شناسایی کند.

بخش ب-۳

راهنمای مربوط به اعمال کنوانسیون

- ۱ در حالی که تعریف شناور ماهیگیری مندرج در بند (ج) ماده ۲، شناورهای مورد استفاده برای صید ماهی، نهنگ، فک، گراز ماهی یا سایر موجودات زنده دریایی را از اعمال کنوانسیون مستثنی می‌کند، شناورهایی که اشتغال به فعالیت‌های انتحالی ندارند، نمی‌توانند مشمول چنین استثنایی واقع شوند.
- ۲ کنوانسیون، همه‌ی کشتی‌های چوبی با ساخت بدوی، از جمله کرجی را مستثنی می‌کند.

بخش ب-۴

راهنمای مربوط به تبادل اطلاعات

- ۱ در بند (۱) (ب) ماده ۴، کلمات «حسب مورد»، به این منظور در نظر گرفته شده است:
 ۱. شناسایی گواهینامه‌ی صادر شده توسط عضو دیگر؛ یا
 ۲. صدور گواهینامه‌ی تهیه شده توسط مرجع دریایی، در صورت مقتضی، بر مبنای شناسایی گواهینامه صادر شده توسط عضو دیگر.

بخش ب-۵

راهنمای مربوط به معاهده‌های دیگر و تفسیر آن‌ها

واژه «ترتیبات» در بند (۱) ماده ۵، به این منظور در نظر گرفته شده که شامل: مفاد ایجاد شده‌ی پیشین بین کشورها، برای شناسایی گواهینامه‌ها به طور بین‌الطرفینی باشد.

بخش ب-۶

راهنمای مربوط به گواهینامه‌ها

راهنمای ارایه شده در بخش‌های ب-۲ و ب-۱/۲ را ببینید.
بهتر است، بیانیه‌ی سیاست‌گذاری و نمای کلی روش‌هایی که پیگیری می‌شود، به منظور آگاهی شرکت‌هایی که عملیات کشتی‌ها را به موجب پرچم آن مرجع دریایی انجام می‌دهند، انتشار یابد.

بخش ب-۷

راهنمای مربوط به مفاد دوره‌ی انتقالی

گواهینامه‌های صادر شده برای خدمت در یک سمت که در حال حاضر توسط یک عضو، به عنوان برخوردار از کفایت شایستگی برای خدمت در سمت دیگر شناخته می‌شود، مانند: شناخت گواهینامه‌ی افسر اولی برای خدمت به عنوان فرمانده، بهتر است به موجب ماده‌ی ۷، کماکان به صورت معتبر مورد قبول واقع شود. این پذیرش، هم چنین در مورد گواهینامه‌هایی که به موجب مفاد بند (۲) ماده‌ی ۷ قرار دارند، نیز اعمال می‌شود.

بخش ب-۸

راهنمای مربوط به مجوزهای موقت

بهتر است، بیانیه‌ی سیاست‌گذاری و نمای کلی روش‌هایی که پیگیری می‌شود، به منظور آگاهی شرکت‌هایی که عملیات کشتی‌های تحت پرچم آن مرجع دریایی انجام می‌دهند، انتشار یابد. همچنین، بهتر است راهنمای به مقامات رسمی که برای صدور مجوزهای موقت توسط مرجع دریایی مختار شده‌اند، نیز ارایه شود. بهتر است، اطلاعات مربوط به اقدامات اتخاذ شده، در گزارش اولیه خلاصه شده و طبق الزامات بخش الف-۱/۷، به دبیر کل، ارسال شود.

بخش ب-۹

راهنمای مربوط به معادل‌ها

گواهینامه‌های نیروی دریایی، کماکان می‌تواند مورد قبول واقع شوند و روند صدور گواهینامه‌های خدمت، ممکن است برای افسران نیروی دریایی، به عنوان معادل، به موجب ماده‌ی ۹ ادامه یابد، مشروط بر این که الزامات کنوانسیون، رعایت شود.

بخش ب-۱۰

راهنمای مربوط به کنترل

(مفادی وجود ندارد- بخش ب-۱/۴، را ببینید)

بخش ب-۱۱

راهنمای مربوط به ارتقای همکاری‌های فنی

۱ بهتر است، دولت‌ها در زمینه‌های همکاری با سازمان بین‌المللی دریانوردی، به کشورهایی که در برآوردن الزامات این کنوانسیون مشکل دارند و چنین نیازی را درخواست می‌کنند، یاری برسانند یا برای ارایه‌ی کمک به آن‌ها، ترتیباتی به وجود بیاورند.

۲ بر اهمیت آموزش مکفی برای فرماندهان و سایر خدمه که در کشتی‌های حمل مواد نفتی، شیمیایی، گاز مایع و کشتی‌های مسافری رو-رو خدمت می‌کنند تاکید شده، و تشخیص داده شده که در بعضی موارد، ممکن است به منظور به دست آوردن تجربه‌ی لازم و ارایه‌ی برنامه‌های آموزشی خاص، به ویژه در کشورهای در حال توسعه، تسهیلات مورد لزوم محدود باشد.

پایگاه اطلاعاتی آزمون‌ها

۳ اعضا دارای دانشکده‌های آموزش دریایی یا مراکز آزمون، که به تعدادی از کشورها خدمات ارایه می‌دهند و در نظر دارند که پایگاه اطلاعاتی پرسش و پاسخ‌های آزمون‌ها را ایجاد کنند، ترغیب می‌شوند که بر مبنای همکاری دو جانبه با یک کشور یا کشورهایی که در حال حاضر دارای چنین پایگاه اطلاعاتی هستند، اقدام کنند.

در دسترس بودن شبیه‌سازهای آموزشی دریانوردی

۴ دبیرخانه‌ی سازمان بین‌المللی دریانوردی، فهرستی از شبیه‌سازهای آموزشی دریانوردی را به عنوان منبع اطلاعاتی برای اعضا یا سایرین، به منظور دست یابی دریانوردان به انواع مختلف شبیه‌سازهای آموزشی، به ویژه تسهیلات آموزشی که ممکن است در سطح ملی در دسترس آن‌ها نباشد، نگهداری می‌کند.

۵ از اعضا مصرأً خواسته می‌شود، که اطلاعات مربوط به شبیه‌سازهای آموزشی دریانوردی ملی مربوط به خود را به دبیرخانه‌ی سازمان بین‌المللی دریانوردی ارایه دهند و هر زمان که تغییر یا افزایشی در تسهیلات شبیه‌ساز آموزشی دریانوردی خود ایجاد می‌کنند، نسبت به روز آوری اطلاعات یاد شده نیز، اقدام نمایند.

اطلاعات راجع به همکاری فنی

۶ اطلاعات مربوط به خدمات مشورتی فنی، دسترسی به موسسات آموزشی بین‌المللی وابسته به سازمان بین‌المللی دریانوردی، و اطلاعات مربوط به کمک هزینه‌ی تحصیلی و سایر همکاری‌های فنی که ممکن است توسط یا از طریق سازمان بین‌المللی دریانوردی ارایه شود را می‌توان به وسیله ارتباط با دبیر کل، در انگلستان، ساختمان شماره ۴ آلبرت اسکانت، لندن ای‌اس‌ای ۱۷ ای‌اس آر به دست آورد.

(هیچ راهنمایی در مورد مواد ۱۲ تا ۱۷ ارایه نشده است)

راهنمای مربوط به مفاد ضمیمه‌ی کنوانسیون اس‌تی‌سی دلیو

فصل اول

راهنمای مربوط به مفاد کلی

بخش ب- ۱/۱

راهنمای مربوط به تعاریف و توضیحات

- ۱ تعاریف مندرج در ماده‌ی ۲ کنوانسیون و تعاریف و تفاسیر درج شده در مقرره‌ی ۱/۱ ضمیمه‌ی آن، به طور یکسان، با واژه‌های مورد استفاده در قسمت‌های (الف) و (ب) این آیین‌نامه بیان می‌شود. تعاریف تکمیلی که تنها به مفاد این آیین‌نامه اختصاص می‌یابند، در بخش الف-۱/۱ آمده است.
- ۲ افسران با سمت‌های به موجب مفاد فصل ۷، ممکن است «افسر چند کاره»، «افسر چند منظوره» نامیده یا با سایر القاب تایید شده‌ای که توسط مرجع دریایی، طبق واژه‌های مورد استفاده در الزامات مربوط به تامین ایمن نقرات، خوانده شوند.
- ۳ ملوانانی که دارای شایستگی انجام خدمت در سمت‌های تحت پوشش مفاد فصل ۷ هستند، ممکن است «ملوان چند کاره» نامیده، یا با سایر القاب تایید شده‌ای که توسط مرجع دریایی، طبق واژه‌های مورد استفاده در الزامات تامین ایمن نقرات، خوانده شوند.

بخش ب- ۱/۲

راهنمای مربوط به گواهینامه‌ها و اسناد شناسایی

- ۱ هنگامی که سند شناسایی، با فرم گواهینامه ارائه شده توسط بند ۱ بخش الف-۱/۲ توام می‌شود، بهتر است اطلاعات مربوطه، به روشی که بعد از این تشریح می‌شود، در گواهینامه درج شود، مگر برای حذف محل شماره‌ی ۲. در غیر این صورت، بهتر است برای تهیه‌ی اسناد شناسایی که نشان دهنده‌ی گواهینامه‌ی صادره هستند، محل‌های شماره گذاری شده‌ی ۱.۱ تا ۱.۷، در فرم، که با متون زیر همراه است، به شرح زیر تکمیل شود:
 ۱. درج نام کشور صادر کننده.
 ۲. درج شماره‌ی تخصیص یافته به گواهینامه توسط مرجع دریایی
 ۳. درج نام کامل دریانوردی که برای وی گواهینامه صادر شده، بهتر است نام متقاضی، همان نام مندرج در گذرنامه‌ی دریانورده، گواهینامه‌ی هویت دریانورد و سایر اسناد رسمی صادره شده توسط مرجع دریایی باشد.
 ۴. بهتر است، شماره یا شماره‌های مربوط به مقررات یا هر مقرره‌ی کنوانسیون - اس تی سی دلیو - که بر مبنای آن، دریانورد، شایسته شناخته شده است، در این جا درج شود، برای مثال:
 - ۴.۱ «مقرره‌ی ۲/۱»، اگر دریانورد، برای سمت افسر نگهبان مسئول ناوبری، شایسته شناخته شود.
 - ۴.۲ «مقرره‌ی ۳/۱»، اگر دریانورد، برای انجام وظیفه، به عنوان افسر مهندس نگهبان مسئول در موتورخانه با خدمه، یا به عنوان افسر مهندس وظیفه در موتورخانه‌ی بدون خدمه‌ی دوره‌ای شناخته شود.
 - ۴.۳ «مقرره‌ی ۴/۲»، اگر دریانورد، برای سمت کاربر رادیویی، شایسته شناخته شود.
 - ۴.۴ «مقرره‌ی ۷/۱»، اگر گواهینامه یک گواهینامه‌ی عملیاتی باشد و دریانورد، برای انجام وظایف مشخص شده در قسمت (الف) این آیین‌نامه، شایسته شناخته شود، برای مثال، وظیفه‌ی مهندس دریایی در سطح مدیریت، و
 - ۴.۵ «مقررات ۳/۱ و ۵/۱»، اگر دریانورد، شایسته برای انجام امور، به عنوان افسر مهندس نگهبان مسئول در موتورخانه با خدمه، یا به عنوان افسر مهندس وظیفه در موتورخانه کشتی‌های حمل مواد نفتی بدون خدمه دوره‌ای، شناخته شود.
- ۵ (محدودیت‌های بندهای ۸ و ۱۰، زیر را ببیند)
درج تاریخ پایان اعتبار سند شناسایی، بهتر است، این تاریخ دیرتر از تاریخ پایان اعتبار گواهینامه‌ای نباشد (اگر تاریخ، درج شده باشد) که در ارتباط با آن، سند شناسایی صادر شده است، و هم چنین، دیرتر از پنج سال بعد از تاریخ صدور سند شناسایی، نیز نباشد.

۶. بهتر است، در این ستون هر یک از وظایف مشخص شده در بخش (الف) آیین‌نامه، که دریاورد، شایسته‌ی انجام آن‌ها است، درج شود. وظایف و سطوح مسئولیت آن‌ها در جداول صلاحیت، تنظیم شده در فصول ۳، ۲ و ۴ قسمت (الف) آیین‌نامه تعیین شده است و هم چنین، برای مراجعه‌ی آسان، در مقدمه‌ی قسمت الف، فهرست شده است. هنگامی که به موجب بند ۴، فوق، به مقررات فصول ۲، ۳ یا ۴ ارجاع داده می‌شود، لزومی به فهرست کردن وظایف خاص نیست.
۷. بهتر است، در این ستون، سطوح مسئولیتی که در آن، دریاورد برای انجام هر یک از وظایف تنظیم شده در ستون ۶، شایسته شناخته شده، درج شود. این سطوح، در جداول صلاحیت، تنظیم شده در فصول ۳، ۲ و ۴ قسمت (الف) آیین‌نامه مشخص شده، و هم چنین، برای مراجعه‌ی آسان، در مقدمه‌ی قسمت (الف)، فهرست شده است.
۸. بهتر است، محدودیت کلی، مانند الزام به استفاده از لئزهای طبیی در زمان انجام وظایف، به طور واضح، در بالای ستون محدودیت‌ها درج شود. محدودیت‌هایی که باید در انجام وظایف فهرست شده در ستون ۶ اعمال شود، بهتر است در مقابل سطر مربوط به وظیفه‌ی مورد نظر، درج شود، برای مثال:
 - ۸.۱ «برای خدمت در کشتی‌های حمل مواد نفتی، معتبر نیست» - اگر به موجب فصل ۵، شایسته نباشد،
 - ۸.۲ «برای خدمت در کشتی‌های حمل مواد مایع به صورت فله، به غیر از کشتی‌های حمل مواد نفتی، معتبر نیست» - اگر به موجب فصل ۵ تنها برای خدمت در کشتی‌های حمل مواد نفتی شایسته باشد،
 - ۸.۳ «برای خدمت در کشتی‌هایی که دیگ‌های بخار، به منزله‌ی قسمتی از موتورخانه کشتی است، معتبر نیست» - اگر آگاهی مربوط، برابر با مفاد آیین‌نامه‌ی اس تی سی دبلیو حذف شده باشد، و
 - ۸.۴ «فقط برای سفرهای نزدیک ساحل معتبر است» - اگر دانش مربوط، برابر با مفاد آیین‌نامه‌ی (اس تی سی دبلیو)، حذف شده باشد.
- توجه: در این جا لازم نیست ظرفیت و محدودیت‌های قدرت، بیان شود؛ مشروط به آن که، بیش از این، در عنوان گواهینامه نشان داده شده و در مورد مربوط به ظرفیت در ستون ۹، آمده باشد.
۹. بهتر است، سمت یا سمت‌های مندرج در این ستون، همان باشد که در عنوان مقرر به مقررات مربوط به -اس تی سی دبلیو- در مورد گواهینامه‌های صادر شده به موجب فصل ۲ یا ۳، تعیین شده، یا بهتر است، حسب مورد، آن طور باشد که در الزامات قابل اعمال مربوط به تأمین ایمن نقرات مرجع دریایی، مشخص شده است.
۱۰. بهتر است، محدودیت کلی، مانند الزامات مربوط به استفاده از لئزهای طبیی در هنگام انجام وظایف، به طور واضح در بالای ستون محدودیت‌ها درج شود. محدودیت‌های مندرج در ستون ۱۰، نیز، بهتر است مانند آن‌هایی باشد که در ستون ۸، برای انجام وظایفی در هر سمت مندرج، نشان داده شده است.
۱۱. شماره‌ی مندرج در این محل، بهتر است آن شماره‌ای باشد که در گواهینامه درج شده است؛ بنابراین، هم گواهینامه و هم سند شناسایی، دارای یک شماره‌ی واحد، به منظور رجوع و تعیین محل آن در ثبت گواهینامه‌ها و یا سندهای شناسایی و غیره است.
۱۲. تاریخ اصلی صدور سند شناسایی، بهتر است در این جا درج شود؛ ممکن است بر اساس شرایط، این تاریخ، مشابه یا متفاوت از تاریخ صدور گواهینامه باشد.
۱۳. بهتر است در این جا، نام مقام رسمی مجاز صادر کننده‌ی سند شناسایی، با حروف بزرگ، زیر امضای رسمی، نشان داده شود.
۱۴. بهتر است، تاریخ تولد درج شده، همان تاریخی باشد که طبق سوابق موجود مرجع دریایی بوده، یا طور دیگری تأیید شده باشد.
۱۵. بهتر است سند شناسایی، توسط دریاورد، در حضور یک مقام رسمی، امضا شود، یا ممکن است امضا از فرم درخواست که توسط دریاورد تکمیل می‌شود بر روی سند شناسایی انتقال یابد.
۱۶. بهتر است، عکس، به صورت استاندارد، سیاه و سفید یا رنگی گذرنامه‌ای با سر و شانه‌ها باشد، باید دو قطعه عکس، توسط دریاورد ارائه شود، یکی برای نگهداری و دیگری، به منظور التصاق به گواهینامه‌ی ثبتی.
۱۷. اگر محل‌های اعتبار مجدد، به عنوان قسمتی از فرم سند شناسایی نشان داده شده باشد (بند ۱، بخش الف-۱/۲ را ببینید)، مرجع دریایی، ممکن است با تکمیل آن محل در سند شناسایی پس از آن که دریاورد، تلاوم حرفه‌ای خود را برابر الزامات مقررده ۱/۱۱ نشان داد، آن را تجدید اعتبار کند.

بیست

شماره: ۱۹۵/۲۴۷۰۱

تاریخ: ۱۳۹۳/۴/۱۵

پوست:

(کشور)

**سند شناسایی گواه بر گواهینامه صادر شده به موجب مفاد کنوانسیون استانداردهای آموزشی، صدور گواهینامه
 و نگهداری در یانوردان، ۱۹۷۸ برابر با ۱۳۵۷
 (اصلاح شده)**

دولت..... ۱..... گواهی می‌کند که گواهینامه‌ی شماره..... ۲.....
 برای..... ۳..... که از هر نظر نایسته شناخته شده، طبق مفاد مقرره‌ی..... ۴.....
 از کنوانسیون فوق (اصلاح شده)، صادر شده است و برای انجام وظایف مندرج در سطوح مشخص شده زیر صلاحیت دارد، مشروط به هر نوع
 محدودیت نشان داده شده تا..... ۵..... یا تا تاریخ انقضا هر تجدید اعتبار انقضا شده از این سند شناسایی که ممکن است در
 ظهر آن، نشان داده شود.

۶. وظیفه	۷. سطح	۸. محدودیت‌های مورد عمل (اگر باشد)

دارنده قانونی این سند شناسایی، ممکن است در سمت زیر یا سمت‌های مشخص شده در الزامات تامین ایمن نفقات قابل اعمال توسط مرجع دریایی
 خدمت کند.

۹. سمت	۱۰. محدودیت‌های مورد عمل (اگر باشد)

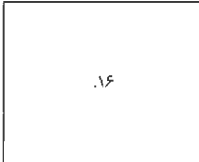
شماره‌ی سند شناسایی..... ۱۱..... صادر شده در..... ۱۲.....
 (مهر رسمی)

امضا مقام رسمی کاملاً مجاز

..... ۱۳.....

نام مقام رسمی کاملاً مجاز

اصل این سند شناسایی، باید طبق بند ۱۱ مقررهی ۱/۲، از کنوانسیون، در زمانی که دارندهی آن در کشتی خدمت می‌کند، در دسترس باشد.
تاریخ تولد دارندهی سند شناسایی..... ۱۴
امضا دارندهی سند شناسایی..... ۱۵
عکس دارندهی سند شناسایی



بدین وسیله اعتبار این سند شناسایی تجدید می‌شود تا.....
(مهر رسمی)
امضا مقام رسمی کاملاً مجاز
تاریخ تجدید اعتبار..... ۱۷
نام مقام رسمی کاملاً مجاز

بدین وسیله اعتبار این سند شناسایی تجدید می‌شود تا.....
(مهر رسمی)
امضا مقام رسمی کاملاً مجاز
تاریخ تجدید اعتبار..... ۱۷
نام مقام رسمی کاملاً مجاز

۲

سند شناسایی، گواه بر شناخت گواهینامه‌ای است که ممکن است پیوست شده باشد و بخشی از گواهینامه‌ی شناخته شده را تشکیل بدهد، یا ممکن است، به منزله‌ی یک سند جداگانه (بند ۸ مقررهی ۱/۲ - اس تی سی دبیو - را ببینید) صادر شود. لازم است همه‌ی اطلاعات وارد شده، در این فرم با حروف لاتین و ارقام نیز، به عربی باشد (بند ۱۰ مقررهی ۱/۲ - اس تی سی دبیو - را ببینید). محل‌های شماره گذاری شده ۱ تا ۱۷، در فرمی که در ادامه‌ی متن زیر می‌آید، آن طور که در بند ۱ بالا قید شده است، به منظور تکمیل، در نظر گرفته می‌شود، به جز در ارتباط با فضاهای زیر:

۲. محلی است که شماره‌ی تخصیص یافته توسط عضوی که گواهینامه‌ی مورد شناسایی را صادر کرده، بهتر است درج شود؛
۳. محلی است که نام درج شده در آن، بهتر است همانند نامی باشد که در گواهینامه‌ی مورد شناسایی آمده است؛
۴. محلی است که نام عضو صادر کننده‌ی گواهینامه مورد شناسایی، بهتر است در آن درج شود؛
۹. محلی که سمت یا سمت‌های مندرج در آن، حسب مورد، بهتر است از سمت هایی که در الزامات قابل اعمال به منظور تأمین ایمن نقرات مرجع دریایی که در حال شناسایی گواهینامه است، انتخاب شود؛
۱۱. محلی که شماره‌ی مندرج در آن، بهتر است برای سند شناسایی، هم برای رجوع و هم برای محلی که اسناد شناسایی در آن ثبت می‌شود، دارای شماره‌ی انحصاری باشد؛ و
۱۲. محلی که تاریخ اصلی صدور سند شناسایی، بهتر است در آن درج شود.

(کشور)

سند شناسایی گواه بر شناسایی گواهینامه صادر شده
به موجب مفاد کنوانسیون استانداردهای آموزشی، صدور گواهینامه
و نگهداری در یانوردان، ۱۹۷۸ برابر با ۱۳۵۷
(اصلاح شده)

دولت..... ۱..... گواهی می‌کند که گواهینامه‌ی شماره..... ۲.....
برای..... ۳..... که از هر نظر شایسته شناخته شده، طبق مفاد مقرره‌ی..... ۴.....
از کنوانسیون فوق (اصلاح شده)، شناسایی شده است و برای انجام وظایف مندرج در سطوح مشخص شده زیر صلاحیت دارد، مشروط به هر نوع
محدودیت نشان داده شده تا..... ۵..... یا تا تاریخ انقضا هر تجدید اعتبار انقضا شده از این سند شناسایی که ممکن است در
ظهر آن، نشان داده شود.

۶. وظیفه	۷. سطح	۸. محدودیت‌های مورد عمل (اگر باشد)

دارنده قانونی این سند شناسایی، ممکن است در سمت زیر یا سمت‌های مشخص شده در الزامات تامین ایمن نفراست قابل اعمال توسط مرجع دریایی
خدمت کند.

۹. سمت	۱۰. محدودیت‌های مورد عمل (اگر باشد)

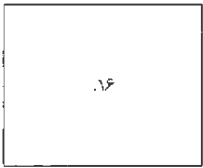
شماره‌ی سند شناسایی..... ۱۱..... صادر شده در..... ۱۲.....
(مهر رسمی)

امضا مقام رسمی کاملاً مجاز

..... ۱۳.....

نام مقام رسمی کاملاً مجاز

اصل این سند شناسایی، باید طبق بند ۱۱ مقررهی ۱/۲، از کنوانسیون، در زمانی که دارنده‌ی آن در کشتی خدمت می‌کند، در دسترس باشد.
 تاریخ تولد دارنده‌ی سند شناسایی..... ۱۴
 امضا دارنده‌ی سند شناسایی..... ۱۵
 عکس دارنده‌ی سند شناسایی



بدین وسیله اعتبار این سند شناسایی تجدید می‌شود تا:.....
 (مهر رسمی)
 امضا مقام رسمی کاملاً مجاز
 تاریخ تجدید اعتبار..... ۱۷
 نام مقام رسمی کاملاً مجاز

بدین وسیله اعتبار این سند شناسایی تجدید می‌شود تا:.....
 (مهر رسمی)
 امضا مقام رسمی کاملاً مجاز
 تاریخ تجدید اعتبار..... ۱۷
 نام مقام رسمی کاملاً مجاز

۳

- اعضا، بهتر است، هنگام تعویض یک گواهینامه یا سند شناسایی که از بین رفته یا گم شده است، در انجام این تعویض، به منظور اجتناب از سردرگمی، آن را با سندی که جایگزین می‌شود و با شماره‌ی جدید، صادر کنند.
- اگر درخواستی، مبنی بر تجدید اعتبار، در محدوده‌ی زمانی شش ماه قبل از تاریخ انقضای سند شناسایی برسد، ممکن است سند شناسایی مورد اشاره در بندهای ۵، ۶ و ۷ مقررهی ۱/۲، تجدید اعتبار شود، تا:
۱. پنجمین سالگرد تاریخ اعتبار، یا تمدید اعتبار آن سند شناسایی؛ یا
 ۲. تاریخ انقضای گواهینامه‌ی شناسایی شده سپری شود؛ هر کدام که نزدیکتر باشد.
- هنگامی که گواهینامه‌ی حرفه‌ای صادر می‌شود، دست‌کم، بهتر است شامل اطلاعات زیر باشد:
۱. نام‌های عضو و مقام مجاز صادر کننده؛
 ۲. شماره‌ی تخصیص داده شده به گواهینامه، توسط مقام مجاز صادر کننده؛
 ۳. نام کامل و تاریخ تولد دریانوردی که گواهینامه برای وی صادر می‌شود. بهتر است، نام و تاریخ تولد، همان باشد که در گذرنامه‌ی دریانورد یا سند هویت دریانورد، درج شده است؛
 ۴. عنوان گواهینامه، برای مثال، اگر گواهینامه در ارتباط با بند ۲ مقررهی ۶/۳ صادر شود، بهتر است، عنوان استفاده شده، «آتش نشانی پیشرفته» باشد و اگر در ارتباط با بند ۱ مقررهی ۶/۵ صادر شده باشد، بهتر است، عنوان مورد استفاده، «افسر امنیتی کشتی» باشد؛
 ۵. شماره یا شماره‌ها، از مقررهای کنوانسیون یا بخشی از آیین‌نامه‌ی - اس تی سی دلیو- که به موجب آن، دریانورد شایسته شناخته شده است؛

۶. تاریخ‌های صدور و انقضای گواهینامه. اگر اعتبار گواهینامه نامحدود باشد، در آن حالت، به منظور روشنگری، بهتر است واژه‌ی «نامحدود»، در مقابل تاریخ انقضا درج شود؛
۷. محدودیت‌های قابل اعمال، شامل: محدودیت کلی (مانند: الزام استفاده از لیزهای طبی)، محدودیت نوع کشتی (مانند: «فقط برای خدمت در کشتی‌های کم‌تر از ۵۰۰ تن ظرفیت ناخالصی») و یا محدودیت سفر (مانند: «فقط در سفرهای نزدیک ساحل معتبر است»);
۸. نام و امضای شخص مجاز، که گواهینامه را صادر می‌کند؛
۹. عکس دریاورد. بهتر است عکس دریاورد، طبق استاندارد، سیاه و سفید یا از نوع گذرنامه‌ای رنگی با سر و شانه‌ها باشد؛
۱۰. اگر در نظر است که گواهینامه تجدید اعتبار شود، آن گاه، درج تاریخ تجدید اعتبار، تمدید اعتبار، نام و امضای شخص مجاز؛ و
۱۱. جزئیات امکان تماس با مقام مجاز صادر کننده.

جدول ب - ۱/۲

فهرست گواهینامه‌ها یا شواهد مستند الزامی، به موجب کنوانسیون اس تی سی دبیرو

فهرست زیر، معرفی کننده‌ی همه‌ی گواهینامه‌ها یا شواهد مستند در کنوانسیون است که دارنده‌ی آن را مجاز به خدمت، یا انجام وظایف خاصی روی کشتی‌ها می‌کند. این گواهینامه‌ها وابسته به الزامات مقرره‌ی ۱/۲، مربوط به زبان هستند و چگونگی دسترسی آن‌ها، در فرم اصلی درج شده است. این فهرست، هم چنین، به مقررات و الزامات مربوط به منظور شناسایی و ثبت، اشاره می‌کند.

مقررات	نوع گواهینامه و توضیحات مختصر	سند شناسایی، گواه بر شناخت گواهینامه ^۱	الزام ثبت ^۲	تجدید اعتبار گواهینامه ^۳
۳/۱، ۳/۲، ۳/۳، ۳/۴، ۳/۵، ۳/۶، ۳/۷، ۳/۸، ۳/۹، ۳/۱۰، ۳/۱۱، ۳/۱۲، ۳/۱۳، ۳/۱۴، ۳/۱۵، ۳/۱۶، ۳/۱۷، ۳/۱۸، ۳/۱۹، ۳/۲۰، ۳/۲۱، ۳/۲۲، ۳/۲۳، ۳/۲۴، ۳/۲۵، ۳/۲۶، ۳/۲۷، ۳/۲۸، ۳/۲۹، ۳/۳۰، ۳/۳۱، ۳/۳۲، ۳/۳۳، ۳/۳۴، ۳/۳۵، ۳/۳۶، ۳/۳۷، ۳/۳۸، ۳/۳۹، ۳/۴۰، ۳/۴۱، ۳/۴۲، ۳/۴۳، ۳/۴۴، ۳/۴۵، ۳/۴۶، ۳/۴۷، ۳/۴۸، ۳/۴۹، ۳/۵۰، ۳/۵۱، ۳/۵۲، ۳/۵۳، ۳/۵۴، ۳/۵۵، ۳/۵۶، ۳/۵۷، ۳/۵۸، ۳/۵۹، ۳/۶۰، ۳/۶۱، ۳/۶۲، ۳/۶۳، ۳/۶۴، ۳/۶۵، ۳/۶۶	گواهینامه‌ی شایستگی-برای فرماندهان، افسران و کاپران رادیویی، سامانه جهانی دربانوردی اضطرار و ایمنی	بله	بله	بله
۳/۲۳، ۳/۲۴	گواهینامه‌ی مهارت- برای ملوانانی که تشکیل دهنده‌ی بخشی از نگهبانی ناوبری و موتورخانه هستند و به طور کامل گواهی شده‌اند	خیر	بله	خیر
۳/۲۵، ۳/۲۶، ۳/۲۷، ۳/۲۸	گواهینامه‌ی مهارت- برای ملوانانی که به عنوان ملوان دربانورد ماهر عرشه، ملوان دربانورد ماهر موتور و ملوان دربانورد ماهر فنی- الکتریک هستند و به طور کامل گواهی شده‌اند	خیر	بله	خیر
۵/۱-۱، ۵/۱-۲	گواهینامه‌ی مهارت یا سند شناسایی، به یک گواهینامه‌ی شایستگی - برای فرماندهان و افسران، در کشتی‌های حمل مواد نسیمایی، نفتی یا گاز مایع	بله	بله	بله
۵/۱-۱، ۵/۱-۲	گواهینامه‌ی مهارت - برای ملوانان، در کشتی‌های حمل مواد نفتی، نسیمایی یا گاز مایع	خیر	بله	خیر
۵/۲	شواهد مستند- آموزشی برای فرماندهان، افسران، ملوانان و سایر خدمه که در کشتی‌های مسافری خدمت می‌کنند	خیر	خیر	خیر
۶/۱	گواهینامه‌ی مهارت ^۵ - آموزش پایه	خیر	بله	بله
۶/۲	گواهینامه‌ی مهارت ^۶ - شناور بقاء، قایق‌های نجات و قایق‌های نجات تندرو	خیر	بله	بله
۶/۳	گواهینامه‌ی مهارت ^۷ - آتش نشانی پیشرفته	خیر	بله	بله
۶/۴	گواهینامه‌ی مهارت ^۸ - کمک‌های اولیه‌ی پزشکی و مراقبت پزشکی	خیر	بله	خیر
۶/۵	گواهینامه‌ی مهارت- افسر امنیت کشتی	خیر	بله	خیر
۶/۶	گواهینامه‌ی مهارت ^۹ - آموزش آگاهی امنیتی یا آموزش امنیتی برای دربانوردان یا وظایف تعیین شده‌ی امنیتی	خیر	بله	خیر

توجه:

- ۱ سند شناسایی، گواه بر شناخت گواهینامه، به مفهوم سند شناسایی، برابر با بند ۷ مقرره‌ی ۱/۲ است.
- ۲ لزوم ثبت کردن، به مفهوم انجام قسمتی از یک ثبت یا امور ثبتی، برابر با بند ۱۴ مقرره‌ی ۱/۲ است.
- ۳ تحدید اعتبار گواهینامه، به مفهوم ایجاد صلاحیت حرفه‌ای مستمر، طبق مقرره‌ی ۱/۱۱ یا برقراری استانداردهای مورد لزوم صلاحیت، حسب اعمال، طبق بخش‌های الف - ۶/۱ تا الف ۶/۳ است.
- ۴ همان طور که در بند ۳ مقرره‌ی ۵/۲، درج شده است، دریانوردانی که دوره‌ی آموزشی در مورد «مدیریت ازدحام»، «مدیریت بحران و رفتار انسانی»، یا «ایمنی مسافر، ایمنی کالا و یکپارچگی بنده‌ی کشتی» را گذرانده‌اند، باید در فواصل زمانی، که از پنج سال تجاوز نکند، دوره‌ی آموزش مجدد مناسبی را بگذرانند یا شواهدی دال بر دست یابی به استانداردهای مورد لزوم صلاحیت، در محدوده‌ی پنج سال پیشین را ارائه دهند.
- ۵ گواهینامه‌های شایستگی صادر شده به موجب مقررات ۲/۱، ۲/۲، ۲/۳، ۳/۱، ۳/۲، ۳/۳، ۳/۴ و ۴/۲، شامل: الزامات مهارتی در «آموزش پایه»، «شناور بقا و قایق‌های نجات، به غیر از قایق‌های نجات سریع»، «اطفای حریق پیشرفته» و «کمک‌های اولیه‌ی پزشکی» است؛ بنابراین، دارنده‌ی گواهینامه‌های شایستگی یاد شده، الزامی به داشتن گواهینامه‌های مهارت در ارتباط با صلاحیت‌های بیان شده در فصل ۶ ندارند.
- ۶ همان طور که طبق بخش‌های الف- ۶/۱، الف- ۶/۲ و الف- ۶/۳ الزام شده است، دریانوردان، باید شواهدی مبنی بر حفظ استانداردهای مورد نیاز صلاحیت خود، در هر پنج سال را ارائه دهند.
- ۷ زمانی که آموزش آگاهی امنیتی یا آموزش مربوط به وظایف تعیین شده‌ی امنیتی در شایستگی برای گواهینامه‌ای که صادر می‌شود، لحاظ نشده باشد.

بخش ب - ۱/۳

راهنمای مربوط به سفرهای نزدیک ساحل

کشورهای ساحلی، ممکن است از طریق ترتیبات دو جانبه یا چند جانبه، «محدودیت‌های سفر نزدیک ساحل» منطقه‌ای را تصویب کنند. جزئیات چنین ترتیباتی، باید به دبیر کل سازمان بین‌المللی دریانوردی گزارش شود و ایشان چنین جزئیاتی را به همه‌ی اعضا، به صورت بخشنامه اعلام خواهد کرد.

بخش ب - ۱/۴

راهنمای مربوط به روش‌های کنترلی^۱

مقدمه

- ۱ هدف از به کارگیری روش‌های کنترلی مقرردهی ۱/۴، توانمند سازی افسران کاملاً مجاز، توسط کشورهای بندری، به منظور اطمینان از این است که دریانوردان روی کشتی، دارای صلاحیت کافی، برای انجام عملیات ایمن و بدون آلودگی در کشتی، هستند.
- ۲ این پیش‌بینی، در اصل، تفاوتی با آن چه نیاز بررسی ساختاری و تجهیزاتی در کشتی‌ها محسوب می‌شود، ندارد. در حقیقت، بر مبنای انجام این بازدیدها، سنجشی از سامانه‌ی کلی ایمنی و جلوگیری از آلودگی در کشتی، به وجود می‌آید.

ارزیابی

- ۳ با محدود کردن ارزیابی، آن طور که در بخش الف ۱/۴ اشاره شده، اعمال نظر افراد که عامل غیر قابل اجتناب در به کارگیری تمام روش‌های کنترلی تلقی می‌شود، به حداقل میزان خود کاهش می‌یابد، که کم‌تر از آن مقداری است که می‌تواند در سایر بازرسی‌های کنترلی مشاهده شود.
- ۴ زمینه‌های روشن ارائه شده در بند ۱.۳ مقرردهی ۱/۴، معمولاً برای جلب توجه بازرسی به موارد خاص شایستگی، کفایت می‌کند، که بر اساس آن‌ها می‌توان با جست و جو در شواهدی از آموزش مهارت‌های مورد نظر، پیگیری شود. اگر این مدارک کافی یا متقاعد کننده نباشند، افسر مجاز، می‌تواند درخواست نظارت بر نمایش مهارت مورد نظر را مطرح کند.
- ۵ این امر، زمینه‌ای برای قضاوت حرفه‌ای یک بازرسی، در زمان حضور روی کشتی خواهد بود، یا در پیگیری حادثه‌ای^۲ که در مقرردهی ۱/۴، مشخص شده با برای دست‌یابی به اهداف بازرسی عادی، مبنی بر این که، آیا عملیات کشتی، به روشی انجام می‌شود که برای اشخاص، مایملک یا محیط زیست، احتمال بروز خطر در پی داشته باشد^۳.

بخش ب - ۱/۵

راهنمای مربوط به پیش‌بینی‌های ملی

(مقادی وجود ندارد)

^۱ الگوی دوره یا دوره‌های آموزش سازمان بین‌المللی دریانوردی، ممکن است به تپه‌ی دوره‌ها کمک کند.

^۲ این‌نامه بین‌المللی استانداردها و انجام امور توصیه شده، به منظور رسیدگی ایمنی در صدمات یا حوادث دریایی (این‌نامه رسیدگی به مصدومین) را ملاحظه کنید.

بخش ب- ۱/۶

راهنمای مربوط به آموزش و ارزیابی

شایستگی‌های مدرسین و ارزیاب‌ها

۱. بهتر است، هر عضو، اطمینان حاصل کند که مدرسین و ارزیاب‌ها، به منظور آرایه‌ی آموزش در انواع خاص و سطوح مختلف یا ارزیابی صلاحیت دریانوردان، آن طور که به موجب این کنوانسیون و طبق راهنمای‌های این بخش، الزامی شده است، به طور مناسب، واجد شایستگی و تجربه هستند.

آموزش و ارزیابی حین خدمت

۲. هر شخصی، در کشتی یا ساحل، که آموزش حین خدمت یک دریانورد را به منظور بهره مندی وی برای واجد شرایط شدن اخذ گواهینامه به موجب این کنوانسیون انجام می‌دهد، بهتر است در به کارگیری فنون تدریس، به طور مناسب، راهنمای شده باشد.^۱
۳. هر شخصی که مسئولیت نظارت بر آموزش حین خدمت یک دریانورد را به منظور بهره مندی وی برای واجد شرایط شدن اخذ گواهینامه به موجب این کنوانسیون را بر عهده دارد، بهتر است دارای آگاهی مناسب از فنون تدریس و روش‌ها و انجام آموزش باشد.
۴. هر شخصی، در کشتی یا ساحل، که انجام ارزیابی صلاحیت یک دریانورد را به منظور بهره مندی وی برای واجد شرایط شدن اخذ گواهینامه به موجب این کنوانسیون را به عهده دارد، بهتر است:
 ۱. در ارتباط با روش‌ها و انجام ارزیابی، به طور مناسب راهنمای شده باشد؛^۱ و
 ۲. تجربه‌ی عملی ارزیابی تحت نظارت و رضایت یک ارزیاب با تجربه را به دست آورده باشد.
۵. هر شخص مسئول برای نظارت ارزیابی صلاحیت حین خدمت یک دریانورد، به منظور بهره مندی وی برای واجد شرایط شدن اخذ گواهینامه به موجب این کنوانسیون، بهتر است دارای درک کامل از سامانه ارزیابی، روش‌ها و انجام آن‌ها باشد.^۱

استفاده از آموزش راه دور و یادگیری الکترونیکی

۶. ممکن است اعضاء آموزش دریانوردان را با روش‌های آموزش از راه دور و فراگیری الکترونیکی، طبق استانداردهای آموزشی و ارزیابی تنظیم شده در بخش الف-۱/۶، و راهنمای زیر، مجاز بدانند:

راهنمای برای یادگیری از راه دور و فراگیری الکترونیکی

۷. بهتر است هر عضو، اطمینان حاصل کند که برنامه‌ی یادگیری از راه دور و فراگیری الکترونیکی:
 ۱. توسط نهادی آرایه می‌شود که از طرف آن عضو، تأیید شده است؛
 ۲. مناسب برای اهداف انتخاب شده و آرایه‌ی آموزش مربوط به وظایفی است که به منظور رسیدن به سطح صلاحیت موضوع مورد تدریس، در نظر گرفته شده است؛
 ۳. برخوردار از دستورالعمل‌های روشن و قابل فهم برای فراگیران، به منظور درک چگونگی اعمال برنامه است؛
 ۴. نتایج آموزشی آرایه شده همه‌ی الزامات اصول پایه‌ی علمی و حرفه‌ای موضوع را بر آورده می‌سازد؛

^۱ الگوی دوره یا دوره‌های آموزشی سازمان بین‌المللی دریانوردی، ممکن است در تهیه دوره‌ها کمک کند.

۵. از چنان ساختاری برخوردار است که کارآموزان را قادر می‌سازند که به طور نظاممند، تاثیر آن چه را که یاد گرفته‌اند، هم از راه خود ارزیابی و هم با مشاهده‌ی نمرات استاد به تکالیف، لیس کنند؛ و
۶. فراهم کننده‌ی پشتیبانی آموزشی حرفه ای، از راه تماس با تلفن، دورنگار یا ارتباطات نامه‌ی الکترونیکی باشد.
۸. بهتر است شرکت‌ها، اطمینان حاصل کنند که محیط آموزشی، ایمن است و زمان کافی برای مطالعه‌ی فراگیران، در نظر گرفته می‌شود.
۹. اگر شرایط آموزش الکترونیکی فراهم شده است، فرم‌های اطلاعاتی عمومی، مانند زبان نوشتاری گسترده (ایکس‌ام‌ال) که راه قابل انعطافی به منظور تشریک مساعی در ارزیابی و کسب اشکال مختلف اطلاعات در شبکه‌ی گسترده جهانی، اینترنت و موارد دیگر محسوب می‌شود، مورد استفاده قرار بگیرند.
۱۰. بهتر است سامانه‌ی آموزش الکترونیکی، از دخالت و هک (دست یابی به طریق غیر قانونی) نمودن مصون بماند.

راهنمایی به منظور ارزیابی پیشرفت و موفقیت‌های فراگیران، در یادگیری و آموزش از راه دور و فراگیری الکترونیکی

۱۱. بهتر است هر عضو، اطمینان حاصل کند که در برنامه‌های یادگیری از راه دور و فراگیری الکترونیکی، روش‌های ارزیابی تأیید شده، به کار گرفته شده است؛ از جمله:
 ۱. آرایه‌ی اطلاعات روشن به فراگیران، به منظور نحوه‌ی انجام آزمایش‌ها و آزمون‌ها و چگونگی اعلام نتایج؛
 ۲. طرح و آرایه‌ی پرسش‌های تستی (چهار گزینه ای) جامع و مناسب، برای ارزیابی شایستگی فراگیران به طور کامل، در سطحی که آزمون به عمل می‌آید؛
 ۳. برخورداری از روش‌های مناسب، به منظور اطمینان از نگهداری پرسش‌ها به طور روز آمد؛
 ۴. برخورداری از شرایط مناسب برگزاری آزمون‌ها و به کارگیری روش‌های نظارتی در آن‌ها؛
 ۵. استفاده از روش‌های ایمن سازی سامانه‌ی آزمون‌ها، به منظور جلوگیری از بروز تقلب؛
 ۶. بهره مندی از روش‌های مورد تأیید ایمن، به منظور نگهداری نتایج در جهت منافع عضو مربوط.

نیت آموزش دهندگان مورد تأیید دوره‌ها و برنامه‌ها

۱۲. بهتر است هر عضو، اطمینان حاصل کند که نیت یا سامانه‌های نیتی در ارتباط با آموزش دهندگان مورد تأیید، برنامه‌ها و دوره‌ها، نگهداری و در صورت درخواست اعضای دیگر یا شرکت‌ها، در دسترس آن‌ها قرار خواهد گرفت.

بخش ب- ۱/۷
راهنمای مربوط به تبادل اطلاعات

گزارش‌های مربوط به مشکلات پیش رو

۱ اعضا ترغیب می‌شوند که در هنگام تبادل اطلاعات، طبق ماده‌ی ۴ و مقررهی ۱/۷ کنوانسیون، فهرستی را به طور خاص فراهم کنند که شامل اطلاعات مورد لزوم، به قرار زیر باشد:

فهرست افلامی که طبق ماده‌ی ۴ و مقررهی ۱/۷ کنوانسیون اس تی سی دبلیو ارائه می‌شود

محل

- ماده‌ی ۴ کنوانسیون - اس تی سی دبلیو
- ۱ متن قوانین، لوائح، احکام، مقررات و دستورالعمل‌ها (ماده‌ی ۴ (الف) (۱))
 - ۲ جزئیات دوره‌های آموزشی (ماده‌ی ۴ (ب) (۱))
 - ۳ آزمون ملی و سایر الزامات (ماده‌ی ۴ (ب) (۱))
 - ۴ نمونه‌ی گواهینامه‌ها (ماده‌ی ۴ (ج) (۱))

محل

بخش الف- ۱/۷ قسمت ۱ آیین‌نامه اس تی سی دبلیو

- ۵ اطلاعات مربوط به سازمان دولتی (بخش الف- ۱/۷، بند ۳.۱)
- ۶ تشریح اقدامات اداری و حقوقی (بخش الف- ۱/۷، بند ۳.۲)
- ۷ بیانیه‌ی مربوط به سیاست‌های آموزشی، پرورشی، آزمون، ارزیابی و صدور (بخش الف- ۱/۷، بند ۳.۳)
- ۸ خلاصه‌ی دوره‌ها، برنامه‌های آموزشی، آزمون‌ها، ارزیابی‌ها توسط گواهینامه (بخش الف- ۱/۷، بند ۳.۴)
- ۹ نمای کلی روش‌ها و شرایط اعطای اختیارات، اعتبارات و تاییدیه‌ها (بخش الف- ۱/۷، بند ۳.۵)
- ۱۰ فهرست اختیارات، اعتبارات و تاییدیه‌های اعطا شده (بخش الف- ۱/۷، بند ۳.۵)
- ۱۱ خلاصه‌ی روش‌ها برای دریافت مجوزهای موقت (بخش الف- ۱/۷، بند ۳.۶)
- ۱۲ مقایسه‌ی انجام شده، متعاقب مفاد مقررهی ۱/۱۱ (بخش الف- ۱/۷، بند ۳.۷)
- ۱۳ نمای کلی از بازآموزی و آموزش، به منظور ارتقادهی اجباری (بخش الف- ۱/۷، بند ۳.۷)

محل بخش الف-۱/۷، قسمت ۲، بند ۳ آیین‌نامه‌ی - اس تی سی دبلیو
 ۱۴ تشریح ترتیبات مربوط به معادل سازی تصویب شده، متعاقب ماده‌ی ۹
 (بخش الف-۱/۷، بند ۳.۱)
 ۱۵ خلاصه‌ی اقدامات انجام شده، برای حصول اطمینان از مطابقت با مقرره‌ی ۱/۱۰
 (بخش الف-۱/۷، بند ۳.۲)
 ۱۶ نسخه‌ی نمونه‌ی اسناد تامین ایمن خدمه، صادره شده برای کشتی‌هایی که دارای
 دریانوردانی با گواهینامه‌های جایگزین، به موجب مقرره‌ی ۷/۱ هستند
 (بخش الف-۱/۷، بند ۳.۳)

محل بخش الف-۱/۷، قسمت ۲، بند ۴ آیین‌نامه‌ی - اس تی سی دبلیو
 ۱۷ گزارش نتایج ارزیابی‌های مستقل انجام شده، متعاقب مقرره‌ی ۱/۸، شامل:
 ۱. شرح وظایف ارزیاب‌ها برای ارزیابی مستقل
 ۲. شایستگی و تجربه‌ی ارزیاب‌ها
 ۳. تاریخ و گستره‌ی ارزیابی
 ۴. مفاد و یافته‌ی یافت شده
 ۵. توصیه‌های مربوط به اقدامات اصلاحی
 ۶. اقدامات اصلاحی انجام شده
 ۷. فهرست موسسات آموزشی یا مراکزی که تحت پوشش ارزیابی مستقل هستند

محل بخش الف-۱/۷، قسمت ۲، بند ۶ آیین‌نامه‌ی - اس تی سی دبلیو
 ۱۸ تشریح اقدامات اداری و حقوقی
 (بخش الف-۱/۷، بند ۶.۱)
 ۱۹ بیانیه‌ی مربوط به سیاست‌های آموزشی، پرورشی، آزمون‌ها، ارزیابی و صدور گواهینامه
 (بخش الف-۱/۷، بند ۶.۲)
 ۲۰ خلاصه‌ی دوره‌ها، برنامه‌های آموزشی، آزمون‌ها، ارزیابی توسط گواهینامه
 (بخش الف-۱/۷، بند ۶.۳)
 ۲۱ نمای کلی از بازآموزی و آموزش، به منظور ارتقاده‌ی اجباری
 (بخش الف-۱/۷، بند ۶.۴)
 ۲۲ مقایسه‌ی انجام شده، متعاقب مقرره‌ی ۱/۱۱
 (بخش الف-۱/۷، بند ۶.۵)

۲ از اعضا درخواست می‌شود، در گزارش‌هایی که ارسال آن‌ها به موجب مقرره‌ی ۱/۷، الزامی شده است، هر گونه راهنمای مرتبط در قسمت (ب) این آیین‌نامه را که رعایت آن غیر عملی بوده است، را قید کنند.

بخش ب- ۱/۸

راهنامه‌ای مربوط به استانداردهای کیفیت

۱. بهتر است هر عضو، در اعمال استانداردهای کیفیت، به موجب مفاد مقررهای ۱/۸ و بخش الف-۱/۸، در اداره‌ی امور سامانه‌ی صدور گواهینامه، الگوهای ملی و بین‌المللی موجود را در نظر داشته باشد، و اجزا کلیدی زیر را لحاظ کند:
 ۱. بیان صریح سیاست مربوط به کیفیت و ابزاری که با آن سیاست‌ها را اجرایی می‌کند؛
 ۲. سامانه‌ی کیفیت، که در آن ساختار سازمانی، مسئولیت‌ها، روش‌ها، پردازش‌ها و منابع لازم برای مدیریت کیفیت، در نظر گرفته شده باشد؛
 ۳. فنون و فعالیت‌های عملیاتی، به منظور اطمینان از کنترل کیفیت؛
 ۴. ترتیبات کنترل نظام‌مند، شامل: ارزیابی‌های داخلی تضمین کیفیت، به منظور اطمینان از این که کلیه‌ی اهداف تعیین شده، در حال دستیابی است؛ و
 ۵. فراهم سازی ترتیباتی برای ارزیابی‌های کیفیت خارجی دوره‌ای، آن طور که در بندهای زیر آمده است.
۲. در ایجاد چنین استانداردهای کیفیت، برای اداره‌ی امور سامانه‌ی صدور گواهینامه‌ی ملی، بهتر است مراجع دریایی، به دنبال حصول اطمینان از ترتیبات مصوبی باشند که:
 ۱. انعطاف پذیری کافی، به منظور توانمندی سامانه‌ی صدور گواهینامه، برای در نظر گرفتن نیازهای مختلف صنعتی وجود داشته باشد و این که، اعمال فن آوری نو را تمهیل و ترغیب کند؛
 ۲. پوشش دهنده‌ی کلیه‌ی موضوعات مربوط به اداره‌ی اموری باشد که در اجرای مفاد مختلف این کنوانسیون موثر است؛ می‌باشد، به ویژه مقرره‌ی ۱/۲ تا ۱/۵ و سایر پیش بینی‌هایی که مرجع دریایی را قادر می‌سازد تا گواهینامه‌ی خدمت و مجوز موقت را اعطا و گواهینامه‌هایی را نیز ابطال، تعلیق کند و آن‌ها را بازپس گیرد؛
 ۳. در برگرداندن مسئولیت‌های مرجع دریایی، برای تأیید آموزش و ارزیابی در تمام سطوح، از دوره‌های قبل از فارغ التحصیلی و دوره‌های به روز رسانی به منظور صدور گواهینامه‌های شایستگی، تا دوره‌های کوتاه مدت آموزشی حین خدمت باشد؛ و
 ۴. ترتیباتی برای مرور تضمین کیفیت داخلی، به موجب بند ۱.۴ لحاظ نماید، که شامل مطالعه‌ی جامع در خصوص روش‌های اجرایی خود در همه‌ی سطوح، به منظور اندازه‌گیری میزان موفقیت در اهداف تعیین شده باشد و مبنایی برای ارزیابی مستقل خارجی مورد لزوم، به موجب بند ۳ بخش الف-۱/۸، فراهم آورد.

الگوی استانداردهای کیفیت برای ارزیابی آگاهی، درک، مهارت‌ها و صلاحیت

۳. الگوی استانداردهای کیفیت، به منظور ارزیابی آگاهی، درک، مهارت‌ها و صلاحیت؛ بهتر است توصیه‌های این بخش را در محدوده‌ی چارچوب کلی یکی از موارد، زیر ملحوظ دارد:
 ۱. برنامه‌ی ملی به منظور معیتر سازی آموزش و پرورش یا استانداردهای کیفیت؛ یا
 ۲. الگوی استانداردهای کیفیت جایگزین شده، که مورد قبول سازمان بین‌المللی دریانوردی باشد.
۴. بهتر است، در الگوی استانداردهای کیفیت فوق، موارد زیر ملحوظ شود:
 ۱. سیاست گذاری کیفیت، از جمله تعهد موسسه یا واحد آموزشی به موفقیت در اهداف و مقاصد اظهار شده و متعاقب آن، شناسایی، توسط مقام ذی ربط اعطا کننده‌ی اعتبار یا استانداردهای کیفیت؛
 ۲. آن دسته از وظایف مدیریت کیفیت، که تعیین و اجرا کننده‌ی سیاست گذاری کیفیت بوده و مربوط به جوانب اموری می‌شود که مخرب کیفیت آن چه فراهم شده است، از جمله پیش بینی‌های مربوط به تعیین نمودن پیشرفت در محدوده‌ی یک دوره یا برنامه‌ی آموزشی؛

۳. حسب مورد، پوشش دهنده‌ی سامانه‌ی کیفیت ساختار سازمان دهی علمی و امور اجرایی، مسئولیت‌ها، روش‌ها، فرآیندها و منابع انسانی و تجهیزاتی؛
 ۴. اعمال وظایف کنترل کیفیت در تمام سطوح مربوط به فعالیت‌های تدریس، آموزش، آزمون و ارزیابی، و سازمان دهی و اجرای آن‌ها، به خاطر حصول اطمینان از میزان دست‌یابی‌ها و موفقیت در اهداف تعیین شده؛
 ۵. تجدید نظرها و اعمال فرآیندهای تضمین کیفیت داخلی، که ناظر بر حدود دست‌یابی به اهداف برنامه‌هایی که موسسه، یا واحد آموزشی ارایه می‌دهد، و نظارت موثر بر روش‌های کنترل کیفیت که به کار گرفته است؛ و
 ۶. ایجاد ترتیبات لازم برای ارزیابی‌های کیفی بیرونی زمان بندی شده، الزامی به موجب بند ۲ مقرردهی ۱/۸، و تشریح شده در بندهای زیر، که به این منظور، نتایج تجدید نظرها در تضمین کیفیت، تشکیل دهنده‌ی مینا و به منزله نقطه محسوب می‌شود.
- ۵ در ایجاد استانداردهای کیفیت، در اجرای برنامه‌های پرورشی، آموزشی و ارزیابی، سازمان‌های مسئول، بهتر است موارد زیر را در نظر بگیرند:
۱. اگر پیش‌بینی‌هایی برای اعتبار دهی ملی، یا استانداردهای کیفیت تحصیلی وجود دارند، بهتر است از آن‌ها برای دوره‌های در بر گیرنده‌ی الزامات مربوط به آگاهی و ادراک کنوانسیون استفاده شود. بهتر است استانداردهای کیفیت، در سطوح عملیاتی و همچنین، مدیریتی فعالیت‌ها به کار گرفته شود، و به خاطر حصول اطمینان از دست‌یابی به اهداف تعیین شده، نحوه‌ی سازمان دهی، مدیریت، عهده داری وظایف و ارزیابی نیز، مورد توجه قرار گیرد.
 ۲. هنگامی که کسب مهارت ویژه یا پایان موفقیت آمیز وظیفه‌ای خاص، از اهداف اصلی است، برای کاربرد استانداردهای کیفیت، بهتر است این مهم که آیا، تجهیزاتی که برای این منظور استفاده می‌شود حقیقی یا شبیه سازی شده است، در نظر گرفته شود و برای اطمینان از دست‌یابی به استانداردهای تنظیم شده، شایستگی‌ها و تجربه‌ی ارزیاب‌ها از تناسب لازم برخوردار باشد.
 ۳. بهتر است ارزیابی‌های تضمین کیفیت داخلی، شامل خود ارزیابی جامع از برنامه در تمام سطوح، به منظور کنترل اهداف تعیین شده از راه به کارگیری استانداردهای کیفیت باشد. بهتر است این تجدید نظرها در تضمین کیفیت، در مورد برنامه ریزی، طراحی، ارایه و ارزیابی برنامه‌ها، همچنین، فعالیت‌های مربوط به تدریس، یادگیری و ارتباطات باشد. نتایج این امر ارایه دهنده‌ی مبنایی برای ارزیابی مستقل، به موجب بند ۳ بخش الف-۱/۸، است.

ارزیابی مستقل

۶. بهتر است هر ارزیابی مستقل، شامل آزمایش مستقل و نظام‌مند کلیه‌ی فعالیت‌های کیفی باشد، اما نمی‌تواند اعتبار اهداف تعیین شده را ارزیابی کند. بهتر است گروه ارزیاب:
 ۱. ارزیابی را طبق روش‌های مستند انجام دهند؛
 ۲. اطمینان حاصل کنند که نتایج هر ارزیابی، مستند شده و مورد توجه مسئولین آن حیطه ارزیابی شده قرار می‌گیرد؛ و
 ۳. بررسی کنند که اقدام به موقع، برای اصلاح هر گونه نقضی انجام می‌گیرد.
۷. منظور از ارزیابی، ارایه‌ی یک ارزشیابی مستقل، از موثر بودن ترتیبات استاندارد کیفیت در کلیه سطوح است. بهتر است در زمینه‌ی تعلیم و یا فرادهی آموزش، یک نهاد اعتبار دهنده‌ی علمی شناخته شده، یا مربوط به استانداردهای کیفیت و یا نماینده دولت که کار گرفته شود. بهتر است گروه ارزیاب، از اطلاعات کافی که از قبل تهیه شده برخوردار شوند، تا از چاقوب کلی از وظایف خود، آگاهی یابند. در صورت اجرای یک برنامه یا به کارگیری موسسه‌ی عمده‌ی آموزشی، موارد زیر، به منزله‌ی نمایه‌ای از اطلاعات لازم است که باید فراهم شوند:
 ۱. بیانیه‌ی مأموریت موسسه؛
 ۲. جزئیات راهبرد علمی و آموزشی مورد استفاده؛
 ۳. طرح تشکیلاتی و اطلاعات مربوط به ترکیب کارگروه‌ها (کمیته‌ها) و نهادهای شورشی؛
 ۴. اطلاعات مربوط به کارکنان و دانشجویان؛

۵. تشریح تسهیلات و تجهیزات آموزشی؛ و
۶. شمای کلی از سیاست‌ها گذاری‌ها و به کارگیری روش‌ها در مورد:
 - ۶.۱ پذیرش دانشجوی،
 - ۶.۲ توسعه‌ی دوره‌های جدید و تجدید نظر در دوره‌های موجود،
 - ۶.۳ سامانه‌ی آزمون‌ها، از جمله، اعتراضات و برگزاری آزمون‌های مجدد،
 - ۶.۴ استخدام، آموزش، توسعه، ارزیابی و ترفیع کارکنان،
 - ۶.۵ بازخورد از دانشجویان و صنایع، و
 - ۶.۶ آشنال کارکنان در زمینه‌های تحقیق و توسعه.

گزارش

۸. قبل از تسلیم نمودن گزارش نهایی، بهتر است گروه ارزیاب، یک گزارش موقت به مدیریت ارایه دهند، و متقاضی نظرات آن‌ها در مورد پیشنهادات خود باشند. به محض وصول نظرات آن‌ها، بهتر است ارزیاب‌ها گزارش نهایی خود را ارایه دهند. که می‌تواند:
 ۱. شامل خلاصه‌ای از اطلاعات مربوط به سوابق موسسه یا برنامه‌ی آموزشی باشد؛
 ۲. کامل، دقیق و منصفانه باشد؛
 ۳. شامل نقاط ضعف و قوت موسسه، به صورت پررنگ و مشخص باشد؛
 ۴. شامل تشریح روش ارزیابی انجام شده باشد؛
 ۵. پوشش دهنده‌ی عوامل مختلف تعیین شده در بند ۴ باشد؛
 ۶. نشان دهنده‌ی گستره انطباق یا عدم انطباق با الزامات کنوانسیون و تاثیر استانداردهای کیفیت، به منظور حصول اطمینان از دست‌یابی به اهداف و مقاصد تعیین شده باشد؛ و
 ۷. شامل متون روشن و کامل، در حیطه‌هایی که ناقص تشخیص داده شده، ارایه‌ی پیشنهادات اصلاحی و سایر نظراتی که ارزیاب‌ها مهم می‌انگارند، باشد.

بخش ب- ۱/۹

راهنمای مربوط به استانداردهای پزشکی

آزمایش‌های پزشکی و صدور گواهینامه

۱. بهتر است اعضا، در ارایه‌ی پیش‌بینی‌ها و به کارگیری استانداردهای سلامت پزشکی دریانوردان، حداقل توانایی‌های فیزیکی، تنظیم شده در جدول ب- ۱/۹ و راهنمای ارایه شده در این بخش، و نیز وظایف مختلف دریانوردان را در نظر بگیرند.
۲. بهتر است اعضا، در ارایه‌ی پیش‌بینی‌ها و به کارگیری استانداردهای سلامت پزشکی دریانوردان، از راهنمای منتشر شده توسط سازمان بین‌المللی کار/سازمان جهانی بهداشت به عنوان راهنمود انجام آزمایش‌های سلامت پزشکی دریانوردان، قبل از دریا و به طور زمان بندی شده، شامل: هر گونه نسخه بعدی، و هر گونه راهنمای قابل اعمال دیگر منتشر شده توسط سازمان بین‌المللی کار، سازمان بین‌المللی دریانوردی یا سازمان بهداشت جهانی، استفاده کنند.
۳. صلاحیت و تجربه‌ی مناسب پزشکان عمومی که معاینات پزشکی دریانوردان را انجام می‌دهند، ممکن است شامل: سلامت شنلی یا توانایی دریانوردی، تجربه‌ی کار به عنوان دکتر کشتی یا پزشک شرکت کشتیرانی یا در حیطه‌ی کار تحت نظارت شخصی باشد که تجربه و شایستگی‌های یاد شده را در بر می‌گیرد.

- ۴ بهتر است محلی که در آن، معاینات سلامت پزشکی انجام می‌شود، دارای تهیلات و تجهیزات مورد لزوم، به منظور انجام معاینات پزشکی دریاوردان باشد.
- ۵ بهتر است مراجع دریایی، اطمینان حاصل کنند که پزشکان عمومی شناخته شده، هنگام عهده دار شدن به کارگیری روش‌های مربوط به معاینات پزشکی، از استقلال حرفه‌ای کامل در ارابه‌ی نتایج قضاوت پزشکی، برخوردار هستند.
- ۶ بهتر است اشخاصی که درخواست گواهینامه‌ی پزشکی دارند، مدارک شناسایی مناسب برای شناسایی خود را به پزشک عمومی شناخته شده ارائه دهند، آن‌ها هم چنین، بهتر است که گواهینامه‌ی پزشکی پیشین خود را نیز، به پزشک تسلیم کنند.
- ۷ هر مرجع پزشکی و سنجش پزشکی و هر گونه اطلاعات مربوط دیگر در ارتباط با سازگاری فردی با شرایط و اثبات توانایی او در حد رضایت بخش، برای انجام وظایف ارجاعی روی کشتی، مواردی را تغییر دهد یا نادیده بینگارد.
- ۸ بهتر است تا حد امکان، استانداردهای سلامت پزشکی، معیارهای معقول در ارتباط با سلامت برای خدمت در دریا، با در نظر گرفتن دسترسی به تهیلات و تجربه‌ی پزشکی روی کشتی را تعیین نماید. آن معیارها، به ویژه بهتر است، شرایطی را مشخص کنند که تحت آن، دریاوردانی که به طور بالقوه از خطرهای جسمانی یا روحی تهدید آمیزی در زندگی خود رنج می‌برند و این که توسط دارو کنترل می‌شوند، نیز بتوانند مجوز ادامه خدمت در دریا دریافت کنند.
- ۹ هم چنین، بهتر است استانداردهای پزشکی، شرایط پزشکی ویژه‌ای مانند، کور رنگی را تعیین کنند، که می‌تواند موجب پیش گیری از اشتغال دریاوردان، در عهده داری سمت‌های خاص روی کشتی شود.
- ۱۰ حداقل استانداردهای دید چشم، برای خدمت در کشتی، در مورد هر چشم، بدون استفاده از هر وسیله‌ی کمکی به منظور دیدن راه دور، بهتر است ۱۰.۱ باشد.
- ۱۱ اشخاصی که نیاز به استفاده از عینک یا لنز چسبان بر چشمان خود، به منظور انجام خدمت در کشتی دارند، بهتر است حسب مورد، دارای یدکی یا یدکی‌های آن‌ها و دسترسی آسان به آن‌ها در کشتی باشند. هر گونه نیاز به استفاده از وسایل کمکی، برای دیدن، برابر استانداردهای مورد لزوم، بهتر است در هنگام صدور گواهینامه‌ی سلامت پزشکی، در آن ثبت شود.
- ۱۲ بهتر است آزمایش دید رنگ، طبق توصیه‌ی بین‌المللی الزامات دید در حمل و نقل، منتشر شده توسط کمیسیون بین‌المللی روشنایی (سی‌آی‌آی) ۲۰۰۱-۱۲۳ شامل هر گونه نسخ بعدی، یا روش‌های آزمایش مشابه باشد.

جدول ب - ۱/۹

ارزیابی حداقل حد ورودی و توانایی‌های فیزیکی خدمت دریانوردان^۲

بهتر است آزمایش کننده پزشکی، رضایت حاصل کند که متقاضی^۲	توانایی فیزیکی مربوط	وظیفه روی کشتی، اتفاقات عملیاتی یا شرایط^۳
<p>در احساس تعادل، اختلالی ندارد</p> <p>در انجام فعالیت‌های فیزیکی و حرکت‌های مربوط، هیچ گونه آسیب یا بیماری ندارد</p> <p>بدون کمک^۵ قادر به:</p> <ul style="list-style-type: none"> - به بالا رفتن از نردبان‌ها و پلکان‌ها است - گام برداشتن از روی لبه‌های بلند است - مهارت در بکار گیری سامانه‌های بستن درب دارد 	<p>حفظ تعادل و حرکت با چالاکي</p> <p>بالا رفتن و پایین آمده از نردبان‌ها و پلکان‌ها</p> <p>گام برداشتن روی لبه‌های بالا آمده (مانند، کنوانسیون خط شاهین که لازم می‌داند ارتفاع لبه‌ها ۶۰۰ میلی‌متر باشد)</p> <p>باز کردن و بستن درب‌های ضد نفوذ آب</p>	<p>حرکت عادی درون کشتی:</p> <ul style="list-style-type: none"> - روی عرشه‌ی در حال حرکت - بین سطوح - بین محفظه‌ها <p>توجه ۱، در این ردیف اعمال می‌شود</p>
<p>عدم برخورداری از آسیب شناخته شده یا شرایط پزشکی مشخص که توانایی شخص در انجام وظایف معمول مرتبط با عملیات اساسی ایمنی کشتی را کاهش دهد</p> <p>دارای توانایی به منظور:</p> <ul style="list-style-type: none"> - انجام کار با بلند کردن دست‌ها - ایستادن و قدم زدن برای مدت زمان افزایش یافته - ورود به فضای محدود شده - برآورد استاندارد دید چشم (الف-۱/۹) - برآورد استانداردهای شنیداری تنظیم شده توسط مقامات ذی صلاح یا با توجه به راهنمایی‌های بین‌المللی - انجام مکالمات عادی 	<p>قدرت، چابکی و توانایی در به کارگیری دستگاه‌های مکانیکی</p> <p>بلند کردن، کشیدن و حمل بار(مانند، ۱۸ کیلو گرم)</p> <p>رسیدن به بلندی</p> <p>ایستادن، قدم زدن و آماده ماندن برای مدتی که افزایش یافته</p> <p>کار در فضاهای تنگ و حرکت از میان دریچه‌های محدود شده (مانند: سولاس، حداقل دریچه‌ها را در فضاهای کالا الزام می‌دارد و حداقل ابعاد خروجی‌های اضطراری: ۶۰۰ میلی‌متر در ۶۰۰ میلی‌متر است- مقرره‌ی سولاس ۵.۱-۳۶)</p> <p>تمایز بصری اشیاء، شکل‌ها و علائم</p> <p>شنیدن اختطاریه‌ها و دستورالعمل‌ها</p> <p>ارایه‌ی توضیحات لفظی به طور واضح</p>	<p>وظایف معمول در کشتی:</p> <ul style="list-style-type: none"> - استفاده از ابزار دستی - جابه جایی انباری‌های کشتی - انجام کارها در بالای سر - عملیات با شیرفلکه‌ها - عهده دار شدن نگرهبانی به مدت چهار ساعت - کار در فضاهای محدود شده - اقدام در مقابله با علائم هشدار دهنده، دستورالعمل‌ها و اختطاریه‌ها - ارتباط شفاهی <p>توجه ۱، در این ردیف اعمال می‌شود</p>

<p>عدم برخورداری از آسیب شاخته شده یا شرایط پزشکی مشخص، که توانایی شخص را در انجام وظایف معمول، برای انجام عملیات اساسی ایمنی کشتی، کاهش می‌دهد</p> <p>دارای توانایی در:</p> <ul style="list-style-type: none"> - پوشیدن جلیقه‌ی نجات با لباس زیر آبی - سینه خیز رفتن - احساس کردن درجه‌ی حرارت‌های مختلف - استفاده از تجهیزات مربوط به اطفای حریق - پوشیدن لوازم خود تنفسی (حسب مورد، به عنوان بخشی از وظایف) 	<p>پوشیدن جلیقه‌ی نجات یا لباس زیر آبی</p> <p>فرار از فضا‌های پر از دود</p> <p>مشارکت در وظایف مربوط به عملیات اطفای حریق، شامل استفاده از لوازم خود تنفسی</p> <p>مشارکت در روش‌های ترک کشتی</p>	<p>وظایف اضطراری در کشتی^۶</p> <ul style="list-style-type: none"> - فرار از محل - اطفای حریق - ترک کشتی <p>توجه ۲، در این ردیف، اعمال می‌شود</p>
---	--	---

توجه:

۱ ردیف‌های ۱ و ۲ از جدول بالا، مراتب زیر را تشریح می‌کنند: (الف) وظایف معمول در کشتی، عملکردها، حوادث و شرایط؛ (ب) تطابق توانایی‌های فیزیکی که ممکن است برای ایمنی دریانوردان، سایر اعضای خدمه و کشتی، ضروری قلمداد شود؛ و (پ) معیارهای سطح بالا برای استفاده‌ی پزشکان عمومی در ارزیابی سلامت پزشکی، با در نظر داشتن وظایف مختلف دریانوردان و طبیعت کار روی کشتی، که به منظور عهده داری آن‌ها استفاده شده‌اند.

۲ ردیف ۲ جدول بالا، مراتب زیر را تشریح می‌کند: (الف) وظایف معمول در کشتی، عملکردها، حوادث و شرایط؛ (ب) تطابق توانایی‌های فیزیکی که بهتر است برای ایمنی دریانوردان، سایر اعضای خدمه و کشتی، ضروری قلمداد شود؛ و (پ) معیارهای سطح بالا برای استفاده‌ی پزشکان عمومی در ارزیابی سلامت پزشکی، با در نظر گرفتن وظایف مختلف دریانوردان و طبیعت کار در کشتی که به منظور عهده داری آن‌ها استفاده شده‌اند.

۳ این جدول، در نظر ندارد که کلیه‌ی شرایط روی کشتی یا شرایط بالقوه‌ی عدم شایستگی را نشان دهد. بهتر است اعضا، توانایی‌های فیزیکی قابل اعمال به گروهی از دریانوردان را مشخص کنند (مانند: «افسران عرشه» و «ملوانان موتور»). همچنین، بهتر است، توجه لازم به شرایط خاص افراد و آنان که دارای وظایف تخصصی یا محدود هستند، معطوف شود.

۴ بهتر است پزشک عمومی، در صورت وجود هر گونه تردیدی، درجه یا شدت انواع آسیب‌ها را با به کارگیری آزمایش‌های هدف‌مند، هنگامی که امکان انجام آزمایش مناسب وجود دارد، یا توسط ارجاع متقاضی برای ارزیابی‌های پیش‌تر، تعیین کند.

۵ اصطلاح «کمک»، به مفهوم استفاده از توانایی شخص دیگری برای انجام کامل وظیفه به طور کامل است.

۶ اصطلاح «وظیفه اضطراری»، برای مقابله در کلیه‌ی شرایط اضطراری استاندارد، مانند: ترک کشتی یا عملیات اطفای حریق استفاده می‌شود، هم چنین، شامل روش‌هایی است که توسط هر دریانورد، به منظور نجات فردی به کار گرفته می‌شود.

بخش ب- ۱/۱۰

راهنمای مربوط به شناسایی گواهینامه‌ها

۱ آموزش انجام شده به موجب کنوانسیون اس تی سی دلیو، که منجر به صدور گواهینامه مناسب نشده، و اطلاعاتی که در این مورد از سوی یک عضو، ارائه شده است، در صورت استنباط در کارگروه (کمیته) ایمنی دریانوردی، که اجرای کامل و موثر مفاد این کنوانسیون طبق بند ۲ مقرره‌ی ۱/۷ به عمل آمده، ممکن است توسط سایر اعضای این کنوانسیون، به عنوان اجرای الزامات آموزشی مربوط، مورد قبول واقع شود.

۲ مراجع دریایی مورد نظر، بهتر است با استناد به بند ۵ مقرره‌ی ۱/۱۰، مستنداتی را صادر کنند، که مقامات ناظر بر کشور بندری، قادر به قبول همان مدرک، به جای سند شناسایی گواهینامه‌ی صادر شده از طرف عضو دیگر، برای مدت سه ماه از تاریخ صدور آن باشند، منوط به ارایه‌ی اطلاعاتی که در زیر، فهرست شده است:

۱. نام دریانورد
 ۲. تاریخ تولد
 ۳. شماره‌ی گواهینامه‌ی شایستگی اصلی
 ۴. سمت
 ۵. محدودیت‌ها
 ۶. جزئیات امکان تماس با آن مرجع دریایی
 ۷. تاریخ صدور و انقضا
- ۳ چنین مستنداتی، می‌تواند توسط تجهیزات الکترونیکی نیز، قابل دسترسی باشد.

بخش ب- ۱/۱۱

راهنمای مربوط به تجدید اعتبار گواهینامه‌ها

۱ دوره‌های الزامی به موجب مقرره‌ی ۱/۱۱، بهتر است شامل تغییرات مربوط به قانون گذاری دریایی، فن آوری و توصیه‌های مربوط به ایمنی جان اشخاص در دریا، امنیت و حفاظت محیط زیست دریایی باشند.

۲ ممکن است یک آزمایش، استفاده از شبیه ساز و یا سایر تجهیزات مناسب انجام پذیرد.

۳ خدمت دریایی تایید شده، آن طور که در بند ۱ بخش الف-۱/۱۱، درج شده، ممکن است در سطح رتبه افسری، پایین‌تر از آن چه در گواهینامه قید شده، به صورت کتبی یا شفاهی، انجام گیرد.

۴ اگر درخواست تجدید اعتبار گواهینامه، موضوع بند ۱ مقرره‌ی ۱/۱۱، در محدوده‌ی شش ماه قبل از انقضای گواهینامه صورت پذیرد، آن گواهینامه، ممکن است تا پنجمین سال تاریخ اعتبار خود، تجدید اعتبار یا تمدید اعتبار شود.

بخش ب- ۱/۱۲

راهنمای مربوط به استفاده از شبیه سازها

۱ هنگامی که شبیه سازها برای آموزش یا ارزیابی شایستگی مورد استفاده قرار می‌گیرند، بهتر است رهنمودهای زیر، در انجام چنین آموزش یا ارزیابی، مورد بررسی واقع شوند.

آموزش و ارزیابی در ترسیم مسیر و کار با رادار^۱

- آموزش و ارزیابی در ترسیم مسیر و کار با رادار، بهتر است:
 - همراه با استفاده از تجهیزات شبیه سار رادار باشد؛ و
 - طبق استانداردهایی، کمتر از آن چه در بندهای ۳ تا ۱۷، درج شده است، نباشد.
- نمایش صحنه‌ها و انجام کار با رادار، حسب مورد، بهتر است با تجهیزات واقعی رادار دریانوردی، به انضمام استفاده از شبیه سازها برعهده گرفته شود. تمرین‌های ترسیم مسیر، به خاطر افزایش آگاهی فراگیران از خطرهای استفاده‌ی نادرست از اطلاعات رادار و بهبود مهارت آن‌ها در ترسیم مسیر، ترجیحاً بهتر است در زمان حقیقی صورت پذیرند، و در حد استاندارد از ترسیم مسیر باشد که متناسب با ضرورت اجرای ایمن مانور جلوگیری از تصادم در دریا تحت شرایط واقعی دریانوردی باشد.

کلیات

عوامل موثر در دقت و عملکرد

- بهرتر است، درک اولیه از اصول رادار فراهم آید، به همراه آگاهی عملی کامل از:
 - اندازه گیری سمت و فاصله، خصوصیات دستگاه رادار، که تعیین کننده کیفیت نمایش گر رادار است، آنتن رادار، نمودارهای قطبی، تاثیر قدرت تشعشعی در مسیرهای خارج از اشمه‌ی اصلی، تشریح غیر فنی از سامانه‌ی رادار، از جمله رویارویی یا تغییرات در مشخصه‌های انواع مختلف دستگاه‌های رادار، عوامل تجهیزاتی و نظارت‌های عملکردی که در حداکثر و حداقل کشف فواصل و دقت اطلاعاتی، موثر هستند؛
 - خصوصیات عملکردی جاری رادار دریایی، که توسط سازمان بین‌المللی دریانوردی به تصویب رسیده است؛^۲
 - تاثیر محل آنتن رادار، قطاع‌های در سایه و نواحی کاهش دهنده حساسیت، پژواک‌های (اکوهای) مجازی، تاثیر ارتفاع آنتن در کشف فواصل و محل دستگاه‌های رادار و نگهداری تکرار کننده‌ها نزدیک قطب نمای مغناطیسی، شامل فاصله ایمن مغناطیسی؛ و
 - خطرهای ناشی از برتوافکنی و پیشگیری‌های ایمنی، که باید در نزدیکی آنتن و هدایت کننده‌ی امواج راداری در نظر گرفته شوند.

کشف نمایش نادرست اطلاعات، از جمله پژواک‌های (اکوهای) مجازی و بازتاب‌های برگشتی از دریا

- آگاهی مربوط به محدودیت‌های کشف هدف، از اصولی است که ناظر را قادر می‌سازد تا خطرهای مربوط به نقص کشف اهداف را تخمین بزند. در این زمینه عوامل زیر، باید مورد تاکید واقع شوند:
 - استاندارد عملکردی تجهیزات؛
 - تنظیمات روشنایی، قدرت گیرندگی و تنظیمات پردازشگر تصویری؛
 - افق رادار؛
 - اندازه، شکل، جوانب و ترکیب اهداف؛
 - تاثیر حرکت کشتی در مسیر دریا؛
 - شرایط انتشار؛
 - شرایط هوا، پارازیت‌های دریا و پارازیت‌های ناشی از باران؛
 - تنظیمات کنترلی ضد پارازیت؛
 - قطاع‌های در سایه؛ و
 - تداخل رادار در رادار.

^۱ الگوی دوره یا دوره‌های آموزشی سازمان بین‌المللی دریانوردی، ممکن است در تهیه‌ی دوره‌ها کمک کند.
^۲ استانداردهای عملکردی مربوط به مناسب مصوب سازمان بین‌المللی دریانوردی را ببینید.

۶. بهتر است، از عوامل منجر به تفسیر موارد مجازی آگاهی حاصل شود، از جمله پژواک‌های (اکوهای) مجازی، اثرات ساختارهای نزدیک بلند و بزرگ، اثرات خطوط انتقال نیرو، که از رودخانه‌ها و خورها می‌گذرند، پژواک‌های (اکوهای) ناشی از اهداف دور، که در ردیابی‌های ثانوی یا بعدی، ظاهر می‌شوند.
۷. بهتر است، از کارکرد وسایل کمکی برای تفسیر، از جمله، منعکس کننده‌های گوشه‌ای و بیکن‌های رادار؛ کشف و شناسایی اهداف زمینی؛ اثرات مربوط به خصوصیات مکان‌نگاری (توپوگرافی)؛ اثرات طول پالس و عرض پرتو؛ اهداف مشخص و نامشخص رادار و عوامل موثر در قدرت پژواک (اکو)، آگاهی حاصل شود.

روش کاربری

تنظیم و نگهداری نمایش گرها

۸. بهتر است از موارد زیر آگاهی حاصل شود:
۱. انواع مختلف حالت‌های نمایش گر رادار؛ حرکت نسبی روی جهت کشتی به طرف بالا در حالت نامتعادل؛ جهت کشتی به طرف بالا، حرکت نسبی و حرکت حقیقی مسیر به طرف بالا و شمال به طرف بالا در حالت متعادل؛
 ۲. اثرات خطاها در مورد دقت اطلاعات نمایش داده شده؛ اثرات انتقال خطاهای قطب نما در نمایش گره‌های حرکت حقیقی و متعادل؛ اثرات انتقال خطاهای سرعت سنخ در نمایش گر حرکت حقیقی؛ و اثرات تنظیم سرعت دستی؛ بدون دقت لازم در نمایش گر حرکت حقیقی؛
 ۳. روش‌های کشف تنظیمات سرعت، بدون دقت در کنترل‌های حرکت حقیقی؛ اثرات دریافت کننده‌ی پارازیت، که توانایی نشان دادن پژواک‌های (اکوهای) ضعیف را محدود می‌کند و اثرات اشباع شدگی توسط دریافت کننده‌ی پارازیت، و غیره. همچنین؛ تنظیم کنترل‌های عملیاتی؛ معیارهایی که بیان گر نقاط بهینه‌ی تنظیمات هستند؛ اهمیت توانی تنظیمات مناسب و اثرات تنظیم نامطلوب کنترل‌ها؛ کشف تنظیمات نامطلوب و تصحیحات ناشی از:
 - ۲.۱. کنترل‌های موثر در کشف فواصل، و
 - ۲.۲. کنترل‌های موثر در دقت؛
 ۴. خطرهای استفاده از تجهیزات رادار، با کنترل‌هایی که به طور نامطلوب تنظیم شده‌اند؛ و
 ۵. نیاز به بررسی منظم عملکرد، و نسبت نشان دهنده‌ی عملکرد به عملکرد برد دستگاه رادار.

برد و سمت

۹. بهتر است از موارد زیر، آگاهی حاصل شود:
۱. روش‌های اندازه گیری بردها؛ نشان دهنده‌ی برد ثابت و نشان دهنده‌ی برد متغییر؛
 ۲. دقت در به کارگیری هر روش و دقت نسبی در کاربرد روش‌های مختلف؛
 ۳. چگونگی نمایش اطلاعات مربوط به برد رادار؛ بردها در دفعات مشخص شده، شماره‌انداز رقمی (دیجیتال) و شاخص درجه بندی شده؛
 ۴. روش‌های اندازه گیری سمت، نشانه گر چرخنده روی صفحه‌ی شفاف پویش‌دهی نمایش گر، نشانه گر سمت الکترونیکی و سایر روش‌ها
 ۵. دقت و عدم دقت سمت ناشی از اختلاف منظر، جابه جایی نشان گر جهت کشتی، تنظیم نامطلوب مرکز؛
 ۶. چگونگی نمایش اطلاعات سمت؛ شاخص درجه بندی شده و شماره‌انداز رقمی (دیجیتال)؛ و
 ۷. نیاز بررسی منظم دقت سمت و برد رادار، روش‌های بررسی بی دقتی و اصلاح، یا بی دقتی مجاز.

فنون ترسیم مسیر و مفاهیم حرکت نسبی

۱۰. تمرین فنون ترسیم مسیر، می‌تواند به طور دستی، آرایه شود، شامل: استفاده از ترسیم کننده‌های مسیر انعکاسی با هدف ایجاد درک کامل از حرکت وابسته به هم بین کشتی خودی و سایر کشتی‌ها، از جمله اثرات مانور، به منظور جلوگیری از تصادم. در مراحل اولیه‌ی این آموزش، تمرین ترسیم مسیر ساده، می‌تواند برای ایجاد درک کامل از طراحی هندسی ترسیم مسیر و آگاهی از مفاهیم حرکت نسبی انجام گیرد. بهتر است، درجه‌ی پیچیدگی تمرین‌ها در طول دوره‌ی آموزشی افزایش یابد، تا زمانی که فراگیران در کاربرد کلیه‌ی جوانب مربوط به آن مسلط شوند. صلاحیت، می‌تواند به بهترین وجه، با در معرض قرار گرفتن فراگیران، برای انجام تمرین در شبیه ساز یا استفاده از سایر وسایل موثر در زمان حقیقی، افزایش یابد.

شناسایی پژواک‌های (اکوهای) بحرانی

۱۱. بهتر است، آگاهی کامل از موارد زیر حاصل شود:
۱. نقطه گذاری اهداف زمینی و علائم دریایی، به وسیله‌ی رادار؛
 ۲. دقت نقطه گذاری، توسط بردها و سمت‌ها؛
 ۳. اهمیت بررسی متقابل دقت رادار، در مقابل سایر وسایل کمک دریانوردی؛ و
 ۴. ارزش ثبت بردها و سمت‌ها در زمان‌های منظم و به طور مکرر، هنگام استفاده از رادار به عنوان وسیله‌ی اجتناب از تصادم.

راه و سرعت سایر کشتی‌ها

۱۲. بهتر است درک کامل از موارد زیر، صورت پذیرد:
۱. روش‌های مختلفی که توسط راه و سرعت سایر کشتی‌ها، می‌تواند از بردها و سمت‌های ثبت شده، به دست آید، شامل:
 - ۱.۱. ترسیم نسبی نا متعادل،
 - ۱.۲. ترسیم نسبی متعادل، و
 - ۱.۳. ترسیم حقیقی؛ و
 ۲. نسبت بین دیده بانی بصری و رادار؛ شامل: جزئیات و دقت تخمینی راه و سرعت سایر کشتی‌ها و نیز، کشف تغییرات حرکت سایر کشتی‌ها.

زمان و فاصله‌ی نزدیک‌ترین مسیر عبور، رو به رو شدن یا اقدام به سبقت از آن‌ها

۱۳. بهتر است از موارد زیر، آگاهی کامل حاصل شود:
۱. استفاده از اطلاعات ثبت شده برای به دست آوردن:
 - ۱.۱. اندازه گیری نزدیک‌ترین مسیر و سمت عبور، و
 - ۱.۲. زمان نزدیک‌ترین عبور، و
 ۲. اهمیت دیده بانی منظم و مستمر.

کشف تغییر راه و سرعت سایر کشتی‌ها

۱۴. بهتر است درک کامل از موارد زیر، فراهم آید:
۱. اثر تغییرات راه و یا سرعت توسط سایر کشتی‌ها در مسیر آن‌ها در نمایش گر؛
 ۲. تاخیر بین تغییر راه یا سرعت و کشف آن تغییر؛ و
 ۳. خطرهای ناشی از تغییرات کوچک، در مقایسه با تغییرات اساسی راه یا سرعت، به نسبت میزان و دقت کشف.

اثرات مربوط به تغییرات در راه با سرعت یا هر دو عامل، در کشتی خودی

- ۱۵ درک کامل از اثرات نمایش گر حرکت نسبی در جابه جایی کشتی خودی و اثرات جابه جایی سایر کشتی‌ها و محسّنات ثبات قطب نمایش روی نمایش گر نسبی.
- ۱۶ در ارتباط با نمایش گرهای حرکت حقیقی، بهتر است درک کامل از موارد زیر، فراهم شود:
 ۱. اثرات بی دقتی مربوط به:
 - ۱.۱. تنظیم سرعت و راه، و
 - ۱.۲. اطلاعات متعادل قطب نما، حاصل از نمایش گر حرکت نسبی متعادل؛
 ۲. اثر تغییرات در راه یا سرعت یا هر دو عامل، توسط کشتی خودی، در مسیرهای سایر کشتی‌ها در نمایش گر؛ و
 ۳. ارتباط سرعت با دفعات دیده بانی.

کاربرد مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا - ۱۹۷۲ برابر با ۱۳۵۱

- ۱۷ بهتر است درک کامل کسب شود از رابطه‌ی مقررات جلوگیری از تصادم در دریا - ۱۹۷۲ برابر با ۱۳۵۱، با استفاده از رادار فراهم شود، شامل:
 ۱. اقدام، به منظور اجتناب از تصادم، خطرهای ناشی از فرضیات به دست آمده از اطلاعات ناکافی و خطرهای مربوط به تغییرات کم راه یا سرعت؛
 ۲. محسّنات سرعت ایمن، هنگام استفاده از رادار، به منظور اجتناب از تصادم؛
 ۳. نسبت سرعت، به فاصله و زمان نزدیک‌ترین عبور و به خصوصیات مانور انواع مختلف کشتی‌ها؛
 ۴. اهمیت گزارش‌های دیده بانی رادار و به کارگیری روش‌های گزارش رادار که کاملاً شناخته شده است؛
 ۵. استفاده از رادار در هوای صاف، به منظور درک توانایی‌ها و محدودیت‌های آن، مقایسه‌ی دیده بانی بصری و رادار و به دست آوردن ارزیابی، از دقت نسبی اطلاعات؛
 ۶. نیاز به استفاده‌ی زود هنگام از رادار در هوای صاف، در شب و در هنگامی که دلایلی مبنی بر اختلال در دید وجود داشته باشد؛
 ۷. مقایسه‌ی خصوصیات نمایش داده شده توسط رادار با خصوصیات روی نقشه؛ و
 ۸. مقایسه‌ی اثرات ناشی از اختلافات بین مقیاس‌های برد.

آموزش و ارزیابی به منظور استفاده‌ی عملیاتی از وسایل کمکی ترسیم مسیر رادار خودکار (آریا)

- ۱۸ بهتر است آموزش و ارزیابی در عملیات مربوط به استفاده از آریا:
 ۱. به عنوان پیش نیاز پایان آموزش دیده بانی و ترسیم مسیر یا ترکیب آن آموزش یا آموزش ارایه شده در بندهای ۱۹ تا ۳۵ زیر تلقی شود؛
 ۲. ادغام کردن استفاده از تجهیزات شبیه ساز آریا، و
 ۳. طبق استانداردهایی باشد که از آن چه در بندهای ۱۹ تا ۳۵ زیر آمده است، کمتر نباشد.
- ۱۹ اگر آموزش آریا به عنوان قسمتی از آموزش کلی به موجب کنوانسیون - اس تی سی دبلیو، ۱۹۷۸ برابر با ۱۳۵۷ ارایه شود، فرماندهان، افسران اولی و افسران نگهبان مسئول ناوبری، بهتر است عوامل دخیل در تصمیم گیری بر اساس اطلاعات ارایه شده توسط آریا همراه با سایر اطلاعات ورودی دریانوردی را درک کنند، هم چنین، از قابلیت درک اطلاعات مشابه از جوانب عملیاتی و خطاهای سامانه‌ای از سامانه‌های الکترونیکی دریانوردی مدرن، از جمله - آکدیس - برخوردار باشند. این آموزش، بهتر است ذاتاً پیشرو، متناسب با مسئولیت‌های فردی و گواهینامه‌های صادر شده توسط اعضا به موجب کنوانسیون - اس تی سی دبلیو، ۱۹۷۸ برابر با ۱۳۵۷ باشد.

^۱ الگوی دوره‌های آموزشی سازمان بین‌المللی دریانوردی و قطعنامه‌ی شماره‌ی ۱۶۲ اجلاس شصت و هفتم کارگروه (کمیته) ایمنی دریانوردی، اصلاح شده، ممکن است در تهیه-ی دوره‌ها کمک کند.

فرضیه و نمایش

احتمال وجود خطر در اتکا بیش از حد به آریا

۲۰ درک این که آریا تنها یک وسیله‌ی کمکی دریانوردی است، و:

۱. این که محدودیت‌ها، از جمله آن‌هایی که مربوط به حس گرها می‌شود، اتکا بیش از حد به آریا را خطرناک می‌سازد، به ویژه برای حفظ دیدہ بائی؛ و
۲. نیاز دایمی به نظارت بر اصولی که در انجام نگهبانی ناوبری، در همه‌ی اوقات رعایت و نیز، به منزله رهنمودی در انجام نگهبانی دریانوردی تلقی شود.

انواع اصلی سامانه‌های آریا و خصوصیات نمایشی آن‌ها

۲۱ آگاهی از انواع اصلی سامانه‌های مورد استفاده‌ی آریا؛ خصوصیات مختلف نمایشی آن‌ها و آگاهی از زمانی که استفاده‌ی آریا در حالت‌های تعادل نسبت به دریا یا زمین و نمایش در وضعیت شمال به طرف بالا، مسیر به طرف بالا یا جهت کشتی به طرف بالا، صورت می‌پذیرد.

استانداردهای عملکردی سازمان بین‌المللی دریانوردی در مورد آریا

۲۲ درک استانداردهای عملکردی سازمان بین‌المللی دریانوردی در مورد آریا، به ویژه استانداردهای مربوط به دقت^۱.

عوامل موثر در عملکرد و دقت سامانه

۲۳ آگاهی از ویژگی‌های خاص عملکرد داده‌های ورودی حس گر آریا- ورودی‌های رادار، قطب نما و سرعت و اثرات نامطلوب عمل کردن حس گر بر دقت داده‌های آریا.

۲۴ آگاهی از:

۱. اثرات مربوط به محدودیت‌های افتراق سمت و برد و دقت رادار و محدودیت‌های مربوط به دقت اطلاعات ورودی قطب نما و سرعت، بر دقت داده‌های آریا؛ و
۲. عواملی که در دقت برداری موثر هستند.

محدودیت‌ها و توانایی‌های مسیر یابی

۲۵ آگاهی از:

۱. معیارهایی برای انتخاب اهداف، توسط یابنده‌ی خودکار؛
۲. عوامل منجر به انتخاب صحیح اهداف، در یابنده‌ی دستی؛
۳. اثرات مربوط به ردیابی اهداف گم شده، و اهداف ناپدید شده؛ و
۴. شرایطی که باعث تمویض هدف شده، و اثرات آن در اطلاعات نمایش داده شده.

^۱ استانداردهای عملکردی مربوط به تناسب مصوب سازمان بین‌المللی دریانوردی را ببینید

بردازش تاخیرها

۲۶ آگاهی از تاخیرات ذاتی در نمایش بردازش اطلاعات آریا، به ویژه در یافتن و باز یافتن یا هنگامی که هدف ردیابی شده، مانور انجام می‌دهد.

اخطاریه‌های عملیاتی، مزایا و محدودیت‌های آن‌ها

۲۷ درک استفاده، منافع و محدودیت‌های اخطارهای عملیاتی آریا و تنظیم صحیح آن‌ها، حسب شمول، به منظور اجتناب از تداخل کاذب

آزمایش‌های عملیاتی سامانه

۲۸ آگاهی از:

۱. روش‌های آزمایشی، به منظور تشخیص عملکرد نا مطلوب سامانه‌های آریا، از جمله: خود آزمایی سامانه؛ و
۲. پیشگیری‌هایی که بعد از بروز عملکرد نا مطلوب در نظر گرفته می‌شوند.

هدف یابی دستی و خودکار و محدودیت‌های مربوط به آن‌ها

۲۹ آگاهی از محدودیت‌های تحمیلی بر هر دو نوع هدف یابی در سناریوهای چند هدفی، و اثرات ناشی از یافتن هدف نابدید شده و تعویض هدف.

بردارهای حقیقی و نسبی و نمایش گرافیکی نمونه، از اطلاعات مربوط به هدف و نواحی خطرناک

۳۰ آگاهی کافی از بردارهای نسبی و حقیقی؛ استخراج اهداف، سرعت‌ها و مسیرهای حقیقی، شامل:

۱. ارزیابی تهدید، استخراج نزدیک‌ترین نقطه‌ی عبور پیش بینی شده و بیش بینی زمان نزدیک‌ترین نقطه‌ی عبور با برون یابی بردارها، استفاده از نمایش گرافیکی نواحی خطر؛
۲. اثرات مربوط به تغییرات مسیر و یا سرعت کشتی خودی و یا اهداف مربوط به نزدیک‌ترین نقطه‌ی عبور بیش بینی شده و پیش بینی زمان نزدیک‌ترین نقطه‌ی عبور و نواحی خطرناک؛
۳. اثرات مربوط به بردارهای ناصحیح، و نواحی خطر؛ و
۴. منافع تعویض بین بردارهای نسبی و حقیقی.

اطلاعات مربوط به موقعیت‌های گذشته‌ی اهدافی که در حال ردیابی هستند

۳۱ آگاهی از استخراج موقعیت‌های گذشته‌ی اهدافی که در حال ردیابی هستند، شناسایی اطلاعات گذشته، به عنوان وسیله‌ای که بیان گر مانور اخیر اهداف و به منزله روشی به منظور بررسی اعتبار ردیابی آریا محسوب می‌شود.

روش کاربری

تنظیم و نگهداری نمایش گرها

۳۲ توانایی نمایش دادن:

۱. روش صحیح شروع، به منظور دست یابی به نمایش بهینه‌ی اطلاعات آریا؛
۲. انتخاب نحوه‌ی نمایش، نمایش گرهای حرکت متعادل نسبی و نمایش گر حرکت حقیقی؛
۳. تنظیم صحیح کلیه کنترل‌های نمایشی متغیر رادار، برای نمایش بهینه‌ی اطلاعات؛

۴. حسب مورد، انتخاب سرعت مورد لزوم و وارد کردن آن به آرپا؛
۵. انتخاب کنترل‌های ترسیم مسیر آرپا، هدف یابی دستی یا خودکار، نمایش اطلاعات برداری یا گرافیکی؛
۶. انتخاب مقیاس زمانی بردارها یا گرافیک‌ها؛
۷. استفاده از نواحی استثنا شده، هنگام به کار گرفتن هدف یابی خودکار توسط آرپا؛ و
۸. بررسی‌های عمکرد رادار، قطب نما، حسگرهای ورود اطلاعات سرعت و آرپا.

آزمایش‌های عملیاتی سامانه

۳۳ توانایی بررسی‌های سامانه‌ی عملکرد و تعیین دقت داده‌های آرپا، از جمله تسهیلات مانور آزمایشی، با بررسی در مقابل مسیر اصلی رادار.

کسب اطلاعات از نمایش گر آرپا

۳۴ نشان دادن توانایی کسب اطلاعات، هم در حالت حرکت نسبی و هم در حالت حرکت حقیقی نمایش گر، از جمله:

۱. شناسایی پرواک‌های (اکوهای) بحرانی؛
۲. سرعت و جهت حرکت اهداف نسبی؛
۳. برد پیش بینی شده در نزدیک‌ترین نقطه‌ی عبور هدف و زمان آن؛
۴. مسیرها و سرعت‌های اهداف؛
۵. کشف تغییرات مسیر و سرعت اهداف و محدودیت‌های مربوط به این چنین اطلاعات؛
۶. اثر تغییرات در مسیر یا سرعت یا هر دو عامل، در کشتی خودی؛ و
۷. عملیات مربوط به تسهیلات مانور آزمایشی.

کاربرد مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا - ۱۹۷۲ برابر با ۱۳۵۱

۳۵ واکاوی شرایط تصادم بالقوه از اطلاعات نمایش داده شده، تصمیم‌گیری و اقدام واکنشی، به منظور اجتناب از شرایط نزدیک شدن، طبق مقررات بین‌المللی لازم‌الاجرای جلوگیری از تصادم در دریا - ۱۹۷۲ برابر با ۱۳۵۱.

آموزش و ارزیابی، استفاده‌ی عملیاتی از نمایش گر نقشه‌ی الکترونیکی و سامانه‌های اطلاعاتی - اگدیس

مقدمه

- ۳۶ هنگامی که از شیبه سازها برای آموزش یا ارزیابی، در استفاده‌ی عملیاتی از - اگدیس، (نمایش گر نقشه الکترونیکی و سامانه‌های اطلاعاتی)، استفاده می‌شود، بهتر است راهنمای موقت زیر در این آموزش یا ارزیابی در نظر گرفته شود.
- ۳۷ آموزش و ارزیابی در هنگام استفاده عملیاتی از - اگدیس، بهتر است:
 ۱. با به کارگیری تجهیزات شیبه ساز - اگدیس، همراه شود؛
 ۲. طبق استانداردهایی باشد که از آن چه در بندهای ۲۸ تا ۶۵ زیر درج شده است، کمتر نباشد.
- ۳۸ بهتر است تجهیزات شیبه ساز - اگدیس، علاوه بر انطباق با کلیه‌ی استانداردهای قابل اعمال تنظیم شده، در بخش الف - ۱/۱۲ کنوانسیون بین‌المللی استانداردهای آموزشی، گواهینامه و نگهبانی دریانوردان (اس تی سی دبلیو) - ۱۹۷۸ برابر با ۱۳۵۷ (اصلاح شده)، قادر به شیبه سازی تجهیزات دریانوردی و کنترل‌های عملیاتی بل فرماندهی، طبق کلیه‌ی استانداردهای عملکردی قابل اعمال، مصوب سازمان بین‌المللی دریانوردی، به همراه تسهیلات تولید صدا باشد، و

۱. قادر به ایجاد محیط عملیاتی، بر اساس زمان حقیقی باشد، از جمله کنترل دریانوردی و وسایل ارتباطی و تجهیزاتی که مناسب انجام وظایف دریانوردی و نگهداری است و مهارت‌های مانور که می‌باید مورد ارزیابی قرار گیرد؛ و
۲. به طور واقعی، خصوصیات کشتی خودی را در شرایط آب‌های آزاد و هم چنین، اثرات هوا، جریان‌های کشتندی و جریان‌های دیگر را شبیه سازی کند.
۳. بهتر است، نمایش و تمرین در استفاده از - اکدیس، حسب مورد، با استفاده از شبیه سازها برعهده گرفته شود. تمرین‌های آموزشی، ترجیحاً بهتر است در زمان حقیقی، به دلیل افزایش آگاهی فراگیران از خطرهای ناشی از استفاده ناصحیح از - اکدیس انجام شود. افزایش سرعت مقیاس زمان، می‌تواند تنها برای موارد نمایشی، مورد استفاده قرار گیرد.

کلیات

اهداف برنامه آموزشی - اکدیس

۴۰. فراگیران - اکدیس، بهتر است قادر به:

۱. عملیاتی کردن تجهیزات اکدیس باشند، از کارایی‌های دریانوردی اکدیس استفاده کنند، کلیه اطلاعات مربوط را انتخاب و ارزیابی و در صورت عملکرد نامطلوب دستگاه اقدام مناسب به عمل آورند.
۲. اظهار خطاهای بالقوه‌ی اطلاعات نمایش داده شده و خطاهای معمول ناشی از تفسیر آن‌ها باشند؛ و
۳. تشریح علت این امر باشند که بهتر است از اکدیس، به عنوان تنها وسیله‌ی کمکی دریانوردی قابل اتکا استفاده نشود.

فرصیه و نمایش

۴۱. نظر بر این که استفاده‌ی ایمن از اکدیس، نیاز به آگاهی و درک اصول اساسی در برگیرنده‌ی داده‌ها و مقررات نمایشی اکدیس، و هم چنین، خطاهای بالقوه‌ی اطلاعات نمایش داده شده و محدودیت‌ها و خطرهای بالقوه‌ی مربوط به اکدیس، دارد. بهتر است برخی سخنرانی‌ها در زمینه تشریح مبانی نظری این دستگاه ایراد شوند. بهتر است تا حد امکان، این دروس، در محدوده‌ی زمینه‌های آشنا ارایه شده و طی آن‌ها مثال‌های عملی به کار برده شود. این مطالب را می‌توان طی تمرین‌های شبیه سازی، تقویت نمود.
۴۲. به منظور عملیاتی‌ایمن تجهیزات اکدیس، و اطلاعات مربوط به اکدیس، (استفاده از کارایی‌های دریانوردی اکدیس، انتخاب و ارزیابی کلیه‌ی اطلاعات مربوط، آشنا شدن با ارتباط انسان و ماشین با اکدیس)، بهتر است تمرین‌های عملی و آموزشی در شبیه سازهای اکدیس، شامل محتوی اصلی دوره باشد.
۴۳. بهتر است برای تعریف اهداف آموزشی، ساختار فعالیت‌ها تعریف شود. جزئیات مربوط به خصوصیات اهداف یادگیری، برای هر عنوان این ساختار، می‌تواند توسعه یابد.

تمرین‌های شبیه ساز

۴۴. به منظور توانمند سازی فراگیران و دست یابی به مهارت‌های عملی لازم، تمرین‌ها می‌تواند فقط با شبیه سازهای اکدیس، یا با شبیه سازهای کامل دریانوردی، شامل اکدیس انجام شوند. به منظور انجام تمرین‌های دریانوردی با زمان حقیقی، توصیه می‌شود که شبیه سازهای دریانوردی، شرایط دریانوردی پیچیده را پوشش دهند. بهتر است تمرین‌ها، ارایه دهنده آموزش‌هایی در جهت استفاده از مقیاس‌های متفاوت، حالت‌های دریانوردی و نمایش حالت‌های در دسترس باشند، تا فراگیران، بتوانند خود با استفاده از تجهیزات مربوط در شرایط خاص سازگار کنند.
۴۵. انتخاب تمرین‌ها و سناریوها را می‌توان با تسهیلات در دسترس شبیه ساز، تحت پوشش قرار داد. اگر یک یا چند ایستگاه کار با اکدیس، و یک شبیه ساز کامل در دسترس باشد، استفاده از ایستگاه‌ها ممکن است اساساً برای تمرین‌های پایه و طراحی مسیر عبور، با کاربری تسهیلات اکدیس، مناسب باشد، در حالی که شبیه سازهای با کارایی کامل، می‌توانند اساساً برای تمرین‌های مربوط به عملکردهای کنترل مسیر عبور در زمان حقیقی، و تا حد امکان به طور واقعی، در ارتباط با مجموع حجم کاری نگهداری ناوبری، مورد استفاده واقع شوند. درجه‌ی پیچیدگی تمرین‌ها، ممکن است در طول برنامه آموزشی، تا زمانی که فراگیران، کلیه‌ی جوانب موضوع را به طور کامل یاد بگیرند، افزایش یابد.

۴۶ بهتر است تمرین‌ها، بیش‌ترین احساس حقیقی بودن را به فراگیران القا کنند. برای دست یابی به این هدف، بهتر است سناریوها در یک ناحیه‌ی دریایی ساختگی اتفاق افتد. شرایط، کارایی‌ها و اقدامات برای اهداف مختلف یادگیری که در نواحی دریایی متفاوت اتفاق می‌افتد، می‌تواند در یک تمرین، باهم ترکیب شده و در زمان حقیقی، انجام گیرد.

۴۷ هدف اصلی از تمرین‌های شبیه ساز، حصول اطمینان از این است که فراگیران، مسئولیت‌های خود را در عملیات استفاده از اکدیس، در کلیه‌ی جوانب مربوط به ایمنی، درک کرده باشند، و با سامانه و تجهیزات آن که باید استفاده شود، کاملا آشنا باشند.

اصول انواع سامانه‌های اکدیس، و خصوصیات نمایشی آن‌ها

۲۸ بهتر است فراگیران، دانش انواع اصلی اکدیس، مورد استفاده را کسب کنند؛ خصوصیات مختلف نمایشی، ساختار اطلاعاتی و درک از:

۱. اختلافات بین بردار و نقشه‌های راستر؛
۲. اختلافات بین اکدیس، و سامانه نقشه الکترونیکی؛
۳. اختلافات بین اکدیس، و سامانه نمایش گر نقشه راستر؛
۴. خصوصیات اکدیس، و راه حل‌های مختلف آن‌ها؛ و
۵. خصوصیات سامانه‌ها برای اهداف خاص (شرایط غیر معمول یا اضطراری).

خطرهای اتکای زیاد به اکدیس

۴۹ آموزش استفاده عملیاتی از اکدیس، بهتر است بیان گر:

۱. محدودیت‌های اکدیس، به عنوان یک وسیله‌ی دریانوردی؛
۲. خطر بالقوه‌ی عملکرد نا مناسب سامانه؛
۳. محدودیت‌های سامانه، شامل حس گرهای آن؛
۴. دقیق نبودن اطلاعات آب‌نگاری (هیدروگرافیک)؛ محدودیت‌های برداری و نقشه‌های الکترونیکی راستر (اکدیس در مقابل سامانه نمایش گر نقشه راستر و نقشه دریایی الکترونیک در مقابل نقشه دریایی داسر)؛ و
۵. خطر بالقوه‌ی خطاهای انسانی باشد.

بهتر است، نیاز به برقراری دیده بانی مناسب و انجام بررسی‌های نوبتی، به ویژه موقعیت کشتی، توسط روش‌های مستقل اکدیس، تاکید شود.

کشف نمایش اشتباه اطلاعات

۵۰ آگاهی از محدودیت‌های تجهیزاتی و کشف نمایش اشتباه اطلاعات، از اصول استفاده‌ی ایمن از اکدیس، محسوب می‌شود. بهتر است عوامل زیر، در طول آموزش، مورد تاکید قرار گیرند:

۱. استانداردهای عملکردی تجهیزات؛
۲. نمایش داده‌ی رادار در نقشه‌ی الکترونیکی، امحای اختلاف بین تصویر رادار و نقشه‌ی الکترونیکی؛
۳. احتمال وجود اختلاف تصویری بین نقشه‌های کاغذی و الکترونیکی؛
۴. احتمال وجود اختلافات مقیاسی (مقیاس بزرگ‌تر و مقیاس کوچک‌تر) در نمایش نقشه‌ی الکترونیکی و مقیاس اصلی آن؛
۵. اثرات استفاده از انواع مختلف سامانه‌های مرجع برای نقطه گذاری؛
۶. اثرات استفاده از میناهای مختلف نقشه‌ی عمودی و افقی؛
۷. اثرات حرکت کشتی در مسیر دریا؛
۸. محدودیت‌های اکدیس، در حالت نمایش نقشه‌ی راستر؛
۹. خطاهای بالقوه در نمایش:
 - ۹.۱. موقعیت کشتی خودی،
 - ۹.۲. داده‌ی رادار و آرپا و اطلاعات سامانه اطلاعات خودکار،

۹.۳. سامانه‌های مختلف مختصات زمینی؛ و

۱۰. تولید نتایج اصلاح داده‌ی دستی و خودکار؛

۱۰.۱. مقایسه‌ی داده‌ی نقشه و تصویر رادار، و

۱۰.۲. بررسی موقعیت کشتی خودی، با استفاده از سایر سامانه‌های مستقل نقطه گذاری.

۵۱. بهتر است تفسیر اشتباه از داده و اقدام مناسب به منظور اجتناب از خطاهای مربوط به تفسیر، تشریح شود. بهتر است کاربرد موارد زیر، مورد تاکید واقع شوند:

۱. ناپدید گرفتن مقیاس بزرگ‌تر نمایش گر؛

۲. قبول عادی موقعیت کشتی خودی؛

۳. منوش شدن حالت نمایش؛

۴. منوش شدن مقیاس نقشه؛

۵. منوش شدن سامانه‌های مرجع؛

۶. حالت‌های مختلف نمایش؛

۷. حالت‌های مختلف ثبات برداری؛

۸. اختلافات بین شمال حقیقی و شمال چرخش سنج (جایرو) (رادار)؛

۹. استفاده از همان سامانه‌ی مرجع داده؛

۱۰. استفاده از مقیاس نقشه‌ی مناسب؛

۱۱. استفاده از بهترین حس گر مناسب، در شرایط و وضعیت داده شده؛

۱۲. وارد کردن مقادیر صحیح داده‌ی ایمنی؛

۱۲.۱. کانتور ایمنی کشتی،

۱۲.۲. عمق ایمن (آب ایمن)، و

۱۲.۳. اتفاقات؛ و

۱۳. استفاده‌ی مناسب از کلیه‌ی داده‌های در دسترس.

۵۲. درک این که سامانه نمایش گر نقشه راستر، تنها یک وسیله‌ی کمکی دریانوردی است و هنگام عملیات در حالت سامانه نمایش گر نقشه راستر، بهتر است تجهیزات آکدیس همراه با کلاسور نقشه‌های کاغذی به روز شده، مورد استفاده قرار گیرند؛

۱. درک تفاوت‌ها در عملیات حالت سامانه نمایش گر نقشه راستر، همان طور که در شماره سریال ۱/ بختنامه ۲۰۷/بازنگری ۱ تشریح شده « تفاوت‌های بین سامانه نمایش گر نقشه راستر و آکدیس »؛ و

۲. در هر حالتی بهتر است آکدیس، به منظور آموزش همراه با کلاسور مناسب نقشه‌های به روز شده، استفاده شود.

عوامل موثر بر دقت و عملکرد سامانه

۵۳. بهتر است درک اولیه از اصول آکدیس، کسب شود، همراه با آگاهی عملی کامل از:

۱. شروع و تنظیم آکدیس، اتصال حس گرهای اطلاعاتی: دریافت کننده‌های سامانه‌ی دریانوردی رادیویی و ماهواره ای، رادار، قطب‌ نما ی الکترونیکی، سرعت سنج، عمق یاب؛ دقت و محدودیت‌های این حس گرها، از جمله: اثرات اندازه گیری خطاها و دقت موقعیت کشتی، مانور در میزان دقت عملکرد نشان دهنده‌ی مسیر، خطای قطب نما در میزان دقت نشان دادن مسیر، دقت عملکرد سرعت سنج در آب کم عمق، اصلاح سرعت سنج در میزان دقت محاسبه‌ی سرعت، اختلالات (حالت دریا) در میزان دقت عملکرد عمق یاب؛ و
۲. استانداردهای عملکرد جاری سامانه‌های اطلاعاتی و نمایش نقشه‌ی الکترونیکی مصوب سازمان بین‌المللی دریانوردی^۱.

^۱ استانداردهای عملکردی مربوط به مناسب مصوب سازمان بین‌المللی دریانوردی را ببینید

نحوه‌ی کاربری

تنظیم و نگهداری نمایش گر

۵۴. بهتر است آگاهی و مهارت در موارد زیر، انجام پذیرد:

۱. روش صحیح شروع، به منظور دست یابی به نمایش بهینه اطلاعات آکدیس؛
۲. انتخاب طریقه‌ی نمایش (نمایش استاندارد، مبنای نمایش، و سایر اطلاعات که نمایش آن‌ها بنا به درخواست، به صورت مجزا باشد)؛
۳. تنظیم صحیح همه‌ی کنترل‌های نمایشی رادار یا آرپا، به منظور نمایش بهینه‌ی داده؛
۴. انتخاب پیکره بندی مناسب؛
۵. حسب مورد، انتخاب وارد کردن سرعت مورد لزوم به آکدیس؛
۶. انتخاب مقیاس زمانی بردارها؛ و
۷. بررسی عملکرد موقعیت کشتی، رادار یا آرپا، قطب نما، حس گرهای ورود سرعت و آکدیس.

استفاده‌ی عملیاتی از نقشه‌های الکترونیکی

۵۵. بهتر است دانش و مهارت، در زمینه‌های زیر کسب شود:

۱. خصوصیات اصلی نمایش اطلاعات آکدیس، و انتخاب اطلاعات مناسب، به منظور انجام وظایف دریانوردی؛
۲. امور اجرایی خود کار برای کنترل ایمنی کشتی، مانند نمایش موقعیت، راه چرخش سنج (جایرو) یا جهت کشتی، سرعت، ایمنی مقادیر و زمان؛
۳. کارهای دستی (توسط نشانه گر، خط سمت الکترونیکی، دایره‌های فاصله)؛
۴. انتخاب و تغییر محتوای نقشه‌ی الکترونیکی؛
۵. مقیاس بندی (شامل بزرگی و کوچکی مقیاس)؛
۶. بزرگ کردن؛
۷. تنظیم اطلاعات کشتی خودی؛
۸. استفاده از حالت نمایش روز یا شب؛
۹. خواندن کلیه‌ی نمادها و اختصارات نقشه؛
۱۰. استفاده از مکان نماها و میله‌های مختلف الکترونیکی، برای دست یابی به اطلاعات دریانوردی؛
۱۱. رویت محل در مسیرهای مختلف و برگشت به موقعیت کشتی؛
۱۲. پیدا کردن محل لازم، استفاده از محور مختصات زمینی؛
۱۳. نشان دادن لایه‌های اطلاعاتی ضروری مناسب برای یک وضعیت دریانوردی؛
۱۴. انتخاب اطلاعات مناسب و غیر مبهم (موقعیت، راه، سرعت و غیره)؛
۱۵. وارد کردن اطلاعات منتشر شده برای دریانوردان؛
۱۶. نمایش نقشه در حالت شمال به طرف بالا و سایر حالت‌های نمایشی؛ و
۱۷. استفاده از حالت‌های حرکت نسبی و حقیقی.

طراحی مسیر

۵۶. بهتر است دانش و مهارت، در موارد زیر کسب شود:

۱. وارد کردن خصوصیات کشتی در آکدیس؛
۲. انتخاب محلی در دریا برای طراحی مسیر؛

- ۲.۱. مروری بر آب‌های مورد لزوم به منظور تعیین مسیر عبور در دریا، و
- ۲.۲. تفسیر مقیاس نقشه؛
۳. تأیید این که، نقشه‌های مناسب و به روز، در دسترس است؛
۴. طراحی مسیر روی نمایش گر، توسط آکدیس، استفاده از ویراشگر گرافیکی، با در نظر گرفتن خط رام و دریانوردی دایره بزرگ:
 - ۴.۱. با استفاده از بانک اطلاعاتی آکدیس، برای دست یابی به اطلاعات دریانوردی، هواشناسی دریایی و غیره،
 - ۴.۲. با در نظر گرفتن شمع چرخش کشتی و نقاط یا خطوط لازمه‌ی چرخش سکان، هنگامی که آن‌ها در مقیاس نقشه نشان داده می‌شوند،
 - ۴.۳. باعلامت گذاری اعماق و مناطق خطرناک، و محل‌های نمایش کنتورهای حفاظتی اعماق،
 - ۴.۴. با تعیین علائم نقاط انحراف مسیر با کنتورهای عمق عبور و انحرافات بحرانی قطع مسیر، هم چنین توسط اضافه کردن، عوض کردن و پاک کردن نقاط انحراف مسیر،
 - ۴.۵. با در نظر گرفتن سرعت ایمن،
 - ۴.۶. با بررسی مسیر از پیش طراحی شده، به منظور دریانوردی ایمن، و
 - ۴.۷. تولید آژیرها و اخطارها؛
۵. طراحی مسیر، با محاسبه به شکل جدول، شامل:
 - ۵.۱. انتخاب نقاط انحراف مسیر،
 - ۵.۲. بازخوان فهرست نقاط انحراف مسیر،
 - ۵.۳. تذکرات مربوط به طراحی،
 - ۵.۴. تنظیم مسیر طراحی شده،
 - ۵.۵. بررسی مسیر از قبل طراحی شده، به منظور دریانوردی ایمن،
 - ۵.۶. طراحی مسیر جایگزین،
 - ۵.۷. ذخیره کردن مسیرهای طراحی شده، وارد کردن و خارج کردن یا حذف مسیر،
 - ۵.۸. ساخت نسخه‌ی گرافیکی بر صفحه‌ی نمایش گر و چاپ مسیر،
 - ۵.۹. ویراش و تغییر مسیر طراحی شده،
 - ۵.۱۰. تنظیم مقادیر ایمنی، طبق اندازه و عوامل مانور کشتی،
 - ۵.۱۱. طراحی مسیر بر گشت، و
 - ۵.۱۲. اتصال مسیرهای متعدد.

کنترل مسیر

۵۷. بهتر است دانش و مهارت، در موارد زیر کسب شود:
۱. استفاده از اطلاعات مستقل، به منظور کنترل موقعیت کشتی یا استفاده از سامانه‌های جایگزین در آکدیس؛
 ۲. استفاده از عملکرد دید جلو:
 - ۲.۱. تغییرات نقشه‌ها و مقیاس‌ها،
 - ۲.۲. مرور نقشه‌های دریانوردی،
 - ۲.۳. انتخاب بردار زمان،
 - ۲.۴. پیش بینی موقعیت کشتی، در بعضی فواصل زمانی،
 - ۲.۵. عوض کردن مسیر از قبل طراحی شده (تغییر مسیر)،
 - ۲.۶. وارد کردن اطلاعات مستقل، برای محاسبه‌ی تغییر باد و ضریب جریان،
 - ۲.۷. واکنش مناسب به آژیر،

- ۲۸. وارد کردن اصلاحات برای رفع اختلافات با مبنای زمینی،
- ۲۹. نمایش علایم زمانی، در مسیر کشتی،
- ۳۰. وارد کردن موفقیت کشتی، به صورت دستی، و
- ۳۱. اندازه گیری مختصات، راه، سمت‌ها و فواصل روی نقشه.

مدیریت آذری

۵۸ آگاهی و توانایی تفسیر و واکنش مناسب به انواع سامانه‌ها، مانند حس گرهای دریانوردی، نشان دهنده‌ها، هشدار دهنده‌های اطلاعاتی و نقشه‌ها و نشان دهنده‌ی خطایه‌ها، شامل: تمویض سامانه علامت دهنده‌ی بصری و صوتی، بهتر است در موارد زیر حاصل شود:

۱. نقشه‌ی بعدی در بانک اطلاعاتی آکدیس، وجود نداشته باشد؛
۲. گذر از کنتور عمق ایمنی؛
۳. تجاوز از حدود عبور مسیر؛
۴. انحراف از مسیر طراحی شده؛
۵. نزدیک شدن به نقطه‌ی انحراف مسیر؛
۶. نزدیک شده به نقطه‌ی بحرانی؛
۷. اختلاف بین زمان حقیقی و زمان محاسبه شده ورود به یک نقطه‌ی انحراف مسیر؛
۸. اطلاعات مربوط به کوچک یا بزرگ گرفتن مقیاس؛
۹. نزدیک شدن به یک خطر دریانوردی مجزا شده یا ناحیه‌ی خطرناک؛
۱۰. گذر از ناحیه‌ی خاص؛
۱۱. انتخاب مبنای زمینی مختلف؛
۱۲. نزدیک شدن به سایر کشتی‌ها؛
۱۳. پایان نگهبانی؛
۱۴. تمویض زمان سنج؛
۱۵. نقص آزمایش کننده‌ی سامانه؛
۱۶. عدم کار کرد سامانه‌ی موقعیت یاب، مورد استفاده در آکدیس؛
۱۷. نقص نقطه یاب تخمینی؛ و
۱۸. عدم توانایی در یافتن موقعیت کشتی، با استفاده از سامانه‌ی دریانوردی.

اصلاح دستی موقعیت کشتی و عوامل حرکت

- ۵۹ آگاهی و مهارت‌هایی که بهتر است در مورد اصلاح دستی به دست آید، شامل موارد زیر:
۱. موقعیت کشتی، در حالت نقطه گذاری تخمینی، هنگامی که گیرنده‌ی سامانه‌ی دریانوردی رادیویی یا ماهواره‌ای خاموش شود؛
 ۲. موقعیت کشتی، هنگامی که محورهای مختصات به دست آید دقیق نباشند؛ و
 ۳. مقادیر راه و سرعت.

سوابق سرعت سنج کشتی

- ۶۰ بهتر است آگاهی و مهارت‌ها، در موارد زیر حاصل شود:
۱. ثبات خودکار سفر؛
 ۲. بازسازی مسیر قبلی، با در نظر گرفتن؛

- ۲.۱. رسانه‌ی ثابت،
- ۲.۲. فواصل ثبت کردن،
- ۲.۳. تایید بانک اطلاعاتی مورد استفاده؛
۳. مشاهده سوابق، در سرعت سنج الکترونیکی کشتی؛
۴. ثبت لحظه‌ای در سرعت سنج الکترونیکی کشتی؛
۵. تغییر زمان کشتی؛
۶. وارد کردن داده‌های اضافی؛
۷. چاپ محتوای سرعت سنج الکترونیکی کشتی؛
۸. تنظیم فواصل زمان ثبت خودکار؛
۹. ترکیب اجزای داده‌ی سفر و گزارش دهی؛ و
۱۰. اتصال واسط یا ثبات اطلاعات سفر.

به روز کردن نقشه

۶۱. بهتر است آگاهی و مهارت‌ها، در موارد زیر به دست آید:

۱. به روز رسانی دستی نقشه‌های الکترونیکی. بذل توجه خاص به انطباق با مرجع بیضی کره زمین و انطباق اندازه گیری‌های واحدهای مورد استفاده در نقشه و در متن اصلاحات؛
۲. به روز رسانی نیمه‌ی خودکار نقشه‌های الکترونیکی، با استفاده از داده‌ی به دست آمده در واسطه‌های الکترونیکی در قالب نقشه‌ی الکترونیکی؛ و
۳. به روز رسانی خودکار نقشه‌های الکترونیکی، با استفاده از فایل‌های به روز شده، به دست آمده از طریق داده الکترونیکی خطوط مخابراتی. در سناریوهایی که داده‌ی به روز شده، برای ایجاد شرایط بحرانی به کار گرفته نمی شود، بهتر است فراگیران، ملزم به انجام به روز رسانی نقشه، به طور موردی شوند.

استفاده‌ی عملیاتی از اکدیس، هنگام اتصال رادار یا آریا

۶۲. بهتر است آگاهی و مهارت‌ها، در موارد زیر به دست آید:

۱. اتصال آریا به اکدیس؛
 ۲. نشان دادن بردارهای سرعت هدف؛
 ۳. نشان دادن مسیرهای هدف؛
 ۴. بایگانی مسیرهای هدف؛
 ۵. مشاهده‌ی جدول اهداف؛
 ۶. بررسی هم‌ترازی مربوط به منطبق بودن تصاویر رادار با جزئیات جغرافیایی وارد شده در نقشه؛
 ۷. شبیه سازی یک یا چند مانور؛
 ۸. اصلاح کردن موقعیت کشتی خودی، با استفاده از نقطه‌ی مرجع ضبط شده توسط آریا؛ و
 ۹. انجام اصلاحات، با استفاده از مکان نما و میله الکترونیکی آریا.
- هم چنین، بخش ب-۱/۱۲، راهنمای در مورد استفاده از شبیه سازها (در ارتباط با رادار و آریا)؛ به ویژه بندهای ۱۷ تا ۱۹ و ۳۶ تا ۳۸ را ببینید.

استفاده عملیاتی از اکدیسی، هنگامی که سامانه شناسایی خودکار متصل شود

۶۳ بهتر است آگاهی و مهارت‌ها، در موارد زیر به دست آید:

۱. اتصال واسط با سامانه شناسایی خودکار؛
۲. تفسیر اطلاعات سامانه شناسایی خودکار؛
۳. نشان دادن بردارهای سرعت هدف؛
۴. نشان دادن مسیرهای هدف؛ و
۵. بایگانی مسیرهای هدف.

اخطارهای عملیاتی، منافع و محدودیت‌های آن‌ها

۶۴ بهتر است فراگیران، موارد استفاده، منافع و محدودیت‌های اخطارهای عملیاتی اکدیسی و تنظیم صحیح آن‌ها، در صورت تمول به منظور اجتناب از تداخل ساختگی را به صورت مفهومی درک کنند.

آزمایش‌های عملیاتی سامانه

۶۵ بهتر است آگاهی و مهارت‌ها، در موارد زیر به دست آید:

۱. روش‌های آزمایشی در زمان عملکرد نامطلوب اکدیسی، از جمله عملکرد خود آزمایشی دستگاه؛
۲. پیشگیری‌هایی که پس از بروز کارکرد نامطلوب، باید در نظر گرفت؛ و
۳. ترتیبات حمایتی مخفی (عهده داری وظائف و دربانوردی، با استفاده از سامانه‌ی حمایتی).

توجیه مجدد تمرین

۶۶ بهتر است مدرس، نتایج کلیه‌ی تمرین‌های انجام شده، توسط فراگیران را واکاوی و منتشر کند. زمان سپری شده در توجیه مجدد، بهتر است بین ۱۰ در صد و ۱۵ در صد مجموع زمان استفاده شده برای تمرین‌های شبیه سازی باشد.

توصیه‌ی استانداردهای عملکردی برای انواع شبیه سازی غیر اجباری

۶۷ استانداردهای عملکردی تجهیزات شبیه سازی غیر اجباری مورد استفاده برای آموزش، با ارزیابی صلاحیت و یا نمایش مهارت‌ها، در زیر ارائه شده است. چنین فرم‌های شبیه سازی، شامل انواع زیر است، اما محدود به آن‌ها نمی شود:

۱. دربانوردی و نگهداری؛
۲. مدیریت کشتی و مانور؛
۳. تخلیه و بارگیری و چینش کالا؛
۴. گزارش دهی و مخابرات رادیویی؛ و
۵. عملیات موتور اصلی و فرعی.

شیبه سازی دریانوردی و نگهبانی

۶۸. بهتر است تجهیزات شیبه ساز نگهبانی و دریانوردی، علاوه بر انطباق با کلیه استانداردهای عملکردی قابل اعمال، تنظیم شده در بخش الف - ۱/۱۲، قادر به شیبه سازی تجهیزات دریانوردی و کنترل‌های عملیاتی پل فرماندهی، که طبق کلیه استانداردهای عملکردی قابل اعمال، مصوب توسط سازمان بین‌المللی دریانوردی^۱، به همراه تسهیلات تولید صدا باشد؛ و:
۱. تولید کننده‌ی محیط عملیاتی، بر اساس زمان حقیقی، از جمله تجهیزات و وسایل کنترل دریانوردی و ارتباطی مناسب انجام وظایف دریانوردی و نگهبانی، و ارزیابی مهارت‌های مانور باشد؛
 ۲. فراهم کننده‌ی سناریوی بصری حقیقی در روز و شب، از جمله: دید متغییر، یا فقط در شب و قابل دیدن از پل فرماندهی، با حداقل یک زمینه‌ی افقی دید، در دسترس فراگیران، در قطعات‌های دید، که مناسب برای اهداف و وظایف دریانوردی و نگهبانی باشد؛
 ۳. شیبه سازی واقعی پویای (دینامیکی) کشتی خودی در شرایط آب‌های آزاد، از جمله اثرات هوا، جریان کشندی، جریان‌ها و تداخل با سایر کشتی‌ها؛ و
 ۴. به طور حقیقی روش‌های ارتباطی خدمات ترافیک شناور بین کشتی و ساحل را شیبه سازی کند.

مدیریت کشتی و شیبه سازی مانور

۶۹. علاوه بر مطابقت با استانداردهای عملکردی تنظیم شده در بند ۳۷، مربوط به تجهیزات شیبه ساز مدیریت کشتی، بهتر است:
۱. فراهم کننده‌ی یک سناریو بصری قابل دید از پل فرماندهی، در روز و در شب، با دید متغییر باشد که به طور کلی، حداقل یک زمینه‌ی افقی دید، در دسترس فراگیران در قطعات‌های دید، مناسب اهداف و وظایف آموزشی مانور و مدیریت کشتی را فراهم کند؛^۲ و
 ۲. شیبه سازی واقعی پویای (دینامیکی) کشتی خودی در آبراه‌های محدود، شامل آب کم عمق و اثرات ساحلی را ایجاد کند.
۷۰. هنگامی که الگوهایی در مقیاس یا خدمه، برای شیبه سازی مانور و راهبری کشتی استفاده می‌شود، علاوه بر استانداردهای عملکردی تنظیم شده در بندهای ۶۸.۳ و ۶۹.۲ این تجهیزات، بهتر است:
۱. همراه عوامل اندازه گیری، و ارزیاب دهنده‌ی اندازه‌های دقیق، مساحت‌ها، حجم و جابه جایی، سرعت، زمان و میزان چرخش یک کشتی واقعی باشد؛ و
 ۲. همراه کنترل‌های مربوط به سکان و موتور، با مقیاس زمانی درست باشد.

شیبه سازی جابه جایی و چینش کالا

۷۱. بهتر است تجهیزات شیبه سازی جابه جایی کالا، قادر به شیبه سازی جابه جایی کالا و تجهیزات کنترلی باشد، به طوری که کلیه استانداردهای عملکردی قابل اعمال، مصوب سازمان بین‌المللی دریانوردی^۳ را شامل شده، و با تسهیلاتی همراه شود که:
۱. تولید کننده‌ی محیط عملیاتی مونر، از جمله: ایستگاه کنترل کالا با چنان وسایلی که می‌تواند مناسب نوع خاص سامانه الگو شده‌ی کالا باشد؛
 ۲. بتواند فعالیت‌های تخلیه و بارگیری و اطلاعات مربوط به تعادل و تنش متناسب با انجام وظایف جابه جایی کالا و مهارت‌هایی که باید ارزیابی شود را الگو سازی کند؛ و
 ۳. بتواند عملیات بارگیری و تخلیه‌ی کالا، گرفتن و تخلیه‌ی آب توازن و محاسبات مربوط به تعادل، تراز، خمش، مقاومت طولی، تنش پیچشی و تعادل در حال خسارت را شیبه سازی نماید.

^۱ استانداردهای عملکردی مربوطه یا مناسب سازمان بین‌المللی دریانوردی را ببینید.
^۲ الگوی دوره های آموزشی سازمان بین‌المللی دریانوردی، ممکن است برای تهیه دوره‌ها کمک کند
^۳ هیچ استاندارد نا کتون توسط سازمان بین‌المللی دریانوردی تصویب نشده است.

شیبه ساز مخابراتی سامانه جهانی اضطرار و ایمنی دریانوردی

۷۲ بهتر است تجهیزات شیبه ساز مخابراتی سامانه جهانی اضطرار و ایمنی دریانوردی، قادر به شبیه سازی تجهیزات مخابراتی سامانه جهانی اضطرار و ایمنی دریانوردی باشد، به طوری که کلیه استانداردهای عملکردی قابل اعمال، مصوب سازمان بین‌المللی دریانوردی^۱ را شامل شده، و نیز، همراه با تسهیلاتی باشد که:

۱. عملیات ایبیرب، ناوتکس، وی اج اف (دی اس سی)، وی اج اف معمولی و تجهیزات گیرنده نگهبانی را آن طور که جهت گواهینامه کاربر محدود، الزامی گردیده شبیه سازی کند؛
۲. عملیات اینمارسات ای، بی، و سی، ایستگاه‌های گیرنده زمینی کشتی، وی، اج، ام اف، اف (دی اس سی) و وی اج اف معمولی؛ باند باریک چاپ مستقیم ام اف/اج اف، ایبیرب، ناوتکس و تجهیزات گیرنده نگهبانی آن طور که برای گواهینامه کاربری کلی، الزامی گردیده شبیه سازی کند؛
۳. فراهم کننده مخابرات صوتی با پارازیت زمینه باشد؛
۴. فراهم کننده تسهیلات مخابراتی متن چایی باشد؛ و
۵. تولید کننده محیط عملیاتی زمان حقیقی، شامل: سامانه‌ی یکپارچه، به همراه حداقل یک ایستگاه کمکی یا مدرس و حداقل، دو ایستگاه ساحلی یا کشتی دارای سامانه جهانی اضطرار و ایمنی دریانوردی باشد.

شیبه ساز عملیاتی موتور اصلی و فرعی

۷۳ تجهیزات شبیه سازی موتورخانه، بهتر است قادر به شبیه سازی سامانه‌ی موتور اصلی و فرعی و همراه تسهیلاتی برای:

۱. ایجاد محیط زمان حقیقی، به منظور عملیات بندری و دریایی، با وسایل مخابراتی و شبیه سازی تجهیزات مناسب جلوگیری موتور اصلی و فرعی و پانل‌های کنترل باشد؛
۲. بهتر است شبیه ساز سامانه‌های فرعی مربوط، شامل، اما نه محدود به، دیگ بخار، سکان، سامانه‌های کلی نیروی برق و توزیع، از جمله تذبذب کننده‌ی نیروی اضطراری، و سوخت، خنک کننده‌ی آب، تبرید، سامانه‌های خن و توازن باشد؛
۳. ارزیابی و کنترل کننده‌ی سامانه‌های عملکرد موتور و سنجش راه دور باشد؛
۴. شبیه ساز با توانایی کار کرد نا مطلوب ماشین آلات باشد؛
۵. اجازه دهد شرایط بیرونی متغیر به طریق عوض شود که در عملیات شبیه سازی تأثیر کند، مانند: هوا، آب‌خوردگی، آب دریا و درجه‌ی حرارت هوا؛
۶. اجازه دهد مدرس، شرایط بیرونی را کنترل و آن‌ها را تغییر دهد؛ مانند: بخار عرشه، بخار محل مسکونی، هوای عرشه، شرایط یخ، جرتقل‌های عرشه، برق قدرتی، موتور سینه‌ی کشتی، بار کشتی؛
۷. اجازه دهد مدرس، کنترل عوامل بوبای (دینامیکی) شبیه ساز را در اختیار داشته باشد و آن‌ها را تغییر دهد، مانند حرکت اضطراری، واکنش‌های فرآیندی، واکنش‌های کشتی؛ و
۸. فراهم کننده‌ی تسهیلاتی برای جداسازی بعضی فرآیندها، مانند سرعت، سامانه‌ی الکتریکی، سامانه‌ی سوخت دیزل، سامانه‌ی روغن روانکاری، سامانه‌ی سوخت سنگین، سامانه‌ی آب دریا، سامانه‌ی بخار، خروجی آگزوز و توربو ژنراتور، به منظور انجام وظایف آموزشی خاص باشد.^۲

^۱ الگوی دوره‌های آموزشی سازمان بین‌المللی دریانوردی، ممکن است برای تهیه دوره‌ها کمک کند
^۲ استانداردهای عملکردی مربوط مصوب سازمان بین‌المللی دریانوردی را ببینید.
^۳ الگوی دوره‌های آموزشی سازمان بین‌المللی دریانوردی، ممکن است برای تهیه دوره‌ها کمک کند

بخش ب-۱/۱۳

راهنمای مربوط به انجام آزمایش‌ها

(مفادی وجود ندارد)

بخش ب-۱/۱۴

راهنمای مربوط به مسئولیت‌های شرکت‌ها و مسئولیت‌های توصیه شده برای فرماندهان و اعضای خدمه

شرکت‌ها

۱. بهتر است شرکت‌ها، برنامه‌های مربوط به معرفی خاص کشتی، با هدف کمک به دریانوردان تازه استخدام شده، به منظور آشنایی آنان با کلیه روش‌ها و تجهیزات مربوط به نواحی تحت مسئولیت آن‌ها در کشتی را ارائه دهند. شرکت‌ها هم چنین، مطمئن شوند که:
 ۱. کلیه دریانوردان، بهتر است در کشتی‌های مجهز به قایق‌های نجات سقوط آزاد، دوره‌ی آموزشی سوار شدن و روش‌های به آب انداختن این قایق‌ها را بگذرانند؛
 ۲. قبل از ملحق شدن به کشتی، بهتر است دریانوردانی که به عنوان خدمه، عهده دار عملیات قایق‌های نجات سقوط آزاد شده‌اند، تحت آموزش مناسب در زمینه سوار شدن، به آب انداختن و از آب گرفتن این قایق‌ها بوده باشند، از جمله، شرکت در حداقل یک مرحله به آب انداختن سقوط آزاد این قایق‌ها؛ و
 ۳. در زمان ملحق شدن به کشتی، خدمه‌ای که ممکن است لازم باشد، تجهیزات مربوط به سامانه جهانی اضطرار و ایمنی دریانوردی را عملیاتی کنند، دوره آموزشی آشنایی با این سامانه را دیده و از آن به بعد در فواصل زمانی مناسب این دوره‌ها را بگذرانند.
۲. دوره آموزشی مورد لزوم، به موجب بند ۳ بخش الف-۱/۱۴، بهتر است حداقل توانایی‌هایی را به دست آورد، که مناسب سمتی باشد که اشغال می‌شود و وظایف و مسئولیت‌هایی که برعهده می‌گیرد؛ به فرار زیر است:

محدودیت‌های طراحی و عملیاتی

۱. توانایی مناسب برای درک و رعایت هر گونه محدودیت عملیاتی تحمیل شده به کشتی، و درک و کاربری محدودیت‌های عملکردی، از جمله: محدودیت‌های سرعت در هوای نامساعد، که به منظور ایمنی جان اشخاص، کشتی و کالا، در نظر گرفته می‌شود.

روش‌های باز کردن، بستن و محکم کردن دریچه‌های پدنه

۲. توانایی کاربری مناسب روش‌های موجود کشتی، در ارتباط با باز کردن، بستن و محکم کردن شیب راه‌های سینه، پاشنه و درهای پهلوپی، و انجام عملیات صحیح سامانه‌های مربوط به آن‌ها.

قانون گذاری، آیین‌نامه‌ها و توافق‌نامه‌های موثر در کشتی‌های رو-رو

۳. توانایی درک و کاربری الزامات ملی و بین‌المللی کشتی‌های مسافری رو-رو، شامل موارد مرتبط با کشتی مورد نظر و وظایفی که باید انجام

دهد.

محدودیت‌ها و الزامات تعادل و تنش

۴. توانایی در نظر گرفتن مناسب محدودیت‌های تنشی، برای قسمت‌های حساس کشتی، مانند درب‌های سینه و سایر لوازم بستن، که موجب پایدار ماندن یکپارچگی ضد نفوذ آب کشتی می‌شود و بررسی‌های تعادلی خاص، که می‌تواند در ایضی کشتی‌های مسافری رورو، اثر گذار باشد.

روش‌های نگهداری تجهیزات خاص در کشتی‌های مسافری رورو

۵. توانایی اعمال مناسب روش‌های کشتی، برای نگهداری تجهیزات خاص کشتی‌های مسافری رورو، مانند شیب راه‌های سینه، پاشنه و درب‌های پهلویی، آب روهای عرشه و سامانه‌های وابسته به آن‌ها.

محاسبات و دستورالعمل‌های بارگیری و محکم کردن کالا

۶. توانایی استفاده‌ی مناسب دستورالعمل‌های بارگیری و محکم کردن کالا، حسب عملی بودن، در ارتباط با کلیه‌ی انواع وسایط نقلیه و ماشین‌های ریلی و محاسبه و کاربری محدودیت‌های تنشی در عرشه‌های وسایط نقلیه.

نواحی مربوط به کالاهای خطرناک

۷. توانایی در حصول اطمینان از رعایت مناسب پیشگیری‌ها و محدودیت‌های خاص که در مورد نواحی تخصیص یافته به کالاهای خطرناک، اعمال می‌شود.

روش‌های اضطراری

۸. توانایی در حصول اطمینان از کاربرد مناسب هر گونه روش خاص برای:

۸.۱ جلوگیری و کاهش نفوذ آب در عرشه‌های وسایط نقلیه،

۸.۲ خارج کردن آب از عرشه‌های وسایط نقلیه، و

۸.۳ به حداقل رساندن اثرات آب در عرشه‌های وسایط نقلیه.

فرمانده

۳. بهتر است فرمانده، کلیه اقدامات لازم به منظور اجرای هر گونه دستورالعمل شرکت، صادر شده طبق بخش الف - ۱/۱۴ را در نظر بگیرد. بهتر است این اقدامات شامل:

۱. شناسایی کلیه دریانوردان که به تازگی در کشتی استخدام شده‌اند، قبل از این که هر وظیفه‌ای را به آن‌ها بسپارد؛

۲. به کلیه دریانوردان تازه وارد، فرصت‌هایی برای موارد زیر را بدهد:

۲.۱. مشاهده‌ی مکان‌هایی که وظایف اصلی آنان در آن جا انجام خواهد گرفت؛

۲.۲. آشنایی با محل، خصوصیات کنترلی و نمایشی تجهیزاتی که، از آن‌ها استفاده، یا با آن‌ها کار خواهند کرد؛

۲.۳. عملیاتی کردن تجهیزات، در صورت امکان، و انجام وظایف، با استفاده از کنترل‌های روی تجهیزات، و

۲.۴. نظارت و پرسش از شخصی که با تجهیزات، روش‌ها و ترتیبات آن‌ها آشنا است، و می‌تواند اطلاعات را به زبانی که دریانورد درک می‌کند، تبادل نماید؛ و

۳. در صورت وجود هر گونه تردید در مورد آشنایی دریانوردان تازه استخدام شده با تجهیزات روی کشتی، روش‌های عملیاتی و سایر ترتیبات لازم برای انجام مناسب وظایف آنان لازم است، زمان مناسبی برای نظارت در نظر گرفته شود.

اعضا خدمه

- ۴ دریانوردانی که تازگی به کشتی ملحق شده‌اند، بهتر است از کلیه فرصت‌های ایجاد شده برای آشنایی با تجهیزات کشتی، روش‌های عملیاتی و سایر ترتیبات مورد لزوم، به منظور عمل به وظایف خود، استفاده کنند. هر دریانوردی که برای نخستین بار، وارد کشتی می‌شود، نسبت به آشنایی با محیط کاری کشتی، به ویژه در ارتباط با تجهیزات، روش‌ها یا ترتیبات ناآشنا و جدید، عهده دار نوعی مسئولیت است.
- ۵ دریانوردانی که به طور کامل، به سطح آشنایی مورد لزوم، به منظور انجام وظایف خود نرسیده‌اند، باید این حقیقت را به آگاهی ناظر خود یا به آگاهی عضوی از خدمه که بر اساس بند ۲.۲ بخش الف-۱/۱۴، تعیین شده است، برسانند، و هر نوع تجهیزات، روش یا ترتیباتی را که نا آشنا مانده است، شناسایی کنند.

بخش ب- ۱/۱۵

راهنمای مربوط به پیش بینی‌های موقت

(مفادی وجود ندارد)

فصل دوم

راهنمای مربوط به فرمانده و قسمت عرشه

بخش ب- ۲/۱

راهنمای مربوط به گواهینامه افسران نگهبان مسئول ناوبری، در کشتی‌های ۵۰۰ تن ظرفیت ناخالص یا بیشتر

آموزش

۱. هر متقاضی دریافت گواهینامه، به عنوان افسران نگهبان مسئول ناوبری، بهتر است برنامه‌ی آموزشی طراحی و تدوین شده‌ای را به پایان رسانده باشد، که به منظور کمک به افسران آتی، برای دستیابی به استاندارد صلاحیت، طبق جدول الف-۲/۱، تعیین شده است.
۲. بهتر است برای کلیه اعضای درگیر، ساختار برنامه‌ی آموزشی، در یک طرح آموزشی تنظیم شده باشد تا بتوانند به طور واضح، اهداف هر مرحله‌ی آموزشی در کشتی و ساحل را نشان دهند. این موضوع، حایز اهمیت است که افسر آتی، مدرس، خدمه‌ی کشتی و خدمه‌ی شرکت نسبت به صلاحیتی که در پایان برنامه حاصل می‌شود، آگاه باشد و بداند که چگونه این اهداف، در طی ترکیبی از آموزش، پرورش و تجربه عملی در کشتی و ساحل به دست می‌آید.
۳. دوره‌های خدمات دریایی اجباری، به منظور یادگیری کار، برای افسر کشتی شدن و دستیابی به استاندارد کلی صلاحیت مورد لزوم، از اهمیت اساسی برخوردار است. دوره‌ی خدمت دریایی، که به طور مناسب، طراحی و برنامه ریزی شده باشد، افسر آتی را برای دستیابی و اجرای مهارت‌ها، توانمند می‌سازد و فرصت‌هایی را برای نشان دادن صلاحیت به دست آمده و ارزیابی آن‌ها، ارایه می‌دهد.
۴. اگر خدمت دریایی، قسمتی از برنامه‌ی آموزشی تایید شده را تشکیل دهد، بهتر است اصول زیر رعایت گردد:
 ۱. برنامه‌ی آموزشی روی کشتی، بخش جدایی ناپذیری از طرح آموزشی کلی باشد.
 ۲. برنامه‌ی آموزشی روی کشتی، از سوی شرکتی که خدمت دریایی روی کشتی خود را امکان پذیر کرده است، هماهنگ و مدیریت شود.
 ۳. افسر آتی یک دفترچه‌ی مختص سوابق آموزشی^۱ داشته باشد تا بتواند سابقه‌ای جامع از آموزش عملی و تجربه در دریا را نگهداری و حفظ کند. دفترچه‌ی سوابق آموزشی، بهتر است، به طریقی نوشته شود، که جزئیات اطلاعات در مورد وظایف و کارهای برعهده گرفته شده و پیشرفت حاصل شده را تا پایان ارایه دهد. تکمیل درست دفترچه‌ی سوابق آموزشی، به منزله ثبت سوابق و گواهی منحصر به فردی است که می‌تواند بیان گر پایان برنامه‌ی طراحی شده روی کشتی باشد، و در فرآیند ارزیابی صلاحیت برای صدور گواهینامه در نظر گرفته شود.
 ۴. بهتر است افسر آتی در همه‌ی اوقات، از حضور دو فرد مشخص که بی واسطه مسئولیت مدیریت برنامه‌ی آموزشی کشتی را دارند، آگاه باشد. اولین آن‌ها یک افسر شایسته و دریامعا است، که با عنوان افسر آموزش کشتی، شناسایی می‌شود، و تحت نظر فرماندهی کشتی، برنامه‌ی آموزشی را در طول مدت هر سفر، سازمان‌دهی و نظارت می‌کند. نفر دوم می‌تواند شخص منتخب از طرف شرکت باشد، که از او به عنوان افسر آموزش شرکت یاد می‌شود، و دارای مسئولیت کلی برنامه‌ی آموزشی و هماهنگی با آموزشکده‌ها و موسسات آموزشی است.
۵. مدیران شرکت، بهتر است مطمئن شوند، که زمان‌های مناسب برای اتمام برنامه‌ی آموزشی روی کشتی، در طول الزامات عملیاتی عادی کشتی، در نظر گرفته خواهد شد.

نقش‌ها و مسئولیت‌ها

۵. بخش زیر، خلاصه‌ی نقش‌ها و مسئولیت‌های اشخاصی که در سازمان دهی و اجرای آموزش روی کشتی مشغول هستند، را ارایه می‌دهد:

^۱ الگوی مربوط دوره (های) ساربان بین‌المللی دریانوردی، و اسناد مشابه تهیه شده توسط فدراسیون کشتیرانی بین‌المللی، ممکن است در تهیه دفترچه‌ی سوابق آموزشی کمک کند.

۱. بهتر است افسر آموزش شرکت، دارای مسئولیت‌های زیر باشد:
 - ۱.۱. اداره امور اجرایی کلی، برنامه‌ی آموزشی،
 - ۱.۲. کنترل کلی بر پیشرفت آموزشی افسر آتی، و
 - ۱.۳. حسب نیاز، ارایه راهنمای لازم به منظور عهده داری نقش همه‌ی افراد ذی ربط در برنامه‌ی آموزشی و حصول اطمینان از آن.
۲. بهتر است افسر آموزش روی کشتی، بر اساس مسئولیت خود، بتواند:
 - ۲.۱. برنامه آموزش عملی، در دریا را سازمان‌دهی کند،
 - ۲.۲. در موضع ناظر، اطمینان حاصل کند، که دفترچه‌ی سوابق آموزشی، به طور مناسب نگهداری می‌شود و سایر الزامات مربوطه، به انجام می‌رسد، و
 - ۲.۳. حتی الامکان، اطمینان یابد که زمانی را که افسر آتی در کشتی می‌گذراند، از نظر آموزش و تجربه‌اندوزی، مفید و سازگار با اهداف برنامه‌ی آموزشی، پیشرفت آموزشی و محدودیت‌های عملیات کشتی است.
۳. بهتر است مسئولیت فرمانده، در:
 - ۳.۱. بر قراری حلقه ارتباطی بین افسر آموزش کشتی و افسر آموزش شرکت در ساحل باشد،
 - ۳.۲. انجام بدون وقفه نقش افسر آموزش کشتی، در صورت بر کنار شدن وی از این نقش، در حین سفر باشد، و
 - ۳.۳. حصول اطمینان از این باشد که تمام افراد ذیربط، به طور موثر، برنامه‌ی آموزشی روی کشتی را انجام می‌دهند.
۴. بهتر است مسئولیت افسر آتی، در:
 - ۴.۱. پیگیری خستگی ناپذیر برنامه‌ی آموزشی تنظیم شده باشد،
 - ۴.۲. حضور در همه‌ی برنامه‌های آموزشی، اعم از ساعات کاری و خارج از ساعات کاری باشد، و
 - ۴.۳. به روز رسانی دفترچه‌ی سوابق آموزشی، و اطمینان از این که، دفتر چه‌ی سوابق آموزشی، به منظور بازرسی همواره در دسترس خواهد بود.

مقدمه

۶. بهتر است در آغاز برنامه و شروع هر سفر، در کشتی‌های مختلفه، به افسر آتی، اطلاعات کامل و راهنمای لازم در مورد آن چه از او انتظار می‌رود، و چگونگی سازمان دهی برنامه آموزشی ارایه شود. این مقدمه، فرصت‌هایی را برای آگاه کردن افسر آتی، از جوانب مهم وظایفی که عهده دار آن خواهد بود، با بذل توجه خاص به عملکرد ایمن و حفاظت محیط زیست دریایی، فراهم می‌سازد.

برنامه آموزشی روی کشتی

۷. بهتر است دفترچه‌ی سوابق آموزش، علاوه بر سایر موارد، شامل: تعدادی از وظایف آموزشی یا اموری باشد که می‌توان به عنوان بخشی از برنامه‌ی نایب شده‌ی آموزش روی کشتی برعهده گرفت، بهتر است چنین وظایف و کارها، حداقل مربوط به موارد زیر باشد:
 ۱. سامانه‌ی سکان کشتی؛
 ۲. ملوانی عمومی؛
 ۳. مهار کردن، لنگراندازی و عملیات بتدیری؛
 ۴. تجهیزات اطفای حریق و نجات جان اشخاص؛
 ۵. سامانه‌ها و تجهیزات؛
 ۶. عملیات مربوط به کالا؛
 ۷. کار در پل فرماندهی و نگهبانی؛ و
 ۸. آشناسازی با موتورخانه.

- ۸ این موضوع، بسیار مهم است، که به افسر آتی، فرصت کافی برای تجربه‌ی نگهداری در پل فرماندهی تحت نظارت، داده شود، به ویژه در مراحل پایانی برنامه‌ی آموزشی روی کشتی.
- ۹ عملکرد افسر آتی، در هر یک از وظایف و امور اجرایی که به طور جز به جز وارد دفترچه‌ی سوابق آموزش می‌شود، بهتر است توسط یک افسر ماهر، در زمانی که به نظر وی، افسر آتی به استاندارد رضایت بخشی از شایستگی رسیده است پانویس شود. درک این موضوع، مهم است که افسر آتی، قبل از این که افسر ماهر، مطمئن شود که وی به استاندارد رضایت بخشی دست پیدا کرده، ممکن است نیازمند نمایش توانایی خود در موقعیت‌های مختلف باشد.

کنترل و مرور کردن

- ۱۰ راهنمای و مرور کردن، اصلی برای اطمینان از این است، که افسران آتی، از پیشرفت‌های صورت گرفته شده، کاملاً آگاه هستند، و آن‌ها را توانمند می‌سازد، که در مورد برنامه‌ی آینده‌ی خود تصمیم‌گیری کنند. بهتر است برای موثر بودن، موضوعات مرور شده، به اطلاعات به دست آمده از دفترچه‌ی سوابق آموزشی و سایر منابع، حسب مورد، مرتبط شود. دفترچه‌ی سوابق آموزشی، بهتر است به دقت بررسی شده و به طور رسمی، توسط فرمانده و افسر آموزش کشتی، در آغاز، در طول و در پایان هر سفر تأیید شود. هم چنین، بهتر است دفترچه‌ی سوابق آموزشی، توسط افسر آموزش شرکت، در بین سفرها نیز، بررسی و تأیید شود.

ارزیابی توانایی‌ها و مهارت‌ها در نگهداری ناوبری

- ۱۱ مقاضای دریافت گواهینامه، که لازم است آموزش خاصی را گذرانده و توانایی‌ها و مهارت‌های وی، در عهده دار شدن وظایف نگهداری ناوبری، ارزیابی شده باشد، ممکن است ملزم به آرایه‌ی شواهدی، از راه نشان دادن آن‌ها توسط شبیه ساز یا روی کشتی، به عنوان بخشی از برنامه آموزشی تأیید شده در کشتی باشد، که به منزله افسر نگهدارنده مسئول ناوبری، مهارت‌ها و توانایی حداقل را در موارد زیر کسب کرده است، این توانمندی‌ها شامل موارد زیر است:

۱. آمادگی برای انجام عملیات، در یک مسیر دریانوردی، شامل:
 - ۱.۱ تفسیر و اعمال، اطلاعات به دست آمده از نقشه‌ها،
 - ۱.۲ نقطه گذاری، در آب‌های ساحلی،
 - ۱.۳ به کارگیری اطلاعات پایه، به دست آمده از جداول کشتند و سایر انتشارات دریایی،
 - ۱.۴ بررسی و عملیاتی کردن، تجهیزات پل فرماندهی،
 - ۱.۵ بررسی قطب نمای منطاسیمی و الکترونیکی،
 - ۱.۶ ارزیابی اطلاعات هواشناسی در دسترس،
 - ۱.۷ استفاده از اجرام سماوی، برای نقطه گذاری،
 - ۱.۸ تعیین خطای قطب نما، توسط وسایل زمینی و سماوی، و
 - ۱.۹ انجام محاسبات، برای دریانوردی تا ۲۴ ساعت؛
۲. به کارگیری و اعمال اطلاعات به دست آمده، از سامانه‌های دریانوردی الکترونیکی؛
۳. کار با رادار، آریا و - اکدیس، و به کارگیری اطلاعات رادار، برای دریانوردی واجتنباب از تصادم؛
۴. کار با سامانه‌های جلوبرنده و هدایت کننده‌ی کشتی، به منظور کنترل سینه و سرعت کشتی؛
۵. اجرای روش‌ها و امور عادی نگهداری ناوبری؛
۶. اجرای مانور، مورد لزوم برای نجات اشخاصی که به دریا افتاده‌اند؛
۷. در نظر گرفتن آغاز عملیات، برای یک وضعیت اضطراری قریب الوقوع (مانند، حریق، تصادم، به گل نشستن) و اقدام فوری، پس از وضعیت اضطراری؛

۸. در نظر گرفتن آغاز عملیات، برای موقعیتی که مربوط به عدم کارکرد یا نقص اقلام عمده‌ای از تجهیزات یا نیرو (مانند، مکان کشتی، برق، سامانه‌های دریانوردی) باشد؛
۹. انجام مخابرات رادیویی و علائم صوتی و بصری، در وضعیت‌های عادی و اضطراری؛ و
۱۰. کنترل و به کارگیری سامانه‌های آذیر و ایمنی، از جمله مخابرات داخلی.
۱۲. بهتر است ارزیابی توانایی‌ها و مهارت‌ها، به منظور عهده دار شدن نگهداری ناوبری:
 ۱. ارزیابی صلاحیت در عهده داری وظایف دریانوردی، بر اساس معیارهایی صورت پذیرد که در جدول الف-۲/۱ تنظیم شده است؛
 ۲. اطمینان حاصل شود که متقاضی، وظایف نگهداری ناوبری را طبق اصولی که در عهده دار شدن نگهداری ناوبری ایمن باید رعایت شود (بخش الف-۸/۲، قسمت ۱-۴) و راهنمای عهده دار شدن نگهداری ناوبری (بخش ب-۸/۲، قسمت ۱-۴) انجام می‌دهد.

ارزیابی صلاحیت

۱۳. استاندارد صلاحیت، به منظور اخذ گواهینامه، تحت عنوان افسر نگهداری مسئول ناوبری، کسب شود، در جدول الف-۲/۱، تنظیم شده است. این استاندارد، آگاهی و مهارت مورد لزوم و به کارگیری آن‌ها در استاندارد عملکرد مورد لزوم در کشتی را مشخص می‌کند.
۱۴. حیطه‌ی آگاهی، در برخورداری از مفهوم صلاحیت، آشکار نیست. بنابراین، ارزیابی صلاحیت، بهتر است در برگیرنده، بیش از الزامات فنی رایج در عملکرد، در برگیرنده‌ی مهارت‌ها و انجام وظایف متعکس کننده، جوانب وسیع‌تر مورد نیاز، برای احراز انتظارات کامل از صلاحیت عملکرد بتواند افسر کشتی باشد. این رویکرد شامل آگاهی لازم نسبت به مبنای نظری، اصول و درک و شناخت مهارت‌هایی است که در درجات مختلف، تمام سطوح صلاحیت را تقویت می‌کند. همچنین، در برگیرنده‌ی شایستگی در انجام کار مشخص در زمان مشخص، و علل انجام آن می‌شود. کسب این آگاهی، کمک به حصول اطمینان از این است، که متقاضی می‌تواند:
 ۱. به طور شایسته، در کشتی‌های مختلف با شرایط بسیار متفاوت کار کند؛
 ۲. توانایی پیش بینی و آمادگی برای اجرای طرح‌های اقتضایی و در ارتباط با آن‌ها را داشته باشد؛ و
 ۳. خود را با الزامات متغیر و جدید، سازگار کند.
۱۵. معیارهایی ارزیابی صلاحیت (ستون ۴ از جدول الف-۲/۱)، نخست، در نتایج ترم‌ها، جوانب اصولی عملکرد شایسته را شناسایی می‌کند. این معیارها طوری نشان داده می‌شوند، که بتوان عملکرد متقاضی را با آن‌ها ارزیابی کرد و بهتر است به طور کامل در دفترچه‌ی سوابق آموزشی، مستند شوند.
۱۶. ارزیابی صلاحیت، فرآیندی است از:
 ۱. جمع آوری کافی شواهد قابل اتکا و معتبر، در مورد آگاهی متقاضی، درک و شایستگی انجام امور، وظایف و مسئولیت‌هایی که در ستون ۱ از جدول الف-۲/۱، فهرست شده است؛ و
 ۲. قضاوت کردن در مورد آن شواهد، در مقابل معیارهای مشخص شده استاندارد.
۱۷. بهتر است تریبات ارزیابی صلاحیت، طوری طراحی شود، که روش‌های مختلف ارزشیابی راه، که بتواند ارایه دهنده‌ی انواع مختلف شواهد، در مورد صلاحیت متقاضی باشد، در نظر بگیرد، مانند:
 ۱. نظارت مستقیم، بر فعالیت‌های کاری (شامل خدمت دریایی)؛
 ۲. آزمایش‌های مهارت/خبرگی/شایستگی؛
 ۳. تکالیف و پروژه‌ها؛
 ۴. مدارک مستقل از تجارب قبلی؛ و
 ۵. فتون پرسش به صورت، کتبی و شفاهی، بر مبنای رایانه^۱.
۱۸. به علاوه فتون پرسش کردن مناسب، به منظور ارایه‌ی شواهدی که حمایت کننده آگاهی و درک محسوب می‌شود، بهتر است، از یک یا چند حالت از چهار روش اولیه‌ی فهرست شده، اغلب به طور ثابت، به منظور ارایه‌ی دلایل توانایی استفاده شود.

^۱ الگوی دوره یا دوره‌های آموزشی سازمان بین‌المللی دریانوردی، ممکن است در تهیه دوره‌ها کمک کند

آموزش در دریانوردی نجومی

۱۹ موضوعات زیر، به منظور آرايهی خلاصه‌ای از آموزش دریانوردی نجومی، توصیه شده است:

۱. تنظیم صحیح جایاب (سکستانت)، برای اجتناب از خطاهای قابل تنظیم شدن؛
 ۲. خواندن صحیح ارتفاع اجرام سماوی جایاب (سکستانت)؛
 ۳. محاسبه‌ی دقیق کاهش منظر، با استفاده از روش مرجح؛
 ۴. محاسبه‌ی زمان ارتفاع نصف النهار خورشید؛
 ۵. محاسبه‌ی عرض جغرافیایی، به وسیله ستاره‌ی قطبی، یا توسط ارتفاع نصف النهار خورشید؛
 ۶. ترسیم خط یا خطوط مربوط به تعیین نقطه‌ی دقیق و نقطه گذاری؛
 ۷. تعیین زمان رویت غروب و طلوع خورشید، با روش مرجح؛
 ۸. شناسایی و انتخاب مناسب‌ترین جرم سماوی، در بین الطلوعین؛
 ۹. تعیین خطای قطب نما، با راس‌القدم یا با دامنه، با استفاده از روش مرجح؛ و
 ۱۰. دریانوردی با علم هیئت، به منزله الزاماتی که حمایت کننده‌ی صلاحیت مورد لزوم، در بند ۱۹۰.۱ تا ۱۹۰.۹ بالا است.
- ۲۰ آموزش دریانوردی نجومی، می‌تواند شامل: استفاده از تقویم نجومی (آلماناک) دریانوردی الکترونیکی، و نرم افزار محاسبه‌ی دریانوردی نجومی شود.

بخش ب-۲/۲

راهنمای مربوط به گواهینامه‌ی فرماندهان و افسران اول، در کشتی‌های دارای ظرفیت ناخالص ۵۰۰ تن یا بیش‌تر

(برای راهنمایی، بخش ب-۲/۱ را ببینید)

بخش ب-۲/۳

راهنمای مربوط به گواهینامه‌ی افسران نگهبان مسئول ناوبری و فرماندهان کشتی‌های با ظرفیت ناخالص، کم‌تر از

۵۰۰ تن

(برای راهنمایی بخش ب-۲/۱، را ببینید)

بخش ب-۲/۴

راهنمای مربوط به آموزش و صدور گواهینامه‌ی ملوانانی، که بخشی از نگهبانی ناوبری را تشکیل می‌دهند

۱. علاوه بر الزامات اظهار شده در جدول الف-۲/۴ این آیین‌نامه، اعضا، با توجه به دلایل ایمنی، ترغیب می‌شوند موضوعات زیر را در آموزش ملوانانی که بخشی از نگهبانی دریانوردی را تشکیل می‌دهند، لحاظ کنند:
 ۱. آگاهی پایه، در ارتباط با به کارگیری مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا- ۱۹۷۲ برابر با ۱۳۵۱؛
 ۲. بستن نردبان راهنما؛
 ۳. درک دستورانی که به زبان انگلیسی توسط راهنمایان به سکانی، داده می‌شود؛
 ۴. آموزش شایستگی، در زمینه استفاده از شناور بقا و قایق‌های نجات؛
 ۵. آگاهی از وظایف حمایتی، در هنگام پهلوگیری و جدا شدن و در طول عملیات یدک کشی؛

۶. آگاهی پایه، از عملیات شنگراندازی؛
۷. آگاهی پایه، از عملیات مربوط به کالاهای خطرناک؛
۸. آموزش پایه، از روش‌های چینش کالا، و ترتیبات مربوط به آوردن مواد مورد نیاز به کشتی؛ و
۹. آگاهی پایه، از نگهداری عرشه و انباری که روی عرشه مورد استفاده قرار می‌گیرند.

بخش ب-۲/۵

راهنمای مربوط به گواهینامه‌ی ملوانان، تحت عنوان دریانورد ماهر عرشه

بهبتر است آموزش، در کشتی، در یک دفترچه‌ی سوابق آموزشی تایید شده، مستند شود.

فصل سوم

راهنمای مربوط به قسمت موتورخانه

بخش ب-۳/۱

راهنمای مربوط به صدور گواهینامه‌ی افسران نگهبان مسئول ماشین آلات، در موتورخانه‌ی دارای خدمه، یا به عنوان

مهندسين وظيفه در موتورخانه‌ی دوره‌ای بدون خدمه

- ۱ تجهیزاتي که در جدول الف-۳/۱، مورد اشاره قرار گرفته است، می‌تواند حسب مورد، شامل: ابزار دستی، لوازم اندازه گیری معمولی، ماشین تراش مرکزی، ماشین حفاری، تجهیزات جوشکاری و فرزکاری باشد.
- ۲ آموزش مهارت‌های کارگاهی را می‌توان در ساحل، در یک موسسه‌ی آموزشی، یا کارگاه تایید شده انجام داد.
- ۳ بهتر است آموزش در کشتی، توسط ارزیاب‌های شایسته، به طور مکفی، در دفترچه‌ی سوابق آموزشی، مستند شود.

بخش ب-۳/۲

راهنمای مربوط به صدور گواهینامه‌ی افسران سرمهندس و افسران مهندس دوم کشتی‌هایی که قدرت آن‌ها، توسط

موتور محرکه‌ی اصلی ۳۰۰۰ کیلو وات یا بیش‌تر است

(مفادی وجود ندارد)

راهنمای مربوط به آموزش خدمه‌ی مهندسی که دارای مسئولیت‌های مدیریتی به منظور انجام عملیات و تأمین ایمنی

نیروگاه الکتریکی بیش از ۱۰۰۰ وکت هستند

- ۱ آموزش خدمه‌ی مهندسی، که دارای مسئولیت‌های مدیریتی، به منظور انجام عملیات و تأمین ایمنی نیروگاه الکتریکی بیش از ۱۰۰۰ وکت هستند، بهتر است حداقل شامل:
 ۱. الزامات کارایی، ایمنی و عملیاتی، برای سامانه‌ی ولتاژ بالای دریایی؛
 ۲. گماردن خدمه‌ی شایسته، مناسب برای انجام تعمیرات و نگهداری جعبه کلید ولتاژ بالا، از انواع مختلف؛
 ۳. انجام اقدام اصلاحی، مورد نیاز در زمان بروز اشکالات در سامانه‌ی ولتاژ بالا؛
 ۴. ایجاد یک راهبرد تعویض برای جداسازی اجزا سامانه ولتاژ بالا؛
 ۵. انتخاب لوازم مناسب، برای جداسازی و آزمایش تجهیزات ولتاژ بالا؛
 ۶. انجام روش تعویض و جداسازی، در سامانه‌ی ولتاژ بالای دریایی، تکمیل شده با اسناد ایمنی؛ و
 ۷. انجام آزمایش‌ها، تأمین مقاومت در عایق کاری و شناسایی شاخص پلاریزاسیون در تجهیزات ولتاژ بالا باشد.

بخش ب-۳/۳

راهنمای مربوط به صدور گواهینامه‌ی افسران سرمهندس و افسران مهندس دوم کشتی‌هایی که قدرت موتور نیروی

محرکه‌ی اصلی آن‌ها بین ۷۵۰ کیلووات و ۳۰۰۰ کیلووات توان محرکه است

(مفادی وجود ندارد)

بخش ب-۳/۴

راهنمای مربوط به آموزش و صدور گواهینامه‌ی ملوانان، که تشکیل دهنده‌ی بخشی از نگهداری موتورخانه‌ی با خدمه یا تعیین شده برای انجام وظایف در موتورخانه‌ی بدون خدمه‌ی دورهای هستند

علاوه بر الزامات بیان شده در بخش الف-۳/۴ این آیین‌نامه، اعضا، به علل ایمنی، ترغیب می‌شوند که موارد زیر را در آموزش ملوانان که بخشی از نگهداری موتورخانه را تشکیل می‌دهند، بگنجانند:

۱. آگاهی پایه، از عملیات عادی پمپاژ، مانند سامانه‌های پمپاژ خن، توازن و کالای؛
۲. آگاهی پایه، از تاسیسات الکتریکی و خطرهای وابسته؛
۳. آگاهی پایه، از تعمیر و نگهداری ماشین آلات، و ابزار مورد استفاده در موتورخانه؛ و
۴. آگاهی پایه، از چشش و چگونگی آوردن اقلام مورد نیاز به کشتی.

بخش ب-۳/۵

راهنمای مربوط به صدور گواهینامه‌ی ملوانان، به عنوان ملوان ماهر موتور

بهتر است آموزش در کشتی، در دفترچه‌ی سوابق آموزشی تایید شده مستند شود.

بخش ب-۳/۶

راهنمای مربوط به آموزش و صدور گواهینامه‌ی افسران فنی الکترونیک

علاوه بر الزامات بیان شده در جدول الف-۳/۶، این آیین‌نامه، اعضا، ترغیب می‌شوند که در مجموعه‌ی برنامه‌های آموزشی خود، مفاد قطعات الف-۳/۶ (۱) را در ارتباط با راهنمای تعمیر و نگهداری رادیویی در سامانه‌ی جهانی ایمنی و اضطرار دریایی را در نظر بگیرند.

بخش ب-۳/۷

راهنمای مربوط به آموزش و صدور گواهینامه‌ی ملوانان فنی الکترونیک

(مفادی موجود ندارد)

فصل چهارم

راهنمای مربوط به مخابرات رادیویی و کاربران رادیویی

بخش ب-۴/۱

راهنمای مربوط به اعمال مفاد فصل چهارم

(مفادی وجود ندارد)

بخش ب-۴/۲

راهنمای مربوط به آموزش و صدور گواهینامه‌ی کاربران رادیویی سامانه‌ی جهانی اضطرار و ایمنی دریانوردی

آموزش مربوط به صدور گواهینامه‌ی رادیو الکترونیک درجه‌ی یک

کلیات

- ۱ الزامات مربوط به سلامت پزشکی، به ویژه شنوایی، دید چشم و گفتار، بهتر است قبل از شروع آموزش، احراز شود.
- ۲ بهتر است آموزش، مربوط به مفاد کنوانسیون - اس تی سی دبلیو، مفاد مقررات رادیویی ضمیمه شده به کنوانسیون ارتباطات بین‌المللی (مقررات رادیویی) و مفاد کنوانسیون لازم اجرای بین‌المللی نجات جان اشخاص در دریا، یا توجه خاص به مفاد سامانه‌ی جهانی ایمنی و اضطرار دریانوردی باشد. بهتر است در توسعه‌ی نیازهای آموزشی، حداقل به دانش و آموزش آرایه‌ی شده در بند ۳ تا ۱۴ زیر توجه شود.

مبانی نظری

- ۳ آگاهی از اصول کلی و عوامل پایه‌ی مورد نیاز، برای استفاده‌ی موثر و ایمن کلیه‌ی سامانه‌های فرعی و تجهیزات مورد نیاز سامانه‌ی جهانی ایمنی و اضطرار دریانوردی، به طوری که برای حمایت از مفاد آموزش عملی، آرایه شده در بند ۱۳، کافی باشد.
- ۴ آگاهی به منظور استفاده از عملیات و نواحی خدماتی سامانه‌های فرعی سامانه‌ی جهانی ایمنی و اضطرار دریانوردی، از جمله: خصوصیات سامانه‌ی ماهواره‌ای، سامانه‌های اخطار دهنده دریانوردی و هواشناسی، و انتخاب مدارهای مخابراتی مناسب.
- ۵ آگاهی از اصول برق و مبانی نظری رادیو و الکترونیک، که در احراز مفاد بندهای ۶ تا ۱۰ زیر، کفایت کند.
- ۶ آگاهی نظری از تجهیزات مخابراتی رادیویی سامانه‌ی جهانی ایمنی و اضطرار دریانوردی، شامل: فرستنده‌ها و گیرنده‌های رادیوتلفنی و تلگرافی باند باریک جاب مستقیم، تجهیزات رقمی (دیجیتال) (دی اس سی)، ایستگاه‌های زمینی کشتی، بیکن‌های رادیویی نشان دهنده‌ی موقعیت اضطراری، سامانه‌های آنتن دریایی، تجهیزات رادیویی شناور بقا به همراه کلیه‌ی اقلام کمکی، از جمله تامین کننده‌ی نیرو، هم چنین، آگاهی کلی از اصول مربوط به سایر تجهیزاتی که به طور کلی به منظور دریانوردی رادیویی مورد استفاده قرار می‌گیرند، با توجه‌ی خاص به نگهداری تجهیزات در شرایط آماده به کار.
- ۷ آگاهی از عواملی که در میزان قابل اعتماد بودن، در دسترس بودن، روش‌های نگهداری و استفاده‌ی مناسب از تجهیزات آزمایشی سامانه موثر هستند.
- ۸ آگاهی از ریز پردازنده‌ها و رفع عیوب در سامانه‌های مورد استفاده‌ی ریزپردازنده‌ها.
- ۹ آگاهی از سامانه‌های کنترلی تجهیزات رادیویی سامانه‌ی جهانی ایمنی و اضطرار دریانوردی، از جمله: آزمایش و واکاوی آن‌ها.

۱۰ آگاهی از استفاده‌ی نرم افزار رایانه‌ای تجهیزات رادیویی سامانه‌ی جهانی ایمنی و اضطرار دریانوردی، و روش‌های اصلاح عیوب، ناشی از اختلال در نرم افزار کنترل تجهیزات

مقررات و اسناد

۱۱ آگاهی از:

۱. کنواسیون نجات جان اشخاص در دریا و مقررات رادیویی، با تاکید خاص بر:
 - ۱.۱. ارتباطات رادیویی ایمنی، اضطراری و بسیار فوری،
 - ۱.۲. اجتناب از تداخل زبان بار، به ویژه با ترافیک ایمنی و اضطراری، و
 - ۱.۳. جلوگیری از ارسال پیام‌های غیر مجاز؛
۲. سایر اسناد مربوط به روش‌های مخابراتی و عملیاتی، به منظور تامین خدمات مکاتبه‌ای عمومی، ایمنی و اضطراری، از جمله: هزینه‌ها، اختراجه‌های دریانوردی و انتشار هواشناسی در خدمات متحرک دریانوردی و خدمات ماهواره‌ای متحرک دریانوردی؛ و
۳. استفاده از آیین‌نامه‌ی بین‌المللی علائم، و کاربرد جملات استاندارد مخابرات دریایی سازمان بین‌المللی دریانوردی.

نگهانی و روش‌ها

۱۲ آگاهی از آموزش مربوط به:

۱. کاربرد روش‌های مخابراتی و نظام جلوگیری از تداخل زبان بار در سامانه‌های فرعی سامانه‌ی جهانی ایمنی و اضطرار دریانوردی؛
۲. به کارگیری روش‌های استفاده از اطلاعات، مربوط به پیش بینی بخش امواج، به منظور برقراری بسامدهای بهینه برای انجام ارتباطات؛
۳. چگونگی عهده دار شدن نگاهانی مخابرات رادیویی، مربوط به کلیه‌ی سامانه‌های فرعی سامانه‌ی جهانی ایمنی و اضطرار دریانوردی، تمویض ترافیک مخابرات رادیویی، به ویژه کاربرد روش‌های ایمنی، اضطراری و بسیار فوری و نیز، در نظر گرفتن سوابق رادیویی؛
۴. استفاده از آلفای صوتی بین‌المللی؛
۵. کنترل بسامد اضطراری، در حالی که در همان زمان، دست کم کنترل یا کار روی یک بسامد دیگر انجام می‌شود؛
۶. کاربرد سامانه‌ها و روش‌های گزارش دهی کشتی؛
۷. کاربرد روش‌های مخابرات رادیویی، با استفاده از دستورالعمل بین‌المللی هوانوردی و تجسس و نجات دریانوردی
۸. کاربرد سامانه‌ها و روش‌های پزشکی رادیویی؛ و
۹. علل اعلام خطرهای اضطراری کاذب و وسایل جلوگیری از آن‌ها.

عملی

- ۱۲ آموزش عملی، بهتر است با حمایت کار آزمایشگاهی مناسب، در موارد زیر ارائه شود:
 ۱. عملیات صحیح و موثر کلیه‌ی سامانه‌های فرعی و تجهیزات سامانه‌ی جهانی ایمنی و اضطرار دریانوردی، تحت شرایط بخش عادی و تحت شرایط یک نوع تداخل مخابراتی؛
 ۲. عملیات ایمن کلیه‌ی تجهیزات مخابراتی سامانه‌ی جهانی ایمنی و اضطرار دریانوردی، و لوازم فرعی آن، از جمله: پیشگیری‌های ایمنی؛
 ۲. مهارت در کاربرد دقیق و کامل صفحه کلید، برای تبادل رضایت بخش مخابراتی؛
 ۴. فنون عملیاتی برای:

^۱ رهنمودهای مندرج در بخشنامه شماره‌ی ۱۲۷ کمیته فرعی مخابرات را به منظور اجتناب از علائم هشدار کاذب ببینید

- ۴.۱ تنظیم فرستنده و گیرنده در حالت مناسب عملیاتی، از جمله: (دی اس سی) و چاپ مستقیم تلگرافی.
- ۴.۲ حسب مورد، تنظیم و هم محور کردن مجدد آنتن،
- ۴.۳ استفاده از دستگاه‌های نجات جان اشخاص رادیویی، و
- ۴.۴ استفاده از بیکن‌های رادیویی نشان دهنده‌ی موقعیت اضطراری؛
- ۵ حسب مورد، نصب، تعمیر و نگهداری آنتن؛
- ۶ خواندن و درک نمودارهای تصویری، منطقی و مداري؛
- ۷ استفاده و مراقبت از لوازم و دستگاه‌های آزمایشگاهی که از ضرورت‌های در نگهداری الکترونیکی در دریا محسوب می‌شوند؛
- ۸ آشنایی با فنون مربوط به لحیم کاری و جدا کردن لحیم، با استفاده از ابزارهایی که شامل: دستگاه‌های نیمه‌هادی و مدارهای جدید و توانایی به منظور تشخیص این مهم که، مدار برای لحیم کاری و کندن لحیم با ابزار دستی مناسب است؛
- ۹ ردگیری و تعمیر نواقص در سطح اجزا، در صورت عملی بودن و در سطح صفحه یا مدول الکترونیکی، در سایر موارد؛
- ۱۰ شناسایی و اصلاح شرایطی که به عیب یابی کمک می‌کند؛
- ۱۱ کاربرد روش‌های نگهداری، مشتمل بر جلوگیری و اصلاح، برای کلیه‌ی تجهیزات مخابراتی و تجهیزات دریانوردی رادیویی؛ و
- ۱۲ به کارگیری روش‌های کاهش تداخل الکتریکی و الکترو مغناطیسی، مانند: اتصال بدنه، تغییر روکش سیم‌ها یا کنار گذاشتن آن‌ها.

مترقیه

۱۴ آگاهی از و یا آموزش مربوط به:

- ۱ زبان انگلیسی، در هر دو مورد نوشتاری و گفتاری، برای تبادل مخابراتی و اطلاعات مربوط به ایمنی جان اشخاص در دریا به صورت رضایت بخش؛
- ۲ جغرافیای جهانی، به ویژه مسیرهای کشتیرانی اصلی، خدمات مراکز هماهنگی نجات و مسیرهای مخابراتی مربوط به آن‌ها؛
- ۳ بقا در دریا، عملیات مربوط به قایق‌های نجات، شناورهای نجات، قایق‌های بادی نجات، لوازم شناور و تجهیزات آن‌ها، با توجه‌ی خاص به دستگاه‌های نجات رادیویی؛
- ۴ جلوگیری از حریق و انفقای حریق، با توجه‌ی خاص به تاسیسات رادیویی؛
- ۵ اقدامات بازدارنده، به منظور تأمین ایمنی کشتی و خدمه، در ارتباط با بروز خطرهای مربوط به تجهیزات رادیویی، از جمله: خطرهای الکتریکی، پرتوافکنی، شیمیایی و مکانیکی؛
- ۶ کمک‌های اولیه، از جمله: فنون مربوط به احیای تنفس قلبی؛ و
- ۷ زمان جهانی هماهنگ شده، مناطق زمانی جهانی و خط بین‌المللی تغییر تاریخ.

آموزش مربوط به گواهینامه‌ی رادیوالکترونیک درجه‌ی دوم

کلیات

- ۱۵ بهتر است، نیازهای مربوط به سلامت پزشکی، به ویژه شنوایی، دیداری و گفتاری، قبل از شروع آموزش، توسط متقاضی، احراز شوند.
- ۱۶ بهتر است آموزش مربوط به مفاد کنوانسیون - اس تی سی دلیوو، و کنوانسیون لازم اجرای نجات جان اشخاص در دریا، با توجه خاص به مفاد سامانه‌ی جهانی ایمنی و اضطرار دریانوردی باشد. بهتر است در توسعه‌ی الزامات آموزشی، حداقل آگاهی و آموزش ارائه شده در بندهای ۱۷ تا ۲۸ زیر^۱، در نظر گرفته شود.

^۱ الگوی دوره‌ی آموزش، سازمان بین‌المللی دریانوردی، ممکن است برای تهیه دوره‌ها کمک کند.

میانی نظری

- ۱۷ آگاهی از اصول کلی و عوامل بایه‌ی مورد لزوم، برای استفاده‌ی ایمن و کارآمد از کلیه‌ی سامانه‌های فرعی و تجهیزات مورد نیاز در سامانه‌ی جهانی ایمنی و اضطرار دریانوردی، که در حمایت از مفاد آموزشی عملی، آرایه شده در بند ۲۷، مکفی باشد.
- ۱۸ آگاهی به منظور استفاده از، عملیات و نواحی خدماتی سامانه‌های فرعی سامانه‌ی جهانی ایمنی و اضطرار دریانوردی، از جمله: خصوصیات سامانه‌ی ماهواره‌ای، سامانه‌های اخطار هواشناسی و دریانوردی و انتخاب مدارهای مخابراتی مناسب.
- ۱۹ آگاهی از اصول الکتریکی و میانی نظری رادیویی و الکترونیکی، که به منظور احراز مفاد آرایه شده در بند ۳۰ تا ۳۲ زیر، کافی باشد.
- ۲۰ آگاهی نظری از تجهیزات مخابرات رادیویی سامانه‌ی جهانی ایمنی و اضطرار دریانوردی، از جمله: فرستنده‌ها و گیرنده‌های رادیو تلفنی و رادیو تلگرافی باند باریک چاپ مستقیم، تجهیزات (دی اس سی)، ایستگاه‌های ارتباطی زمینی کشتی، بیکن‌های رادیویی نشان دهنده‌ی موقعیت اضطراری، سامانه‌های آنتن دریایی، تجهیزات رادیویی برای شناور بقا به همراه اقلام کمکی، شامل تامین کننده‌های نیرو، هم چنین، آگاهی کلی از سایر تجهیزات که در امر دریانوردی الکتریکی مورد استفاده قرار می‌گیرند، با توجه خاص به نگهداری آن‌ها در شرایط کارایی.
- ۲۱ آگاهی کلی از عوامل موثر در میزان قابل اتکا بودن، در دسترس بودن سامانه و به کارگیری روش‌های نگهداری و استفاده‌ی صحیح از تجهیزات آزمایشی.
- ۲۲ آگاهی کلی از ریزپردازنده‌ها، و رفع عیوب سامانه‌هایی که از ریزپردازنده استفاده می‌کنند.
- ۲۳ آگاهی کلی از سامانه‌های کنترلی، در تجهیزات رادیویی سامانه‌ی جهانی ایمنی و اضطرار دریانوردی، از جمله: آزمایش کردن و واکاوی.
- ۲۴ آگاهی کلی، به منظور استفاده از نرم افزار رایانه‌ای در تجهیزات رادیویی سامانه‌ی جهانی ایمنی و اضطرار دریانوردی، و به کارگیری روش‌های مربوط به رفع عیوب ناشی از، بروز اختلال در نرم افزار کنترل تجهیزات.

مقررات و اسناد

۲۵ آگاهی از:

۱. کنوانسیون نجات جان اشخاص در دریا و مقررات رادیویی، با تاکید خاص بر:
 - ۱.۱ مخابرات رادیویی اضطراری، بسیار فوری و ایمنی،
 - ۱.۲ اجتناب از تداخل زیان بار، به ویژه در ترافیک ایمنی و اضطراری، و
 - ۱.۳ جلوگیری از ارسال پیام‌های غیر مجاز؛
۲. سایر اسناد مربوط به روش‌های مخابراتی و عملیاتی شرایط اضطرار، ایمنی و خدمات سکاتبه‌ای عمومی، از جمله: هزینه‌ها، اختطاریه‌های دریانوردی و بخش اطلاعات هواشناسی در خدمات متحرک دریانوردی، و خدمات ماهواره‌ای متحرک دریانوردی؛ و
۳. استفاده از آیین‌نامه‌ی بین‌المللی اعلامیه، و به کارگیری جملات استاندارد مخابرات دریایی سازمان بین‌المللی دریانوردی.

نگهبانی و روش‌ها

۲۶ بهتر است آموزش، در موارد زیر آرایه شود:

۱. کاربرد روش‌های مخابراتی و نظام جلوگیری از تداخل زیان بار، در سامانه‌های فرعی سامانه‌ی جهانی ایمنی و اضطرار دریانوردی؛
۲. روش‌هایی برای استفاده‌ی اطلاعات پیش بینی پیش امواج، به منظور ایجاد بسامدهای بهینه‌ی ارتباطی؛
۳. عهده دار شدن نگهبانی مخابرات رادیویی، مربوط به کلیه‌ی سامانه‌های فرعی سامانه‌ی جهانی ایمنی و اضطرار دریانوردی، تحویض ترافیک مخابرات رادیویی، به ویژه در ارتباط با روش‌های اضطراری و ایمنی و سوابق رادیویی؛
۴. استفاده از الفبای صوتی بین‌المللی؛
۵. کنترل بسامد اضطراری، در حالی که در همان زمان، دست کم روی یک بسامد دیگر، کنترل یا کار صورت می‌گیرد؛

۶. کاربرد روش‌ها و سامانه‌های گزارش دهی؛
۷. به کارگیری روش‌های مخابرات رادیویی، با استفاده از دستورالعمل بین‌المللی هوانوردی و تجسس و نجات دریانوردی؛
۸. استفاده از روش‌ها و سامانه‌های پزشکی رادیویی؛ و
۹. آگاهی از علل اعلام هشدارهای اضطراری کاذب، و وسایل جلوگیری از آن‌ها.

عملی

۲۷ بهتر است آموزش عملی، با حمایت کار آزمایشگاهی مناسب، در موارد زیر ارایه شود:

۱. عملیات صحیح و موثر کلیه‌ی سامانه‌های فرعی و تجهیزات سامانه‌ی جهانی ایمنی و اضطرار دریانوردی، تحت شرایط عادی انتشار امواج و تحت شرایط نوعی تداخل؛
۲. عملیات ایمنی کلیه‌ی تجهیزات مخابراتی سامانه‌ی جهانی ایمنی و اضطرار دریانوردی، و به کارگیری لوازم کمکی آن، از جمله: پیشگیری‌های ایمنی؛
۳. مهارت دقیق و کافی در استفاده از صفحه کلید، به منظور تبادل رضایت بخش مخابراتی؛
۴. فنون عملیاتی در:
 - ۴.۱. تنظیم فرستنده و گیرنده به منظور ایجاد یک حالت مناسب عملیاتی، شامل: (دی‌اس‌سی) و تلگرافی چاپ مستقیم،
 - ۴.۲. حسب مورد، هم محور کردن و تنظیم آنتن،
 - ۴.۳. استفاده از دستگاه‌های نجات رادیویی، و
 - ۴.۴. استفاده از بیکن‌های رادیویی نشان دهنده‌ی موقعیت اضطراری؛
۵. حسب مورد، نصب، تعمیر و نگهداری آنتن؛
۶. خوانش و درک نمودارهای تصویری، منطقی و مدول ارتباط داخلی؛
۷. استفاده و مراقبت از لوازم و ابزارهای آزمایشی مورد لزوم در انجام امور نگهداری الکترونیکی در دریا، در حد تعویض قسمتی از یک دستگاه یا قطعه؛
۸. فنون پایه مربوط به لحیم کاری دستی و جدا کردن لحیم و محدودیت‌های آن‌ها؛
۹. ردگیری و رفع عیوب، در سطح مدول یا صفحه‌ی مدار؛
۱۰. شناسایی و اصلاح شرایطی که به یافتن عیوب کمک می‌کند؛
۱۱. روش‌های نگهداری پایه، اهم از انواع جلوگیری و اصلاحی، برای کلیه‌ی تجهیزات مخابراتی سامانه‌ی جهانی ایمنی و اضطرار دریانوردی، و تجهیزات دریانوردی رادیویی؛ و
۱۲. روش‌های کاهش تداخل الکترونیکی و الکترومغناطیسی، مانند: اتصال بدنه، روکش سیم و جاگذاری آن‌ها.

مترقیه

۲۸ آگاهی از، و یا آموزش مربوط به:

۱. زبان انگلیسی، هم نوشتاری و هم گفتاری، برای مخابره‌ی اطلاعات رضایت بخش، مخابرات مربوط به ایمنی جان اشخاص در دریا به صورت رضایت بخش؛
۲. جغرافیای جهانی، به ویژه مسیرهای کشتیرانی اصلی، خدمات مراکز هماهنگی نجات، و مسیرهای ارتباطی مربوط به آن‌ها؛

^۱ بخشنامه‌ی شماره‌ی ۱۲۷ کمیته فرعی مخابرات و قطع نامه‌ی شماره‌ی ۸۱۴ اجلاس نوزدهم مجمع، حاوی رهنمودهایی برای اجتناب از هشدارهای اضطراری کاذب را ببینید.

۳. بقا در دریا، عملیات مربوط به قایق‌های نجات، شناورهای نجات، قایق‌های بادی نجات، لوازم شناور و تجهیزات آن‌ها، با توجه خاص به دستگاه‌های نجات رادیویی؛
۴. جلوگیری از وقوع حریق و اطفای حریق، با توجه خاص به تاسیسات رادیویی؛
۵. اقدامات بازدارنده به منظور تامین ایمنی کشتی و خدمه، در ارتباط با خطرهای مربوط به تجهیزات رادیویی، از جمله: خطرهای الکتریکی، پرتوافکنی، شیمیایی و مکانیکی؛
۶. کمک‌های اولیه، از جمله: فتون مربوط به احیای تنفس قلبی؛ و
۷. زمان جهانی هماهنگ شده، مناطق زمانی جهانی و خط بین‌المللی تغییر تاریخ.

آموزش مربوط به گواهینامه‌ی کاربر عمومی

کلیات

۲۹. بهتر است نیازهای سلامت پزشکی، به ویژه شنوایی، دیداری و گفتاری، قبل از شروع آموزش، توسط متقاضی احراز شود.
۳۰. بهتر است آموزش مربوط به مفاد کنوانسیون - اس تی سی دیلیو، و کنوانسیون لازم اجرای نجات جان اشخاص در دریا، با توجه خاص به مفاد سامانه جهانی ایمنی و اضطرار دریانوردی باشد. در توسعه‌ی برنامه‌های آموزشی، بهتر است حداقل آگاهی و آموزش ارائه شده در بندهای ۳۱ تا ۳۶ زیر، در نظر گرفته شود.

مبانی نظری

۳۱. آگاهی از اصول کلی و عوامل پایه‌ای لازم برای استفاده‌ی ایمن و کارآمد کلیه‌ی سامانه‌های فرعی و تجهیزات مورد لزوم در سامانه‌ی جهانی ایمنی و اضطرار دریانوردی، که در حمایت از مفاد آموزشی عملی، ارائه شده در بند ۳۵، مکفی باشد.
۳۲. آگاهی به منظور استفاده از عملیات و نواحی خدماتی، سامانه‌های فرعی سامانه‌ی جهانی ایمنی و اضطرار دریانوردی، از جمله: خصوصیات سامانه‌ی ماهواره‌ای، سامانه‌های اختطار هواشناسی و دریانوردی و انتخاب مدارهای مخابراتی مناسب.

مقررات و اسناد

۳۳. آگاهی از:

۱. کنوانسیون نجات جان اشخاص در دریا و مقررات رادیویی، با تاکید خاص بر:
 - ۱.۱. مخابرات رادیویی اضطراری، بسیار فوری و ایمنی؛
 - ۱.۲. اجتناب از تداخل زبان، بار، به ویژه در ترافیک ایمنی و اضطراری، و
 - ۱.۳. جلوگیری از ارسال پیام‌های غیر مجاز؛
۲. سایر اسناد مربوط به روش‌های مخابراتی و عملیاتی اضطرار، ایمنی و خدمات مکاتبه‌ای عمومی، از جمله: هزینه‌ها، اختصاریه‌های دریانوردی و پخش اطلاعات هواشناسی در خدمات متحرک دریانوردی و خدمات ماهواره‌ای متحرک دریانوردی؛ و
۳. استفاده از آیین‌نامه‌ی بین‌المللی علائم، و کاربرد جملات استاندارد مخابرات دریایی سازمان بین‌المللی دریانوردی.

نگهبانی و روش‌ها

۲۴ بهتر است آموزش، در موارد زیر آرایه شود:

۱. به کارگیری روش‌های مخابراتی و نظام مربوط به جلوگیری از تجاوز زبان بار در سامانه‌های فرعی سامانه‌ی جهانی ایمنی و اضطرار دریانوردی؛
۲. کاربرد روش‌هایی برای استفاده از اطلاعات پیش بینی انتشار امواج، به منظور ایجاد سامانه‌های بهینه‌ی مخابراتی؛
۳. عهده دار شدن نگهبانی مخابرات رادیویی، مربوط به کلیه سامانه‌های فرعی سامانه‌ی جهانی ایمنی و اضطرار دریانوردی، تمویض ترافیک مخابرات رادیویی، به ویژه در ارتباط با روش‌های اضطراری و ایمنی و سوابق رادیویی؛
۴. استفاده از القای صوتی بین‌المللی؛
۵. کنترل بسامد اضطراری، در حالی که در همان زمان دست کم روی یک بسامد دیگر، کنترل یا کار می‌شود؛
۶. به کارگیری روش‌ها و سامانه‌های گزارش دهی؛
۷. کاربرد روش‌های مخابرات رادیویی، با استفاده از دستورالعمل بین‌المللی هوانوردی و تجسس و نجات دریانوردی؛
۸. کاربرد روش‌ها و سامانه‌های پزشکی رادیویی؛ و
۹. شناسایی غلظت هشدارهای اضطراری کاذب و وسایل جلوگیری از آن‌ها.

عملی

۲۵ بهتر است آموزش عملی، در موارد زیر آرایه شود:

۱. عملیات صحیح و موثر کلیدی سامانه‌های فرعی و تجهیزات سامانه‌ی جهانی ایمنی و اضطرار دریانوردی، تحت شرایط عادی بخش و تحت شرایط نوعی تجاوز؛
۲. عملیات ایمنی کلیدی تجهیزات مخابراتی سامانه‌ی جهانی ایمنی و اضطرار دریانوردی، و لوازم کمکی آن، از جمله: پیشگیری‌های ایمنی؛
۳. مهارت دقیق و کافی در استفاده از صفحه کلید، به منظور تبادل رضایت بخش مخابراتی؛ و
۴. فنون عملیاتی در:
 - ۴.۱. تنظیم فرستنده و گیرنده، به منظور یک حالت مناسب عملیاتی، از جمله - دی اس سی- و تلگرافی چاپ مستقیم،
 - ۴.۲. حسب مورد هم محور کردن و تنظیم آنتن،
 - ۴.۳. استفاده از دستگاه‌های نجات رادیویی، و
 - ۴.۴. استفاده از بیکن‌های رادیویی نشان دهنده‌ی موقعیت اضطراری؛

مفتوحه

۲۶ آگاهی از، و یا آموزش مربوط به:

۱. زبان انگلیسی، هم نوشتاری و هم گفتاری، برای تبادل رضایت بخش مخابراتی، مربوط به ایمنی جان اشخاص در دریا؛
۲. جغرافیای جهانی، به ویژه مسیرهای کشتیرانی اصلی، خدمات مراکز هماهنگی نجات، و مسیرهای مخابراتی مربوط به آن؛
۳. بقا در دریا، عملیات قایق‌های نجات، شناورهای نجات، قایق‌های بادی نجات، لوازم شناور و تجهیزات آن‌ها، با توجه خاص به دستگاه‌های نجات رادیویی؛
۴. جلوگیری از وقوع حریق و اطفای حریق، یا توجه خاص به تاسیسات رادیویی؛

^۱ بخشنامه‌ی شماره‌ی ۱۲۲ کمیته فرعی مخابرات و قطع نامه‌ی شماره‌ی ۸۱۲ اجلاس نوزدهم مجمع، حاوی رهنمودهایی برای اجتناب از هشدارهای اضطراری کاذب را

۵. اقدامات بازدارنده به منظور تامین ایمنی کشتی و خدمه، در ارتباط با خطرهای مربوط به تجهیزات رادیویی، از جمله: خطرهای الکتریکی، پرتوافکنی، شیمیایی و مکانیکی؛
۶. کمک‌های اولیه، از جمله: فنون مربوط به احیای تنفس قلبی؛ و
۷. زمان جهانی هماهنگ شده، مناطق زمانی جهانی و خط بین‌المللی تغییر تاریخ

آموزش مربوط به گواهینامه‌ی کاربر محدود

کلیات

- ۳۷ الزامات سلامت پزشکی، به ویژه شنوایی، دیداری و گفتاری، قبل از شروع آموزش بهتر است توسط متقاضی، احراز شود.
- ۳۸ بهتر است آموزش مربوط به مفاد کنوانسیون - اس تی سی دبلو، و کنوانسیون لازم اجرای نجات جان اشخاص در دریا، با توجه خاص به مفاد سامانه‌ی جهانی ایمنی و اضطرار دریانوردی باشد. بهتر است در توسعه‌ی برنامه‌های آموزشی، حداقل آگاهی و آموزش ارائه شده در بندهای ۳۹ تا ۴۴ زیر^۱، در نظر گرفته شود.

مبانی نظری

- ۳۹ آگاهی از اصول کلی و عوامل پایه، از جمله: محدودیت برد - وی لچ اف- و تاثیر ارتفاع آنتن، به منظور استفاده‌ی ایمن و موثر از کلیه‌ی سامانه‌های فرعی و تجهیزات مورد لزوم سامانه‌ی جهانی ایمنی و اضطرار دریانوردی، در ناحیه‌ی سی ۱، که برای حمایت از آموزش ارائه شده در بند ۳۹، زیر کافی باشد.
- ۴۰ آگاهی به منظور استفاده از، عملیات و نواحی خدماتی ای ۱، سامانه‌های فرعی سامانه‌ی جهانی ایمنی و اضطرار دریانوردی، مانند: سامانه‌های اخطار هواشناسی و دریانوردی و مدارهای مناسب مخابراتی.

مقررات و اسناد

۴۱ آگاهی از:

۱. کنوانسیون نجات جان اشخاص در دریا، و مقررات رادیویی مربوط به ناحیه‌ی دریایی ای ۱، با تاکید خاص بر:
 - ۱.۱ مخابرات رادیویی اضطراری، بسیار فوری و ایمنی،
 - ۱.۲ اجتناب از تداخل زبان بار، به ویژه در ترافیک ایمنی و اضطراری، و
 - ۱.۳ جلوگیری از ارسال پیام‌های غیر مجاز؛
۲. سایر اسناد مربوط به روش‌های مخابراتی و عملیاتی اضطرار، ایمنی و خدمات مکان‌های عمومی، از جمله: هزینه‌ها، اخطارهای دریانوردی و پخش اطلاعات هواشناسی در خدمات متحرک دریانوردی، در ناحیه‌ی دریایی ای ۱؛ و
۳. استفاده از آیین‌نامه‌ی بین‌المللی علائم، و به کارگیری جملات استاندارد مخابرات دریایی سازمان بین‌المللی دریانوردی.

نگهبانی و روش‌ها

۴۲ بهتر است آموزش، در موارد زیر ارائه شود:

۱. کاربرد روش‌های مخابراتی و نظام جلوگیری از تداخل زبان بار در سامانه‌های فرعی سامانه‌ی جهانی ایمنی و اضطرار دریانوردی، مورد استفاده در ناحیه‌ی دریایی سی ۱؛

^۱ الگوی دوره‌ی یا دوره‌های آموزشی سازمان بین‌المللی دریانوردی، ممکن است در تهیه دوره‌های آموزشی کمک کند.

۲. به کارگیری روش‌های مخابراتی وی ایچ اف در:
 - ۲.۱. نگرهبانی مخابراتی رادیویی، تعویض ترافیک مخابرات رادیویی، به ویژه در ارتباط با روش‌های اضطراری، ایمنی و بسیار فوری و سوابق رادیویی،
 - ۲.۲. فراگیری کنترل بسامد اضطراری، در حالی که در همان زمان، دست کم یک بسامد دیگر، کنترل یا کار می‌شود، و
 - ۲.۳. سامانه - دی اس بی؛
۳. چگونگی استفاده از آلفای صوتی بین‌المللی؛
۴. کاربرد روش‌ها و سامانه‌های گزارش دهی کشتی؛
۵. به کارگیری روش‌های مخابراتی رادیویی - وی ایچ اف، با استفاده از دستورالعمل بین‌المللی هوانوردی و تجسس و نجات دریانوردی؛
۶. استفاده از روش‌ها و سامانه‌های پزشکی رادیویی؛ و
۷. شناسایی علل هشدارهای اضطراری کاذب، و لوازم اجتناب از آن‌ها^۱.

عملی

۳۲. بهتر است آموزش عملی، در موارد زیر ارایه شود:

۱. عملیات موثر و صحیح سامانه‌های فرعی سامانه‌ی جهانی ایمنی و اضطرار دریانوردی، و تجهیزات تشریح شده برای ناحیه‌ی عملیات دریایی کشتی ای ۱، تحت شرایط پخش عادی و تحت شرایط نوعی تداخل؛
۲. عملیات ایمن تجهیزات مخابراتی و لوازم کمکی مربوط به سامانه‌ی جهانی ایمنی و اضطرار دریانوردی، از جمله: پیشگیری‌های ایمنی؛ و
۳. به کارگیری فنون عملیاتی، برای استفاده از:
 - ۳.۱. حسب مورد، وی ایچ اف، شامل: کانال، زدودن پارازیت و تنظیم حالت مطلوب،
 - ۳.۲. استفاده از دستگاه‌های نجات رادیویی،
 - ۳.۳. بیکن‌های رادیویی نشان دهنده‌ی موقعیت اضطراری، و
 - ۳.۴. گیرنده‌های ناوتکس.

معتبر

۳۴. آگاهی از، و یا آموزش مربوط به:

۱. زبان انگلیسی، هم نوشتاری و هم گفتاری، برای تبادل رضایت بخش مخابراتی، مربوط به ایمنی جان اشخاص در دریا؛
۲. خدمات مراکز هماهنگی نجات، و مسیرهای مخابراتی مربوط به آن؛
۳. بقا در دریا، عملیات قایق‌های نجات، شناورهای نجات، قایق‌های بادی نجات، لوازم شناور و تجهیزات آن‌ها، با توجه خاص به دستگاه‌های نجات رادیویی؛
۴. جلوگیری از وقوع حریق و اطفای حریق، با توجه خاص به تاسیسات رادیویی؛
۵. اقدامات بازدارنده، به منظور تأمین ایمنی کشتی و خدمه، در ارتباط با خطرهای مربوط به تجهیزات رادیویی، از جمله: خطرهای الکتریکی، پرتوافکسی، شیمیایی و مکانیکی؛ و
۶. کمک‌های اولیه، از جمله: فنون مربوط به احیای تنفس قلبی.

^۱ بخشنامه‌ی شماره‌ی ۱۷۷ کارگروه (کمیته) فرعی مخابرات و قطع نامه‌ی شماره‌ی ۸۱۴ اجلاس نوزدهم مجمع، حاوی رهنمودهایی برای اجتناب از هشدارهای اضطراری کاذب را ببینید.

آموزش مربوط به نگهداری تاسیسات سامانه‌ی جهانی ایمنی و اضطرار دریانوردی، در کشتی‌ها

کلیات

- ۴۵ با مراجعه به الزامات تعمیر و نگهداری، از مقرره‌ی ۴/۱۵ کنوانسیون نجات جان اشخاص در دریا، و قطعنامه الف-۷۰۲ (۱۷)، سازمان بین‌المللی دریانوردی راجع به راهنمای تعمیر و نگهداری رادیویی برای سامانه‌ی جهانی ایمنی و اضطرار دریانوردی، مربوط به ناحیه‌های دریایی ای ۳ و ای ۴، که ضمیمه آن، شامل مفاد زیر است:
- ۴.۲* شخصی که برای انجام وظیفه‌ی تعمیر و نگهداری الکترونیکی در دریا تعیین شده، حسب لزوم، بهتر است یا دارای گواهینامه‌ی مناسب مشخص شده بر اساس مقررات رادیویی باشد، یا دارای شایستگی معادل، در زمینه‌ی تعمیر و نگهداری الکترونیکی در دریا، یا در نظر گرفتن توصیه‌های سازمان بین‌المللی دریانوردی، در ارتباط با آموزش این نوع خدمه باشد، که می‌تواند توسط مرجع دریایی تأیید شود.»
- ۴۶ راهنمای زیر، در مورد شایستگی معادل تعمیر و نگهداری الکترونیکی، برای استفاده‌ی مرجع دریایی، حسب مورد، تهیه شده است.
- ۴۷ بر اساس آموزشی که در زیر توصیه شده، هیچ شخصی که دارای گواهینامه‌ی کاربر مناسب رادیویی نیست، به منزله‌ی کاربر تجهیزات رادیویی سامانه‌ی جهانی ایمنی و اضطرار دریانوردی، شایسته محسوب نمی‌شود.

آموزش تعمیر و نگهداری، معادل گواهینامه‌ی رادیو الکترونیکی درجه یک

- ۴۸ در تعیین مفاد آموزش، معادل اجزای فهرست شده در گواهینامه رادیو الکترونیکی درجه‌ی یک:
۱. محتوای نظری، دست کم می‌تواند پوشش دهنده‌ی موضوعاتی باشد که در بندهای ۳ تا ۱۰ درج شده؛
 ۲. محتوای عملی، دست کم می‌تواند پوشش دهنده‌ی موضوعاتی باشد که در بند ۱۳ آمده؛ و
 ۳. آگاهی متفرقه‌ی در نظر گرفته شده، دست کم می‌تواند پوشش دهنده‌ی موضوعاتی باشد که در بند ۱۴ آرایه شده است.

آموزش تعمیر و نگهداری معادل گواهینامه‌ی رادیو الکترونیکی درجه‌ی دو

- ۴۹ در تعیین مفاد آموزش معادل اجزای تعمیر و نگهداری گواهینامه‌ی رادیو الکترونیکی درجه‌ی دو:
۱. محتوای نظری، دست کم می‌تواند پوشش دهنده‌ی موضوعاتی باشد که در بندهای ۱۷ تا ۲۴ درج شده؛
 ۲. محتوای عملی، دست کم می‌تواند پوشش دهنده‌ی موضوعاتی باشد که در بند ۲۷ آمده؛ و
 ۳. دانش متفرقه‌ی در نظر گرفته شده، دست کم می‌تواند پوشش دهنده‌ی موضوعاتی باشد که در بند ۲۸ آرایه شده است.

فصل پنجم

راهنمای مربوط به الزامات آموزشی خاص، برای خدمه در کشتی‌های نوع خاص

بخش ب-۵/۱

راهنمای مربوط به آموزش و شایستگی‌های خدمه‌ی کشتی‌های حمل مواد نفتی

اشخاص با مسئولیت مستقیم

۱ اصطلاح «شخص با مسئولیت مستقیم»، همان طور که در بند ۳ و ۵ مقررهی ۵/۱-۱ و بند ۳ مقررهی ۵/۲-۱ درج شده به مفهوم شخصی است که در سمت تصمیم گیرنده در ارتباط با بارگیری، تخلیه، مراقبت در انتقال، جابه‌جایی کالا، شستن مخزن یا سایر عملیات مربوط به کالا قرار دارد.

آموزش آشنایی برای کلیه‌ی خدمه‌ی کشتی حمل مواد نفتی

۲ کلیه‌ی خدمه‌ی کشتی حمل مواد نفتی، بهتر است تحت آموزش آشنایی در کشتی و حسب مورد، در ساحل، قبل از پیوستن به کشتی برای انجام وظیفه، قرار گیرند، که این آموزش، باید توسط خدمه‌ی شایسته و با تجربه در جابه‌جایی و خصوصیات کالاهای نفتی، شیمیایی یا گاز مایع و روش‌های ایمنی مربوط به آن‌ها باشد. این آموزش دست کم می‌تواند پوشش دهنده‌ی موضوعاتی باشد که در بندهای ۳ تا ۸ زیر، تنظیم شده است.

مقررات

۳ از قوانین کشتی و مقررات دربرگیرنده‌ی ایمنی خدمه در یک کشتی حمل مواد نفتی، واقع در بندر و در دریا آگاه باشد.

خطرهای تهدید کننده‌ی سلامتی و راه‌های پیشگیری که در نظر گرفته می‌شود

۴ خطرهای ناشی از تماس با پوست، استنشام و بلعیدن کالا به طور اتفاقی، خواص زیان بار کالاهایی که حمل می‌شوند، حوادث مربوط به خدمه و کمک‌های اولیه متعاقب آن‌ها، فهرست کارهای که باید انجام داد و انجام نداد.

جلوگیری از حریق و اطفای حریق

۵ کنترل محدودیت‌های مربوط به کشیدن سیگار و پختن غذا، منابع آتش افروز، جلوگیری از حریق و انفجار، روش‌های اطفای حریق، خاموش کننده‌های حریق با قابلیت حمل و تاسیسات ثابت.

جلوگیری از آلودگی

۶ به کارگیری روش‌هایی که برای جلوگیری از آلودگی آب و هوا پیگیری انجام می‌شود، و اقداماتی که در حالت نشت کالا انجام می‌گیرد.

تجهیزات ایمنی و استفاده از آن ها

۷ استفاده مناسب از البسه‌ی حفاظتی و تجهیزات، به هوش آوردن‌ها، تجهیزات مربوط به نجات و فرار.

روش‌های اضطراری

۸ آشناسازی با روش‌های طرح اضطراری

ناب کردن شایستگی

۹ بهتر است فرمانده هر کشتی مواد نفتی، شیمیایی و گاز مایع، مطمئن شود، که افسر یا شخصی که مسئولیت اساسی کالا را بر عهده دارد، دارای گواهینامه‌ای مناسب، صادر شده یا تایید شده یا معتبر، به نحوی باشد که حسب مورد، بر اساس بند ۳ مقررهی ۱-۵/۱، بند ۵ مقررهی ۱-۱/۵، یا بند ۳ مقررهی ۲-۵/۱، الزام شده است، و اخیراً تجربه‌ی عملی مکفی در آن نوع کشتی، کسب کرده است تا آن افسر یا شخص، مجاز باشد وظایف ارجاعی را به طور ایمن انجام دهد.

راهنمای مربوط به آموزشی نایب شده‌ی روی کشتی

کلیات

- ۱۰ هدف از صلاحیت خدمت روی کشتی، آرايه‌ی آموزش و آگاهی به منظور حمل ایمن کالاهای خاص کشتی‌های حمل مواد مایع است.
- ۱۱ به منظور کسب رضایت، در برخورداری از تجربه‌ی مناسب، برای انجام وظایف دریانوردان در خدمت روی یک نوع کشتی حمل مواد مایع با عنایت به بند ۴، ۲، ۲ مقررهی ۱-۵/۱، بند ۶، ۲، ۲ مقررهی ۱-۵/۱ و بند ۴، ۲، ۲ مقررهی ۱-۵/۲، بهتر است، آموزش روی کشتی:

 ۱. شامل تاکید عملی «تجربه‌ی واقعی» و مرتبط با استخدام دریانورد، یعنی، آموزش در قسمت‌های عرشه و موتورخانه باشد که ممکن است با یکدیگر تفاوت داشته باشند؛
 ۲. تحت نظارت خدمه‌ی شایسته و با تجربه در جابه جایی، ویژگی‌ها و روش‌های ایمنی کالاهایی باشند، که در حال حمل با کشتی است؛
 ۳. روی کشتی حمل مواد مایعی باشد که حمل‌کننده‌ی محصولات در ارتباط با گواهینامه مهارت یا سند شناسایی مورد نظر وی به منظور دست یابی در کشتی حمل مایع است، و بهتر است، چنان باشد که تجهیزات خاص کشتی را عملیاتی کند، اما در بین سفرهایی که کشتی در حال حمل مواد مایع انجام می‌دهد، بتواند در طول قسمتی از سفر باشد که با آب توازن دریانوردی می‌کند؛
 ۴. شامل شرکت دریانوردان، دست کم در سه عملیات بارگیری و تخلیه باشد؛^۱
 ۵. دست کم پوشش دهنده‌ی موضوعاتی، طبق معیارهای آموزش روی کشتی باشد که در بند ۱۹ تنظیم شده است.

- ۱۲ به هیچ وجه، برنامه آموزش روی کشتی، نباید موثر در امور ایمنی یا قابلیت دریانوردی شناور باشد.

برنامه‌ی آموزشی روی کشتی

۱۳ بهتر است فراگیران، سمت فوق العاده‌ی داشته باشند (یعنی، فراگیران، هیچ وظیفه‌ی دیگری، به غیر از تعهد به برنامه‌ی آموزشی و وظایف اضطراری نداشته باشند).

^۱ یک عملیات تخلیه و بارگیری به منزله‌ی تخلیه یا بارگیری بیش از ۶۰ در صد مجموع ظرفیت مخزن کالای کشتی، در نظر گرفته می‌شود. بارگیری یا تخلیه کمتر از این مقدار، ممکن است همراه مقادیر دیگر جمع شده، تا معادل مقدار بالا شود.

۱۴. بهتر است برنامه آموزشی روی کشتی، از سوی شرکتی مدیریت و هماهنگی شود که بر روی کشتی آن شرکت، به عنوان شناور آموزشی، خدمت دریانوردی انجام می‌شود.^۱
۱۵. بهتر است در کلیه اوقات فراگیران، از دو نفر مشخص که مسئولیت مستقیم مدیریت برنامه‌ی آموزشی روی کشتی را بر عهده دارند آگاه باشند. یکی از آنان افسر دریایا شایسته‌ای باشد، که به عنوان «افسر آموزش کشتی»، یاد می‌شود، و زیر نظر فرمانده، برنامه آموزشی را نظارت و سازمان دهی می‌کند. شخص دوم نیز، توسط شرکت به عنوان «افسر آموزش شرکت» انتخاب می‌شود، و دارای مسئولیت کلی برنامه‌ی آموزشی و هماهنگی کننده‌ی امور با سازمان‌های آموزشی است.
۱۶. بهتر است فراگیران، دارای یک دفترچه‌ی سوابق آموزشی تایید شده باشند، تا سوابق جامعی از آموزش عملی و تجارب خود در دریا را در آن ثبت کنند. بهتر است دفترچه‌ی سوابق آموزشی، طوری تنظیم شود، که فراگیران بتوانند اطلاعات کاملی از وظایف و کارهایی که ممکن است به عهده بگیرند، و پیشرفت آموزشی تا پایان دوره را در اختیار داشته باشند؛ دفترچه سوابق آموزشی، بهتر است پس از تکمیل، توسط فرمانده ظهر نویسی شود؛ دفترچه‌ی سوابق آموزشی تایید شده، ارائه دهنده‌ی گواهی منحصر به فردی از ساختار برنامه آموزشی به پایان رسیده است، که منجر به صدور گواهینامه مربوط در آموزش پیشرفته به منظور عملیات کالای کشتی حمل مایع خواهد بود.
۱۷. در طول مدت اجرای برنامه‌ی آموزشی روی کشتی، بهتر است فراگیران، تعلیمات در مورد بارگیری، تخلیه، مراقبت در انتقال، جابه جایی کالا، تمیز کردن مخزن یا سایر عملیات مربوط به کالای کشتی حمل مواد مایع را فرا بگیرند، تا اطمینان حاصل شود که تجربه‌ی به دست آمده، دست کم معادل آن است که طی مدت سه ماه خدمت عادی، به دست می‌آید.
۱۸. اگر معیار سه مرتبه تخلیه و سه مرتبه بارگیری در مدت یک ماه آموزش روی کشتی، به دست نیاید، بهتر است این مدت، تا حصول معیار، به طور رضایت بخش ادامه یابد.

معیارهای آموزشی روی کشتی

۱۹. بهتر است آموزش روی کشتی، دست کم فراهم کننده‌ی آگاهی و تجربه‌ی قابل قبول در ارتباط با نوع خاص کشتی حمل مواد مایع، در موارد زیر باشد:

۱. ایمنی

- ۱.۱. کلیه‌ی انواع کشتی‌های حمل مواد مایع
۱. سامانه‌ی مدیریت ایمنی کشتی
 ۲. کاربرد روش‌ها و تجهیزات مربوط به اطفای حریق در کالاهای خاص
 ۳. به کارگیری روش‌های مربوط به کمک‌های اولیه حمل کالاهای خاص، از جمله: راهنمای کمک‌های اولیه‌ی پزشکی، برای استفاده در حوادث ناشی از کالاهای خطرناک
 ۴. مقابله با خطرهای تهدید کننده‌ی کشتی یا کالای خاص، از جمله، وضع مقررات مربوط به کشیدن سیگار، خالی شدن اکسیژن فضا، ایجاد مسمومیت و خواب آلودگی بر اثر حمل کالاهای هیدروکربنی
 ۵. به کارگیری سامانه‌ی ارزیابی خطر
 ۶. صدور مجوز کار، از جمله کار پرتش و روش‌های ورود به فضاهای بسته
 ۷. استفاده از تجهیزات مربوط به محافظت‌های فردی
- ۱.۲. موارد اضافی برای کشتی‌های حمل گاز مایع
۱. خطرها و پیشگیری‌های مربوط به جابه جایی و انبارش کالاهای در درجه‌ی حرارت خیلی سرد

^۱ یک شناور منتخب آموزشی، شناور تجاری است که توسط شرکت نام گذاری شده و حسب مورد، مناسب اهداف این راهنما می باشد

۲. ساختار، کالا، مخازن کالا و خطوط لوله

- ۲.۱. کلیه انواع کشتی‌های حمل گاز مایع
۱. ساختار بدنه یا مخزن و محدودیت‌ها
 ۲. اتصالات کالا
 ۳. خواص و خطرهای وابسته به حمل انواع کالاها، از جمله، استفاده از برگه‌های مربوط به اطلاعات ایمنی مواد.
 ۴. خطرهایی که عملیات کالا (مانند: وارد کردن یا خارج کردن گاز / تمیز کردن مخزن) می‌تواند برای سامانه‌های تهویه هوای مناطق مسکونی، در پی داشته باشد، و اقداماتی که برای محدود کردن این خطرها انجام می‌شود
 ۵. سامانه آب توازن، و پیکره بندی کالا
 ۶. تلمبه‌ها و تجهیزات وابسته به آن
 ۷. تجهیزات خاص وابسته به عملیات کالا
 ۸. ویژگی‌های ساختار مخازن و اثرات آن‌ها بر عملیات کالا
- ۲.۲. موارد اضافی، برای کشتی‌های حمل گاز مایع
۱. استفاده از تفکیک، جداسازی و هوا بندها به منظور نگهداری مناطق ایمن گازی
 ۲. مخازن کالا، موانع داخلی، فضاهای عایق بندی شده، و شیرهای ایمنی خطوط لوله و سامانه‌های بیرون راندن بخار
 ۳. کمپرسورهای بخار کالا، و تجهیزات وابسته به آن

۳. تعادل و تراز

- ۳.۱. کلیه انواع کشتی‌های حمل مایع
۱. اطلاعات مربوط به تعادل کشتی‌های حمل مواد مایع، و تجهیزات مربوط به محاسبه آن‌ها
 ۲. اهمیت نگهداری سطوح تنش، در حدود قابل قبول
 ۳. خطرهای تاثیر سطح آزاد، و اثرات به هم خوردن کالای مایع

۴. عملیات کالا

- ۴.۱. کلیه انواع کشتی‌های حمل مواد مایع
۱. طراحی از قبل برای بارگیری یا مراقبت در انتقال، عملیات تخلیه یا توازن
 ۲. نگهداری سوابق
 ۳. روش‌های شروع و توقف، از جمله: توقف اضطراری
 ۴. توجه لازم، به منظور ترتیبات مهار در حلال عملیات کالا
 ۵. الزامات مربوط به بارگیری و خنثی سازی و خطرهای مربوط به آن‌ها
 ۶. بارگیری کالا، از جمله عملیات تخلیه از بالا
 ۷. تخلیه کالا، از جمله: عملیات آبگیری و تمیز کردن
 ۸. نظارت بر کالا در حین عملیات تخلیه یا بارگیری، از جمله: نمونه برداری، حسب مورد
 ۹. سامانه‌های آژیر، و اندازه گیری مخزن
 ۱۰. خطرهای ناشی از تخلیه الکترواستاتیکی و جلوگیری از آن‌ها
 ۱۱. عملیات گرفتن و تخلیه آب توازن
 ۱۲. الزامات مربوط به تمیز و نگهداری، از جمله: بازرسی روکش مخازن

- ۴.۲ موارد اضافی برای کشتی‌های حمل مواد نیمایی
۱. پلیمریزاسیون، سازگاری کالا، سازگاری با روکش مخزن و سایر واکنش‌ها
 ۲. کاربرد کاتالیزورها و بازدارنده‌ها
 ۳. پراکندگی گاز یا بخار
- ۴.۳ موارد اضافی برای کشتی‌های حمل گاز مایع
۱. پلیمریزاسیون، سازگاری کالا، سازگاری با روکش مخزن و سایر واکنش‌ها
 ۲. کاربری کاتالیزورها و بازدارنده‌ها
 ۳. علل فشار برگشتی و اثرات افزایش ناگهانی فشار
 ۴. استفاده از گاز متصاعد شده، به عنوان سوخت
 ۵. انتشار گاز یا بخار
 ۶. عملیات گازگیری و سرد کردن
 ۷. عملیات و نگهداری، تجهیزات مایع سازی مجدد
 ۸. درک و استفاده از، سامانه‌ی حفاظتی انتقال
- ۴.۴ موارد اضافی برای کشتی‌های حمل مواد نفتی
۱. سامانه‌های شستن نفت خام

۵. تمیز کردن یا شستن مخزن

- ۵.۱ کلیه‌ی انواع کشتی‌های حمل مواد مایع
۱. سامانه‌های تمیز کردن مخزن و تجهیزات نصب شده روی کشتی حمل مواد مایع
 ۲. طراحی از قبل به منظور عملیات شستن یا تمیز کردن مخزن
 ۳. روش‌های شستن مخزن، از جمله: گازگیری و خنثی سازی مخزن
 ۴. کنترل مخزن جمع آوری آب شستشو، یا تولید مواد زاید
 ۵. خطرهای الکترو استاتیک
 ۶. الزامات مربوط به تمیز نگهداری محیط
 ۷. الزامات نگهداری
- ۵.۲ موارد اضافی برای کشتی‌های حمل مواد شیمیایی
۱. خارج کردن بازدارنده‌ها و باقیمانده‌ها
 ۲. استفاده از جاذب‌ها، مایعات تمیز کننده و شوینده‌ها
- ۵.۳ موارد اضافی، برای کشتی‌های حمل گاز مایع
۱. گاز داغ، یا باقیمانده مایع جوش آمده، و فرایند برگشت به حالت گاز

۶. سامانه‌های گاز خنثی

- ۶.۱ کلیه‌ی انواع کشتی‌های حمل گاز مایع
۱. سامانه یا سامانه‌های خنثی سازی و تجهیزات نصب شده روی کشتی‌های حمل گاز مایع
 ۲. خطرهای وابسته به فضاهای خنثی سازی شده، با توجه ویژه به ورود ایمن به داخل مخازن
 ۳. گازگیری، نگهداری اتمسفر خنثی و عملیات خارج کردن گاز
 ۴. الزامات نگهداری

۷. جلوگیری از آلودگی و کنترل

- ۷.۱. کلیه انواع کشتی‌های حمل مواد مایع
۱. طرح‌ها و اسناد بین المللی، مقررات دولت پرچم و شرکت
 ۲. عملیات سامانه‌های جلوگیری از آلودگی کشتی حمل مواد مایع و تجهیزات، از جمله: کنترل تخلیه
 ۳. عملیات تجهیزات محدود کننده آلودگی کشتی‌های حمل مواد مایع

۸. دستگاه‌ها و تجهیزات کشف گاز

- ۸.۱. کلیه انواع کشتی‌های حمل مواد مایع
۱. استفاده و کالیبره کردن، واکاوی کننده گاز به منظور استفاده توسط اشخاص، قابل حمل و ثابت، با توجه خاص به تجهیزات کنترل هیدروکربن و اکسیژن
 ۲. عملیات، نگهداری و محدودیت اندازه گیری سطح کالای موجود در مخزن، سامانه‌های آزیمر سطح کالا و اندازه گیری درجه‌ی حرارت
- ۸.۲. موارد اضافی، برای کشتی‌های حمل گاز مایع
۱. عملیات و نگهداری، اندازه گیری درجه‌ی حرارت بدنه

۹. انتشارات

- ۹.۱. کلیه انواع کشتی‌های حمل مواد مایع
۱. انتشارات بین المللی، دولت صاحب پرچم و شرکت، در ارتباط با عملیات کشتی حمل مواد مایع، از جمله: سولاس، مارپل و دستورالعمل‌های راهنمای قابل اعمال
 ۲. دستورالعمل‌های عملیات و نگهداری خاص تجهیزات روی کشتی
 ۳. استانداردهای صنعتی موجود و آیین نامه‌ی اجرای کار ایمن (مانند آی‌سی‌اس، اسی‌ای‌ام‌اف، اسی‌ای‌جی‌تی‌تی‌ا).

بخش ب- ۱-۵/۱

راهنمای مربوط به آموزش و شایستگی فرماندهان، افسران و ملوانان در کشتی‌های حمل مواد نفتی و شیمیایی

آموزش عملیات کشتی حمل مواد نفتی

۲۰. مفاد آموزش مورد لزوم، مندرج در بدهای ۲.۲ و ۴.۳ مقررهی ۱-۵/۱، در رابطه با کشتی‌های حمل مواد نفتی، بهتر است در طراحی آموزشی، طوری تنظیم شود، که برای کلیه اعضای درگیر، به روشنی نشان دهنده‌ی اهداف آموزشی باشد. آموزش، حسب مورد، ممکن است در ساحل یا روی کشتی انجام شود. بهتر است این آموزش، با دستور کار عملی در کشتی و حسب مورد، در تاسیسات مناسب ساحلی تکمیل شود. بهتر است کلیه‌ی مراحل آموزشی و دستورات کاری، توسط کارکنان شایسته و با تجربه‌ی کافی ارایه شود.
۲۱. تا حد امکان، بهتر است در این آموزش، از عملیات روی کشتی و دستورالعمل‌های تجهیزاتی، فیلم‌ها و وسایل کمک آموزشی بصری استفاده شود؛ همچنین، می‌توان فرصت‌هایی را برای بحث در مورد قسمت‌هایی که توسط سازمان ایمنی، روی کشتی انجام می‌شود، و نقش افسران ایمنی و کارگروه‌های (کمیته‌های) ایمنی، در نظر گرفت.

آموزش کشتی‌های حمل مواد شیمیایی

- ۲۲ مفاد آموزش مورد لزوم، مندرج در بندهای ۲.۲ و ۶.۳ مقررهای ۱-۵، در رابطه با کشتی‌های حمل مواد شیمیایی، بهتر است در طراحی آموزش، طوری تنظیم شود که برای کلیه اعضای درگیر، به روشنی نشان دهنده اهداف آموزش باشد. آموزش، حسب مورد، ممکن است در ساحل یا روی کشتی انجام شود. بهتر است این آموزش، با دستور کار عملی در کشتی و حسب مورد، در تاسیسات مناسب ساحلی تکمیل شود. بهتر است کلیه مراحل آموزشی و دستورات کاری، توسط کارکنان شایسته و با تجربه‌ی کافی ارایه شود.
- ۲۳ تا حد امکان، بهتر است در این آموزش، از عملیات روی کشتی و دستورالعمل‌های تجهیزات، فیلم‌ها و وسایل کمک آموزشی بصری استفاده شود؛ همچنین می‌توان فرصت‌هایی را برای بحث، در مورد قسمت‌هایی که توسط سازمان ایمنی روی کشتی انجام می‌شود و نقش افسران ایمنی و کارگروه‌های (کمیته‌های) ایمنی، در نظر گرفت.

بخش ب- ۲-۵/۱

راهنمای مربوط به آموزش و شایستگی‌های فرماندهان، افسران و ملوانان در کشتی‌های حمل گاز مایع

- ۲۴ آموزش مورد لزوم، مندرج در بندهای ۲.۲ و ۴.۳ از مقررهای ۲-۵، در رابطه با کشتی‌های حمل گاز مایع، بهتر است در طراحی آموزشی، طوری تنظیم شود که برای کلیه اعضای درگیر، به روشنی نشان دهنده اهداف آموزش باشد. آموزش، حسب مورد، ممکن است در ساحل یا در کشتی انجام شود. بهتر است این آموزش، با دستور کار عملی روی کشتی و حسب مورد، در تاسیسات مناسب ساحلی تکمیل شود. بهتر است کلیه مراحل آموزشی و دستورات کاری، توسط کارکنان شایسته و با تجربه‌ی کافی ارایه شود.
- ۲۵ تا حد امکان، بهتر است در این آموزش، از عملیات روی کشتی و دستورالعمل‌های تجهیزات، فیلم‌ها و وسایل کمک آموزشی بصری استفاده شود؛ همچنین می‌توان فرصت‌هایی را برای بحث در مورد قسمت‌هایی که توسط سازمان ایمنی روی کشتی انجام می‌شود، و نقش افسران ایمنی و کارگروه‌های (کمیته‌های) ایمنی، در نظر گرفت.

بخش ب- ۲-۵/۲

راهنمای مربوط به آموزش دریانوردان، در کشتی‌های مسافری

اطفای حریق پیشرفته

- ۱ برای افسران و خدمه‌ی کشتی‌های مسافری، بهتر است ارایه‌ی آموزش اضافی، با پررنگ کردن مشکلات مربوط به اطفای حریق همراه باشد، از جمله: دسترسی به فضاهای بسته و جلوگیری از گسترش حریق به فضاهای مجاور.

کنترل خسارت

- ۲ در توسعه‌ی استانداردهای شایستگی، ارایه شده در بخش‌های الف-۲/۱، الف-۲/۲ و الف-۳/۲، به منظور دست یابی به سطح مورد لزوم آگاهی نظری، درک و کارایی حرفه‌ای، به منظور کنترل خسارت و یکپارچگی در ضد نفوذ آب بودن کشتی، بهتر است شرکت‌ها و آموزشگاه‌ها، حداقل آگاهی، درک و کارایی حرفه‌ای برای کنترل خسارت و یکپارچگی ضد نفوذ آب را آن طور که در زیر ارایه شده، در نظر بگیرند.

^۱ الگوی دوره یا دوره‌های آموزشی سازمان بین‌المللی دریانوردی، ممکن است در تهیه‌ی دوره‌ها کمک کند.

صلاحیت

به حداقل رساندن خطر آب گرفتگی و ماندن در حالت آمادگی، به منظور مقابله با وضعیت‌های اضطراری، شامل: شرایط وارد آمدن خسارت به یکپارچگی ضد نفوذ پذیری آب کشتی.

آگاهی، درک و کار آبی حرفه ای

سازمان دهی و طرح‌های کنترل خسارت در کشتی.
سامانه‌های کنترل خسارت، تجهیزات (کمدها) و مسیرهای فرار اضطراری.
اجزا کلیدی در نگهداری تعادل و یکپارچگی ضد نفوذ پذیری آب.
اهمیت ایمن سازی در مقابل آب گرفتگی و نگهداری مرزهای ضد نفوذ پذیری آب.
اقداماتی که باید در حالت‌های انفجار، به گل نشستن، تصادم، یا حریق در کشتی انجام داد.
فنون کنترل خسارت، سازگار با تجهیزات روی کشتی، شامل: سامانه‌های خن کشتی و پمپ ها.

بخش ب- الف / ۱۵

راهنامه‌ی مربوط به آموزش اضافی، برای فرماندهان و افسران اول کشتی‌های بزرگ و کشتی‌های یا خصوصیات مانور

غیر عادی

- بسیار مهم است که فرماندهان و افسران اول، قبل از عهده داری وظایف فرماندهی یا سمت افسر اولی کشتی‌های بزرگ یا کشتی‌های دارای خصوصیات کنترلی و مانور غیر عادی، در صورتی که به طور عمده با کشتی‌هایی که تا به حال در آن‌ها خدمت می‌کرده اند متفاوت باشند، تجربه و آموزش مربوط را داشته باشند. به طور کلی چنین ویژگی‌ها در کشتی‌هایی یافت می‌شوند، که دارای ظرفیت بارگیری قابل توجه، طول یا طراحی خاص و یا سرعت زیاد هستند.
- قبل از پیوستن به چنین کشتی‌هایی، بهتر است فرماندهان و افسران اول:
 - از خصوصیات کنترلی کشتی توسط شرکت، به ویژه در رابطه با آگاهی، درک و مهارت فهرست شده در ستون ۲ جدول الف- ۲/۲، تحت عنوان مانور و کنترل کشتی - مشخصه‌های حداقل استاندارد صلاحیت، برای فرماندهان و افسران اول در کشتی‌های دارای ظرفیت ناخالص ۵۰۰ تن یا بیشتر، مطلع شوند؛ و
 - از کلیه وسایل کمکی مانور و دریانوردی نصب شده در کشتی مورد نظر، به منظور استفاده، به طور کامل آشنا شوند، از جمله: قابلیت‌ها و محدودیت‌های مربوط به آن‌ها.
- قبل از به عهده گرفتن فرماندهی یکی از کشتی‌های یاد شده، بهتر است فرمانده آنی، دارای تجربه‌ی کلی مناسب و مکفی به عنوان فرمانده یا افسر اول باشد، و یا:
 - دارای تجربه‌ی مناسب و مکفی، در زمینه‌ی عملیات مانور همان کشتی تحت نظارت یا مانور یک کشتی دارای خصوصیات مانور مشابه باشد؛ یا
 - در یک دوره‌ی شبیه سازی راهبری کشتی تایید شده شرکت کرده باشد، و تاسیسات آن قادر باشد که خصوصیات مانوری چنان کشتی را شبیه سازی کند.^۱

^۱ توجه کنید که مقررات مترادفی در کنوانسیون در بخش‌های قسمت (الف) آیین نامه، برای بخش‌های الف/۵، ب/۵، ج/۵، د/۵، ه/۵، و/۵، ز/۵، و/۵ وجود ندارد.

^۲ الگوی دوره‌ی یا دوره‌های آموزشی سازمان بین‌المللی دریانوردی، ممکن است در تهیه‌ی دوره‌ها کمک کند.

۴ شایستگی‌ها و آموزش اضافی فرماندهان و افسران اول شناورهای با سرعت زیاد و حمایت شده‌ی پویا (دینامیکی)، بهتر است طبق رهنمودهای‌های مربوط سازمان بین‌المللی دریانوردی، در آیین‌نامه‌ی ایمنی شناور حمایت شده‌ی پویا (دینامیکی)، و حسب مورد، آیین‌نامه‌های بین‌المللی سازمان بین‌المللی دریانوردی در مورد ایمنی شناور با سرعت زیاد، مانند: آیین‌نامه‌ی شناور با سرعت زیاد نسخه ۱۹۹۴ و ۲۰۰۰ (۱۳۷۳ و ۱۳۷۹) باشند.

بخش ب-ب/۵^۱

راهنمای مربوط به آموزش افسران و ملوانان مسئول جابه‌جایی کالا، در کشتی‌های حمل‌کننده‌ی عناصر خطرناک و

مضر، به صورت جامد فله

۱ بهتر است آموزش به دو قسمت تقسیم شود، قسمت کلی، شامل: اصول مربوط، و قسمت دیگر، در خصوص اعمال آن اصول در عملیات کشتی. کلیه‌ی مراحل آموزش و تعلیم، بهتر است توسط کارکنانی انجام گیرد، که تجربه‌ی مناسب و شایستگی لازم را داشته باشند و حداقل موضوعات آرایه شده، در بندهای ۲ تا ۱۴ زیر را، پوشش دهند.

اصول

خصوصیات و خواص

۲ خصوصیات فیزیکی و خواص شیمیایی مهم عناصر خطرناک و مضر، که بتوانند به طور مکفی، آرایه دهنده‌ی درک پایه از خطرها و خطرهای ذاتی باشند.

طبقه‌بندی مواد دارای خطرهای شیمیایی

۳ طبقه‌های ۴ تا ۹ کالاهای خطرناک سازمان بین‌المللی دریانوردی و خطرهای وابسته به هر طبقه و موادی که فقط به صورت حجیم مضر می‌باشند، در آیین‌نامه‌ی بین‌المللی کالاهای فله‌ای جامد دریایی مصوب سازمان بین‌المللی دریانوردی، آمده است.

خطرهای سلامتی

۴ خطرناک در صورت تماس با پوست، استنشام، هضم و پرتو آفکنی.

کنوانسیون‌ها، مقررات و توصیه‌ها

- ۵ آشناسازی کلی با الزامات مربوط، در فصل‌های ۲-۷ و کنوانسیون نجات جان اشخاص در دریا - ۱۹۷۴ برابر با ۱۳۵۳ (اصلاح شده).
- ۶ استفاده‌ی کلی و آشناسازی، با آیین‌نامه‌ی بین‌المللی کالاهای فله جامد دریایی مصوب سازمان بین‌المللی دریانوردی، با توجه خاص به:
 - ۱ ایمنی خدمه، شامل: تجهیزات ایمنی، لوازم اندازه‌گیری، استفاده از آن‌ها و به کار گیری عملی و تفسیر نتایج;
 - ۲ خطرهای ناشی از حمل کالاهایی که در انبار کشتی تمایل به جابه‌جایی دارند؛ و
 - ۳ موادی که دارای خطرهای شیمیایی هستند.

^۱ توجه کنید که مقررات مترادفی در کنوانسیون‌ها یا بخش‌های قسمت (الف) آیین‌نامه، برای بخش‌های (الف) ۵/ب، ۵/ج، ۵/د، ۵/ه، ۵/و، ۵/ز، ۵/ح، ۵/ط وجود ندارد.

اعمال مقررات در کشتی

طبقه ۴.۱ - جامدات آتش زا

طبقه ۴.۲ - عناصری که قادر به احتراق ناگهانی هستند

طبقه ۴.۳ - عناصری که در تماس با آب، گازهای آتش زا متصاعد می کنند

۷ حمل، چیش و کنترل درجهی حرارت، به منظور جلوگیری از احتمال انفجار و از هم پاشیدگی؛ طبقه های چیش، پیشگیری های کلی چیش، از جمله آن هایی که قادر به واکنش خود به خود و عناصر مربوط به آن ها بوده، الزامات جداسازی، به منظور جلوگیری از گرما و آتش گرفتن، تصاعد گازهای سمی و آتش زا و تشکیل ترکیبات انفجاری.

طبقه ۵.۱ - عناصر اکسید کننده

۸ حمل، چیش و کنترل درجهی حرارت، به منظور جلوگیری از احتمال انفجار و از هم پاشیدگی، طبقه های چیش، پیشگیری های کلی چیش و الزامات جداسازی به منظور اطمینان از تفکیک آن ها از مواد محترقه، از اسیدها و منابع گرمازا؛ به منظور جلوگیری از حریق، انفجار و تشکیل گازهای سمی.

طبقه ۶.۱ - عناصر سمی

۹ آلوده شدن مواد غذایی، محل های کار و مناطق مسکونی و تهیه.

طبقه ۷ - مواد رادیو اکتیو

۱۰ شاخص حمل و نقل، چیش انواع سنگهای معدنی و عصاره ها (کنسانتره ها)، چیش و جداسازی آن ها از محل اشخاص، فیلم عکاسی خام، ظروف و مواد غذایی، طبقه های چیش، الزامات کلی چیش، الزامات خاص چیش، الزامات تفکیک و فواصل جداسازی، تفکیک از سایر کالاهای خطرناک.

طبقه ۸ - عناصر خورنده

۱۱ خطرهای ناشی از عناصر خیس شده

طبقه ۹ - اقلام و عناصر خطرناک متفرقه

۱۲ موارد و خطرهای وابسته؛ خطر موادی که تنها به صورت حجیم خطرناک هستند (آیین نامه ی بین المللی کالاهای فله ای جامد مصوب سازمان بین المللی دریانوردی)، پیشگیری های کلی و خاص، پیشگیری های حمل و نقل و در زمان کار، الزامات جداسازی.

روش های مقابله با شرایط اضطراری و پیشگیری های ایمنی

۱۳ ایمنی الکتریکی در فضاها ی کالاهای، پیشگیری هایی که برای ورود به فضاها ی بسته، که ممکن است فاقد اکسیژن باشند، در نظر گرفته می شوند؛ اتمسفرهای آتش زا یا سمی، احتمال اثرات حریق در حمل عناصر مربوط به هر طبقه، استفاده از روش های مقابله با شرایط اضطراری در

کشتی‌های حامل کالاهای خطرناک، طرح‌های اضطراری و روش‌هایی که در زمان حوادث، شامل: عناصر خطرناک و مضر به کار برده می‌شوند و حسب مورد، استفاده از اطلاعات اختصاصی در آیین نامه‌ی بین‌المللی کالاهای فله جامد دریایی مصوب سازمان بین‌المللی دریانوردی.

کمک‌های اولیه‌ی پزشکی

۱۴ راهنمای کمک‌های اولیه‌ی پزشکی مصوب سازمان بین‌المللی دریانوردی، برای اعمال در شرایط وقوع حوادث، شامل: کالاهای خطرناک (راهنمای کمک‌های اولیه‌ی پزشکی) و استفاده و اعمال آن به همراه سایر راهنمای‌ها و توصیه‌های پزشکی رادیویی.

بخش ب-ج-۵/۱

راهنمای مربوط به آموزش افسران و ملوانان مسئول، برای جابه‌جایی کالا، در کشتی‌های حامل عناصر بسته‌بندی شده‌ی خطرناک و مضر

۱ بهتر است آموزش به دو قسمت تقسیم شود: قسمت کلی، شامل: اصول مربوط و قسمت دیگر، در خصوص اعمال آن اصول در عملیات کشتی. کلیه‌ی مراحل آموزش و تعلیم، بهتر است توسط پرسنلی انجام گیرد که تجربه‌ی مناسب و شایستگی لازم را داشته باشد و دست کم موضوعات ارائه شده در بندهای ۲ تا ۱۹ زیر را، پوشش دهند.

اصول

خصوصیات و خواص

۲ خصوصیات فیزیکی و خواص شیمیایی مهم عناصر خطرناک و مضر، که بتواند به طور مفیدی، ارائه دهنده‌ی درک پایه از خطرهای و خطرهای ذاتی باشد.

طبقه‌بندی عناصر خطرناک و مضر و مواد دارای خطرهای شیمیایی

۳ طبقه‌های ۱ تا ۹ کالاهای خطرناک، مصوب سازمان بین‌المللی دریانوردی و خطرهای وابسته به هر یک از آن طبقه‌ها.

خطرهای تهدیدکننده‌ی سلامتی

۴ خطرناک در صورت تماس با پوست، استنشام، هضم و پرتو افکنی.

کنوانسیون‌ها، مقررات و توصیه‌ها

۵ آشنا سازی کلی با الزامات مربوطه، از فصول ۲-۲ و ۷ کنوانسیون نجات جان اشخاص در دریا - ۱۹۷۴ برابر با ۱۲۵۳، و ضمیمه‌ی ۳ مارپیل ۷۳/۷۸، شامل: اجرای آن بر اساس آیین نامه‌ی بین‌المللی کالاهای خطرناک دریایی.

^۱ توجه کنید که مقررات مترادفی در کنوانسیون با بخش‌های قسمت (الف) آیین نامه، برای بخش‌های ا، الف/۵/ب، ب/۵/ب، ج/۵/ب، د/۵/ب، ه/۵/ب، و ۵/۵/ب، وجود ندارد.

استفاده و آشناسازی با آیین نامه‌ی بین المللی کالاهای خطرناک دریایی

- ۶ آگاهی کلی از الزامات آیین نامه‌ی بین المللی کالاهای خطرناک دریایی، در ارتباط با اظهارنامه، اسناد، بسته بندی، برچسب و پلاکارد زنی، بارگنج‌های (کانتینرهای) حمل کالا و بسته بندی وسایط نقلیه، مخازن قابل حمل، بارگنج‌های (کانتینرهای) مخزنی و وسایط نقلیه‌ی مخزن دار و سایر واحدهای حمل، مورد استفاده برای عناصر خطرناک.
- ۷ دانش شناخت، علامت گذاری و برچسب زنی، به منظور چیتش، محکم نمودن، تفکیک و جداسازی کالا در انواع مختلف کشتی، مندرج در آیین نامه بین المللی کالاهای خطرناک دریایی.
- ۸ ایضی خدمه، شامل: تجهیزات ایمنی، دستگاه‌های اندازه گیری، استفاده از آن ها، کاربرد عملی و تفسیر نتایج.

اعمال مقررات در کشتی

طبقه‌ی ۱ - مواد منفجره

- ۹ شامل شش بخش خطرناک و ۱۳ گروه سازگار، بسته بندی و انبار مهمات برای حمل مواد خطرناک؛ قابلیت استفاده‌ی ساختاری از وسایط نقلیه و بارگنج‌های (کانتینرهای) حمل کالا؛ مفاد مربوط به چیتش، از جمله: ترتیبات خاص برای چیتش روی عرشه و زیر عرشه؛ جداسازی از کالاهای خطرناک طبقه‌های دیگر در محدوده‌ی طبقه‌ی ۱ و از کالاهای بی خطر؛ حمل و چیتش روی کشتی‌های مسافری؛ مناسب بودن فضاهای ۷؛ پیشگیری‌های امنیتی؛ پیشگیری‌هایی که در طول بارگیری و تخلیه در نظر گرفته شوند.

طبقه‌ی ۲ - گازها (فشرده، مایع، یا محلول تحت فشار)، آتش زاء، غیر آتش زاء، غیر سمی و سمی

- ۱۰ انواع کیسول‌های تحت فشار و مخازن قابل حمل، با استفاده از لوازم بستن و فشار شکن؛ طبقه‌های چیتش، پیشگیری‌های کلی چیتش، شامل: آن‌هایی که مورد استفاده برای حمل گازهای سمی و آتش زا و گازهایی که آلوده کننده دریایی می‌باشند.

طبقه‌ی ۳ - مایعات آتش زا

- ۱۱ بسته بندی، بارگنج‌های (کانتینرهای) مخزن دار، مخازن قابل حمل و وسایط نقلیه‌ی جاده‌ای؛ طبقه‌های چیتش، شامل: الزامات خاص برای محافظه‌ی درونی پلاستیکی؛ پیشگیری‌های کلی چیتش، شامل: آن‌هایی که برای آلوده کننده دریایی کاربرد دارد؛ الزامات جداسازی؛ پیشگیری‌هایی که هنگام حمل مایعات آتش زا در درجه‌ی حرارت‌های زیاد در نظر گرفته می‌شوند.

طبقه‌ی ۴.۱ - جامدات آتش زا

طبقه‌ی ۴.۲ - عناصر قادر به احتراق ناگهانی

طبقه‌ی ۴.۳ - عناصری که در تماس با آب، گازهای آتش زا متصاعد می‌شوند

- ۱۲ انواع بسته بندی ها، حمل و چیتش تحت درجه حرارت‌های کنترل شده به منظور جلوگیری از احتمال انفجار و از هم گسیختگی؛ طبقه‌های چیتش؛ پیشگیری‌های کلی چیتش، شامل آن‌هایی که برای عناصر خود واکنشی و سایر عناصر مربوطه، آلوده کننده‌های دریایی و مواد منفجره‌ی خنثی شده، کاربرد دارد؛ الزامات جداسازی به منظور جلوگیری از گرما و آتش گیری، تصاعد گازهای آتش زا یا سمی و تشکیل ترکیبات انفجاری.

طبقه ۵.۱ - عناصر اکسید کننده

طبقه ۵.۲ - پر اکسیدهای آلی

۱۳ انواع بسته بندی ها؛ حمل و چپش تحت درجه حرارت‌های کنترل شده به منظور جلوگیری از احتمال انفجار و از هم گسیختگی؛ طبقه‌های چپش؛ پیشگیری‌های کلی چپش، شامل آن‌هایی که برای آلوده کننده‌های دریایی، کاربرد دارند؛ الزامات جداسازی به منظور اطمینان از جداسازی با مواد قابل احتراق، از اسیدها و منابع گرمازا به منظور جلوگیری از حریق، انفجار و تشکیل گازهای سمی؛ پیشگیری‌هایی به منظور به حداقل رساندن اصطکاک و ضربه، که می‌تواند موجب از هم گسیختگی شود.

طبقه ۶.۱ - عناصر سمی

طبقه ۶.۲ - عناصر عفونت زا

۱۴ انواع بسته بندی ها، طبقه‌های چپش؛ پیشگیری‌های کلی چپش، شامل آن‌هایی که در مورد مواد سمی، مایعات آتش زا و آلوده کننده‌های دریایی کاربرد دارند؛ الزامات جداسازی، به ویژه توجه به این که خصوصیات مشترک مربوط به این عناصر، توانایی آن‌ها در مرگ یا صدمه به سلامتی انسان‌ها می‌شود؛ انجام اقدامات پاک سازی در شرایط نشت.

طبقه ۷ - مواد رادیو اکتیو

۱۵ انواع بسته بندی ها؛ شاخص حمل در ارتباط با چپش و جداسازی؛ چپش و جداسازی آن‌ها از اشخاص، فیلم عکاسی خام و ظرف‌ها و مواد غذایی؛ طبقه‌های چپش؛ الزامات کلی چپش؛ الزامات جداسازی و فواصل جداسازی؛ جداسازی از سایر کالاهای خطرناک.

طبقه ۸ - عناصر خورنده

۱۶ انواع بسته بندی ها، طبقه‌های چپش؛ پیشگیری‌های کلی چپش، شامل آن‌هایی که در مورد خورنده ها، مایعات آتش زا و آلوده کننده‌های دریایی کاربرد دارند؛ الزامات جداسازی، توجه خاص به این که خصوصیات مشترک این عناصر، توانایی آن‌ها در وارد آوردن خسارت شدید به سلول زنده است.

طبقه ۹ - مواد و عناصر خطرناک متفرقه

۱۷ مثال‌هایی از خطرناک، شامل: خطرهای ناشی از آلوده کننده‌های دریایی

پیشگیری‌های ایمنی و روش‌های مقابله با شرایط اضطراری

۱۸ ایمنی الکتریکی در فضاهای کالا؛ پیشگیری‌هایی که برای ورود به فضاهای بسته، که ممکن است، فاقد اکسیژن باشند در نظر گرفته می‌شوند، اتمسفرهای آتش زا یا سمی؛ اثرات احتمالی نشت یا حریق در زمان حمل عناصر هر طبقه؛ بررسی وقایع روی عرشه یا زیر عرشه؛ استفاده از روش‌های مربوط به مقابله با شرایط اضطراری مصوب سازمان بین‌المللی دریانوردی برای کشتی‌های حامل کالاهای خطرناک؛ طرح‌ها و روش‌های مقابله با شرایط اضطراری که در صورت بروز حوادث شامل: عناصر خطرناک باید پیگیری شود.

کمک‌های اولیه پزشکی

۱۹ راهنمای مربوط به کمک‌های اولیه پزشکی مصوب سازمان بین‌المللی دریانوردی، برای استفاده در حوادث شامل کالاهای خطرناک به منظور استفاده و کاربرد، به همراه سایر راهنماها و توصیه‌های پزشکی توسط رادیو.

بخش ب- ۱۵/د

راهنمای مربوط به اعمال مفاد کنوانسیون - اس تی سی دلیویو، در مورد واحدهای متحرک فرا ساحل

- ۱ اعمال مفاد کنوانسیون - اس تی سی دلیویو، در مورد خدمه دریایی واحدهای متحرک فرا ساحل، دارای نیروی محرکه‌ی عازم سفر.
- ۲ مفاد کنوانسیون - اس تی سی دلیویو، که به واحدهای متحرک فرا ساحل، بدون نیروی محرکه یا به واحدهای متحرک فرا ساحل در محل ثابت اعمال نمی‌شود.
- ۳ هنگام بررسی استانداردهای مناسب برای آموزش و صدور گواهینامه، در زمانی که یک واحدهای متحرک فرا ساحل در محل ثابت است، بهتر است کشور ثبت کننده آن واحد، توصیه‌های مربوط و مصوب سازمان بین‌المللی دریانوردی را در نظر بگیرد. به ویژه، کلیه‌ی اعضا خدمه دریایی روی واحدهای متحرک فرا ساحل دارای نیروی محرکه و حسب لزوم، در واحدهای دیگر بهتر است، الزامات کنوانسیون - اس تی سی دلیویو، (اصلاح شده) را احراز کنند.
- ۴ لازم است واحدهای متحرک فرا ساحل با نیروی محرکه، در سفرهای بین‌المللی، اسناد تامین ایمن خدمه را روی واحد به همراه داشته باشند.
- ۵ واحدهای متحرک فرا ساحل در محل ثابت، تابع قوانین وضع شده توسط کشور ساحلی است، که در منطقه‌ی انحصاری اقتصادی آن کشور ساحلی عملیات دارند. این چنین کشورهای ساحلی، ممکن است، توصیه‌های مربوط و مصوب سازمان بین‌المللی دریانوردی را در نظر داشته باشند، و بهتر است استانداردهای بیشتری را برای واحدهای متحرک فرا ساحل ثبت شده در کشورهای دیگر، نسبت به استانداردهای قابل اعمال به واحدهای متحرک فرا ساحل ثبتی در آن کشور ساحلی، در نظر بگیرند.
- ۶ کلیه‌ی خدمه‌ی خاص استخدام شده روی واحدهای متحرک فرا ساحل (چه دارای نیروی محرکه باشند یا نباشند)، بهتر است، طبق توصیه‌های مربوط و مصوب سازمان بین‌المللی دریانوردی، دوره‌ی آموزش ایمنی پایه و آشناسازی مناسب را گذرانده باشند.

بخش ب- ۲۵/ه

راهنمای مربوط به آموزش و نایبستگی‌های فرماندهان و افسران نگهبان مسئول ناوبری در شناورهای پشتیبانی فرا ساحل

- ۱ اهمیت دارد که فرماندهان و افسران شاغل در عملیات پشتیبانی فرا ساحل، از تجربه‌ی مربوط یا آموزش قبل از عهدہ داری وظایف روی شناورهای پشتیبانی فرا ساحل برخوردار باشند. بهتر است، تاکید بر تجربه‌ی عملیاتی روی واحد، یا ترکیبی از تجربه عملیاتی و آموزش با سامانه شبیه ساز باشد.
- ۲ بهتر است فرماندهان و افسران، از خصوصیات کنترلی و قابلیت مانور خاص، که بین شناورهای پشتیبانی فرا ساحل مشترک است، آگاهی داشته باشند.
- ۳ بیش از انجام عملیات پشتیبانی فرا ساحل، بهتر است فرمانده و افسران:
 ۱. از صنعت فرا ساحل و واژه‌های مورد استفاده در عملیات مختلف، آگاهی داشته باشند؛

۱ توجه کنید که مقررات مترادفی در کنوانسیون یا بخش‌های قسمت (الف) آیین نامه، برای بخش‌های (الف) سب، ب/سب، ج/سب، د/سب، ه/سب، و/سب، ز/سب، و وجود ندارد.
 ۲ توجه کنید که مقررات مترادفی در کنوانسیون یا بخش‌های قسمت (الف) آیین نامه، برای بخش‌های (الف) سب، ب/سب، ج/سب، د/سب، ه/سب، و/سب، ز/سب، و وجود ندارد.

۲. از اهمیت نگهداری فاصله‌ی عملیاتی ایمن، در کلیه‌ی اوقات هنگام کار در تاسیسات یا محل فرا ساحل آگاهی لازم داشته باشند؛
 ۳. از مانور شناور و ماندن در محل مورد نظر، تحت شرایط مختلف هوا آگاهی داشته باشند؛
 ۴. عوامل طراحی خاص این شناورها را درک کنند؛ و
 ۵. از نیاز برخورداری از عدم نادیده گرفتن و چشم انداز نواحی کار به طور نامحدود، آگاهی لازم را داشته باشند.
- ۴ هنگام حضور روی شناور پشتیبانی فرا ساحل، بهتر است فرمانده و افسران:
۱. از خصوصیات راهبری و رفتار شناورهای مجهز به سامانه‌ی‌های مختلف نیروی محرکه آگاهی داشته باشند؛ و
 ۲. قادر به انجام عملیات با شناور پشتیبانی فرا ساحل، در نزدیکی تاسیسات فرا ساحل و سایر شناورها باشند.
- ۵ بهتر است فرمانده، این موضوع را درک کند، که سایر خدمه‌ی روی شناور و مشغول در عملیات پشتیبانی فرا ساحل، نیازمند آشنایی با وظایف خود هستند.

عملیات مربوط به کار با لنگر در شناورهای پشتیبانی فرا ساحل

- ۶ اهمیت دارد که فرماندهان و افسران نگهبان مسئول ناوبری، در شناورهای پشتیبانی فرا ساحل که وظیفه‌ی عملیات مربوط به کار با لنگر را به عهده دارند، دارای تجربه و آموزش مربوط به آن باشند.
 - ۷ بیش از انجام عملیات مربوط به کار با لنگر، بهتر است فرماندهان و افسران نگهبان مسئول ناوبری:
 ۱. از خصوصیات راهبری کشتی، در ارتباط با کار با عملیات لنگر در موارد زیر، آگاهی کامل داشته باشند؛ اما نمی توان این آگاهی را تنها به موارد زیر محدود کرد:
 - ۱.۱. دریانوردی و ماندن در یک موقعیت،
 - ۱.۲. راهبری کشتی،
 - ۱.۳. آگاهی کامل از تعادل شناورهای پشتیبانی فرا ساحل، به ویژه ترکیب زاویه‌ی کم حداکثر جی‌زده، عرشه‌ی باز پایین و نیروهای بزرگ خارجی. استفاده از محاسبه گر بارگیری و اختلاف بین کشتی با اعطاف پذیری کم و کشتی سرسخت و محسط کار مطلوب روی عرشه. کاهش بالقوه‌ی تعادل، با استفاده از دستگاه‌های ضد خمش عرضی کشتی، و
 - ۱.۴. عملیات در مناطق خطرناک چاه‌های نفتی، شامل: شناخت محل هر گونه خطوط لوله یا سایر ساختارهای روی بستر دریا، در ناحیه‌ی ای که احتمال استفاده از لنگرها یا سایر تجهیزات مهار وجود دارند؛ و
 ۲. آگاهی کامل در استفاده از کلیه‌ی وسایل و سامانه‌های نصب شده در کشتی مورد نظر و دیگر کار با لنگر، از جمله، شامل: توانایی‌ها و محدودیت‌های آن‌ها در موارد زیر، و نه تنها محدود به آن‌ها:
 - ۲.۱. استفاده از نیروهای مختلف رانش، سنتی یا سمت (ایزیموت)،
 - ۲.۲. برداشتن، راهبری، بلند کننده‌ی سنگین، یدک کشی، کار با لنگر و انداختن لنگرها برای دکل‌های فرا ساحل، دویه‌ها و تاسیسات،
 - ۲.۳. یدک کشی دکل‌ها، دویه‌ها و سایر شناورها،
 - ۲.۴. عملیات بلند کردن و یدک کشی توسط دوارها تا کشتی ۶۰۰ متریک تن،
 - ۲.۵. آگاهی از جزئیات کامل، عملیات اصلی یدک کشی- و دوارهای مرتبط با کار لنگر؛ به ویژه کاربرد دستگاه‌های محدود کننده‌ی فشار بار و سامانه‌های رهاسازی و تجهیزات وابسته، مانند: میخ‌های/ میله‌های یدک کشی و متوقف کننده‌ی ها، و
 - ۲.۶. تفاوت مهم بین رها سازی اضطراری قلاب‌های یدک کشی و دوارها
- ۸ فرماندهان و افسران نگهبان مسئول ناوبری، هنگامی که مسئولیت راهبری کار با لنگر را به عهده می‌گیرند، بهتر است تجربه‌ی مناسب و مکفی، تحت نظارت در چند جابه جایی دکل، که از نظر مرجع دریایی مناسب در نظر گرفته شود را دارا باشند. آموزش، ممکن است به طور تکمیلی، با گذراندن یک دوره‌ی شبیه ساز انجام شود.

بخش ب- و/۱۵

راهنمای مربوط به آموزش و تجربه برای خدمه‌ی کاربر سامانه‌های تعیین موقعیت پویا (دینامیکی)

۱. تعیین موقعیت پویا (دینامیکی)، به عنوان سامانه‌ای تعریف می‌شود که توسط آن، موقعیت و مسیر یک شناور موتوردار، با استفاده از واحدهای محرکه‌ی خود، به طور خودکار کنترل می‌شود.
۲. خدمه‌ی شغال، در عملیات سامانه‌ی موقعیت یاب پویا (دینامیکی)، بهتر است تجربه‌ی عملی و آموزش مربوط به آن را گذرانده باشند. جزئیات نظری این آموزش، بهتر است کاربر موقعیت یاب پویا (دینامیکی) را قادر به درک عملیات سامانه‌ی موقعیت یاب پویا (دینامیکی) و اجزای آن کند. آگاهی، درک و تجربه‌ی به دست آمده، می‌تواند خدمه را، با توجه خاص به ایمنی جان اشخاص در دریا و حفاظت محیط زیست دریایی، قادر به شرکت در عملیات شناورها به طور ایمن در موقعیت یاب پویا (دینامیکی) کند.
۳. محتوای آموزش و تجربه، می‌تواند شامل اجزای زیر از سامانه‌ی موقعیت یاب باشد:
 ۱. ایستگاه کنترل موقعیت یاب پویا (دینامیکی)؛
 ۲. تولید و مدیریت نیرو؛
 ۳. واحدهای محرکه؛
 ۴. سامانه‌های مرجع موقعیت
 ۵. سامانه‌های مرجع مسیر؛
 ۶. سامانه‌های مرجع محیط زیستی؛ و
 ۷. سامانه‌های مرجع نیروهای خارجی، مانند: نشان دهنده‌های تنش طاب نگهدارنده.

۴. آموزش و تجربه، ممکن است پوشش دهنده‌ی گسترده‌ی وسیعی از عملیات معمول موقعیت یاب پویا (دینامیکی)، هم چنین، مدیریت خطاهای موقعیت یاب پویا (دینامیکی)، نواقص، حوادث و اضطرارها باشد، تا اطمینان حاصل شود که عملیات، ادامه یا به طور ایمن خاتمه می‌یابد. آموزش، بهتر است فقط محدود به کاربران و فرماندهان موقعیت یاب پویا (دینامیکی) نباشد؛ سایر خدمه‌ی روی موقعیت یاب پویا (دینامیکی)، مانند افسران مهندس و فنی الکترونیک، ممکن است نیازمند آموزش و تجربه‌ی بیش‌تر باشند، تا اطمینان حاصل شود که آن‌ها قادر به انجام وظایف خود، روی شناور موقعیت یاب پویا (دینامیکی) هستند. بهتر است به انجام تمرین‌های مناسب موقعیت یاب پویا (دینامیکی)، به عنوان بخشی از آموزش و تجربه روی این شناورها توجه شود. کاربران موقعیت یاب پویا (دینامیکی)، بهتر است از نوع و هدف استاد وابسته به عملیات موقعیت یاب پویا (دینامیکی)، مانند: دستورالعمل‌های عملیاتی، حالت‌های نقص و اثرات واکاوای و توانایی‌های ثبت مسیرها آگاهی داشته باشند.
۵. بهتر است همه‌ی آموزشها، توسط خدمه‌ی برخوردار از تجربه‌ی مناسب و تا حد مطلوب شایسته آرازه شود.
۶. به محض یوستن به شناوری که عملیات مربوط به موقعیت یاب پویا (دینامیکی) را بر عهده دارد، فرمانده، کاربران و سایر خدمه‌ی آموزش دیده موقعیت یاب پویا (دینامیکی)، بهتر است با تجهیزات خاص نصب شده و خصوصیات شناور آشنا شوند. بهتر است به طبیعت کار شناور و اهمیت سامانه‌ی موقعیت یاب پویا (دینامیکی) برای این کار، توجه خاص شود.

بخش ب- ز/۲۵

راهنمای مربوط به آموزش فرماندهان و افسران کشتی‌هایی که در آب‌های قطبی، عملیات انجام می‌دهند^۱

۱. مهم است که فرماندهان، افسران نگهبان مسئول ناوبری و افسران نگهبان مسئول موتور روی کشتی‌هایی که در آب‌های قطبی تردد می‌کنند، آموزش و تجربه‌ی مربوط به آن را به قرار زیر گذرانده باشند:

^۱ توجه کنید که مقررات مترادفی در کنوانسیون یا بخش‌های قسمت (الف) از آیین نامه، برای بخش‌های، الف-۵، ب-۵، ج-۵، د-۵، ه-۵، و-۵، و-۵، وجود ندارد.

^۲ توجه کنید که مقررات مترادفی در کنوانسیون یا بخش‌های قسمت (الف) آیین نامه، برای بخش‌های، الف-۵، ب-۵، ج-۵، د-۵، ه-۵، و-۵، وجود ندارد.

^۳ مراجعه کنید به قطع‌نامه‌ی شماره‌ی ۱۰۲۳ مجمع بیست و ششم سازمان بین‌المللی دریانوردی، در مورد رهنمودهای عملیات کشتی‌ها در آب‌های قطبی

۱. بیش از عهده داری وظایف روی این کشتی ها:
 - ۱.۱. برای فرماندهان و افسران نگهبان مسئول ناوبری، آموزش، شامل ارایه‌ی دانش پایه، حداقل در ارتباط با موضوعات اشاره شده در بندهای ۲ تا ۱۱ زیر باشد، و
 - ۱.۲. برای افسران نگهبان مسئول موتور، آموزش، شامل ارایه‌ی دانش پایه، حداقل در ارتباط با موضوعات اشاره شده در بندهای ۳، ۴ و ۱۰ و ۱۱ زیر باشد.
۲. فرماندهان و افسران سر مهندس، بهتر است دارای تجربه‌ی مناسب و مکفی در عملیات کشتی‌های واقع در آب‌های قطبی باشند.

خصوصیات یخ - مناطق یخی

۲. تفسیرهای مختلف از نقشه‌های مناطق یخی و آگاهی از محدودیت‌های اطلاعات هواشناسی و اقیانوس‌شناسی، فیزیک یخ، تشکیل، رشد، سنوات و مراحل ذوب؛ انواع یخ و تراکم آن ها؛ فشار یخ؛ میزان اصطکاک حاصل از یخ پوشیده شده با برف؛ مفهوم مه پاش یخ و بالا آمدن یخ؛ پیشگیری‌ها علیه بالا آمدن یخ و کاهش تاخیر آن؛ طرز رفتار یخ در نواحی و فصول مختلف، از جمله تفاوت بین قطب شمال و جنوب؛ تشخیص نتایج تغییر سریع در شرایط یخ و هوا؛ حرکت کوه‌های یخی و توده‌ی یخ.

عملکرد کشتی در یخ و هوای سرد

۳. خصوصیات شناور؛ انواع شناور، طراحی‌های بدنه؛ الزامات مربوط به یخ تقویت شده؛ کلاس یخ در موسسات رده بندی مختلف - کلاس قطبی و مقررات محلی؛ محدودیت‌های کلاس‌های یخ؛ زمستانی شدن و آمادگی شناور؛ عملکرد سامانه‌ی درجه حرارت کم.

طراحی سفر و مسیر عبور برای یک کشتی در یخ^۱

۴. در صورت امکان تهیه‌ی طرح مسیر عبور و راه‌های ایمن، به منظور اجتناب از رویارویی با یخ. شامل: تفسیر فرم‌های مختلف تصویر یخ و داده، برای افزایش آمادگی برای طراحی راهبردی مسیر عبور؛ ورود یخ از آب آزاد به منظور اجتناب از رویارویی با کوه‌های یخی و شرایط خطرناک یخ؛ دریاوردی؛ تعیین زمان ایمن یا غیر ایمن برای ورود به مناطق دارای یخ یا کوه‌های یخی، بعلت تاریکی، موج، مه یا فشار یخ.

عملیات و راهبری کشتی در یخ

۵. آمادگی و ارزیابی خطر بیش از نزدیک شدن به آب‌های یخ بسته؛ عملیات بدون کمک شناورها با کلاس یخ متفاوت در انواع یخ مختلف؛ سرعت ایمن در منطقه‌ای که یخ با کوه‌های یخی وجود دارند؛ مخابره با کشتی یخ شکن و سایر شناورها؛ دریاوردی در مناطق مختلف متراکم و پوشیده از یخ؛ آگاهی از افزایش انرژی حرکتی؛ استفاده از کوه‌های یخی به منظور پناه گیری و دسترسی از راه توده‌ی یخی.
۶. استفاده از انواع مختلف سامانه‌ی جلوگیری و بکمان، شامل: آگاهی از قدرت و محدودیت‌های مربوط به توانایی سامانه؛ استفاده از سامانه‌های زاویه‌ی خمش و تراز کشتی، فشار بار روی موتور و مسایل سرمایه‌ی.

مقررات و توصیه‌ها

۷. الزامات محلی برای ورود به مناطق مختلف، شامل: معاهده‌ی قطب جنوب؛ توصیه‌ها و مقررات بین‌المللی.

^۱ مراجعه کنید به قطع نامه شماره‌ی ۹۹۹ بیست و پنجمین اجلاس مجمع سازمان بین‌المللی دریاوردی، راجع به رهنمودهای مربوط به طراحی سفر برای کشتی های مسافری که در مناطق دور دریاوردی می کنند.

محدودیت‌های تجهیزاتی

۸ استفاده از کمک‌های دریانوردی زمینی و خطرهای وابسته در آب‌های قطبی؛ اشتباهات قطب نما در عرض‌های بالا؛ تمایز بین اهداف راداری و ویژگی‌های یخ در پارازیت‌های یخی؛ محدودیت‌های سامانه‌های موقعیت یاب الکترونیکی در عرض بالا؛ محدودیت‌ها در نقشه‌های دریایی و توضیحات راهنما؛ محدودیت‌ها در سامانه‌های مخابراتی.

پیشگیری‌های ایمنی و روش‌های مقابله با شرایط اضطراری

- ۹ در دسترس بودن اطلاعات آب‌نگاری (هیدروگرافی) کافی به منظور برخورداری از دریانوردی ایمن؛ پیشگیری‌های لازم در زمان دریانوردی در آب‌هایی که به اندازه‌ی کافی نقشه برداری نشده اند؛ محدودیت‌های مربوط به آمادگی و مسئولیت تجسس و نجات، شامل: سامانه جهانی اضطرار و ایمنی دریانوردی ناحیه ی-۴، و محدودیت تسهیلات ارتباطی تجسس و نجات؛ آگاهی از طرح اقتضایی؛ آگاهی از روش‌های یذک کشتی؛ ارزش تماس با سایر کشتی‌ها و سازمان محلی تجسس و نجات؛ تشخیص خطر، هنگامی که خدمه در معرض درجه‌ی حرارت کم قرار می‌گیرند؛ روش‌ها و فنون ترک کشتی و بقا در یخ؛ مشکل خستگی خدمه به علت صلا و لرزش؛ حمل منابع اضافی، مانند: سوخت، غذا و لباس بیش‌تر؛ آگاهی از نتایج مخرب ناشی از حوادث در آب‌های قطبی.
- ۱۰ ایجاد روش‌های انجام ایمن کار، آگاهی از خسارت وارده به تجهیزات و بدنه که به طور معمول حادث می‌شود و چگونگی اجتناب از آن‌ها؛ محدودیت‌های مربوط به سامانه‌های اطفای حریق.

بررسی‌های محیط زیستی

- ۱۱ مناطق دریایی حساس برای تخلیه؛ مناطق ممنوعه برای کشتیرانی که بهتر است از تردد در آن اجتناب شود؛ نواحی خاص مقرر در کنوانسیون مارپل؛ محدودیت‌های تجهیزات مربوط به نشت نفت؛ طرح مبتنی بر پذیرش افزایش حجم زباله، آب خن، لجن سوخت، فاضلاب و غیره؛ نتایج آلودگی در هوای سرد.

- ۱۰.۲. لباس آتش نشان ها، تجهیزات شخصی؛ دستگاه تنفسی؛ وسایل به هوش آوردن؛ ماسک و کلاه ضد دود؛ طناب نجات و طناب مهار ضد حریق؛ و محل آن‌ها روی کشتی، و
- ۱۰.۳. تجهیزات کلی، از جمله لوله‌های آتش نشانی، نازل‌ها یا سرشلنگ ها، اتصالات، تبرهای مورد استفاده در اطفای حریق؛ خاموش کننده‌های قابل حمل حریق؛ پوشش‌ها یا روکش‌های خفه کننده‌ی حریق؛
۱۱. ترتیبات و ساختار، شامل: مسیرهای فرار؛ تجهیزات خارج کردن گاز مخازن؛ تقسیم بندی ساختاری طبقه‌ی - ای، بی و سی؛ سامانه‌های گاز خنثی؛
۱۲. سازمان اطفای حریق کشتی، شامل: آژیر کلی؛ طرح‌های کنترل حریق، ایستگاه‌های تجمع و وظایف هر یک از افراد؛ ارتباطات، از جمله ارتباط کشتی با ساحل در زمان حضور در بندر؛ روش‌های ایمنی پرسنلی؛ تمرین‌های زمان بندی شده روی کشتی؛ سامانه‌های گشت؛
۱۳. آگاهی عملی از روش‌های به هوش آوردن؛
۱۴. روش‌های اطفای حریق، شامل: به صدا در آوردن آژیر؛ شناسایی و جدا کردن محل؛ به آب انداختن؛ باردارنده؛ سرمایش؛ خفه کردن حریق؛ خاموش کردن؛ نگره‌بندی به منظور عدم آتش گیری مجدد؛ خارج کردن دود؛ و
۱۵. مواد اطفای حریق، شامل: آب، جت پاش جامد، افشانه، مه، آب گرفتگی؛ فوم با انبساط زیاد، متوسط و کم؛ دی اکسید کربن؛ فوم تشکیل دهنده لایه آبی؛ پودر شیمیایی خشک؛ تجهیزات و پیشرفت‌های جدید علمی.

آموزش عملی

۳. بهتر است آموزش عملی ارایه شده در زیر، در فضاهایی برگزار شود، که به طور واقعی، شرایط آموزش را ایجاد می‌کند (مانند: شرایط شبیه سازی شده روی کشتی)، و در هر زمانی عملی و امکان پذیر باشد؛ بهتر است در تاریکی و هم چنین، در روشنایی روز انجام شود و بتواند به فراگیران توانایی زیر را بدهد:
 ۱. استفاده از انواع خاموش کننده‌های قابل حمل؛
 ۲. استفاده از لوازم خود تنفسی؛
 ۳. خاموش کردن حریق‌های کوچک‌تر، مانند: حریق‌های برقی، حریق‌های نفتی و حریق‌های پروپین؛
 ۴. خاموش کردن آتش‌های گسترده با آب (جت و نازل‌های مه پاش)؛
 ۵. خاموش کردن حریق با فوم، پودر، یا هر گونه ماده‌ی شیمیایی دیگر؛
 ۶. ورود و عبور از میان محفظه‌ای که در آن، فوم با انبساط زیاد تزریق شده است، همراه با طناب نجات، اما بدون لوازم مربوط به تنفس؛
 ۷. اطفای حریق در فضاهای بسته‌ی پر از دود، پوشیدن لوازم خود تنفسی؛
 ۸. خاموش کردن آتش با آب مه پاش یا هر گونه مواد اطفای حریق مناسب، در کابین محل مسکونی یا سوتورخانه‌ی شبیه سازی شده با حریق و دود غلیظ؛
 ۹. خاموش کردن حریق نفت با مانتور مه پاش و سر شیلنگ‌های افشانه‌ای؛ پودر شیمیایی خشک یا مانتور فوم‌پاش؛
 ۱۰. انجام عملیات نجات در فضای پر از دود، پوشیدن لوازم تنفسی.

کلیات

۴. بهتر است فراگیران، از لزوم حفظ حالت آمادگی روی کشتی، آگاهی پیدا کنند.

کمک‌های اولیه‌ی مقدماتی^۱

۵ آموزش کمک‌های اولیه مقدماتی مورد لزوم مندرج در مقرره‌ی ۶/۱ به عنوان قسمتی از آموزش پایه، بهتر است در مراحل اولیه، آموزش شفلی، ترجیحاً در طول آموزش و قبل از اعزام به دریا آرایه شود، تا دریانوردان بتوانند به محض رو به رو شدن با حوادث یا سایر اضطرارهای پزشکی و تا حضور شخصی که در استفاده از کمک‌های اولیه‌ی پزشکی مهارت دارد، یا حضور شخصی که عهده دار مراقبت پزشکی روی کشتی است، اقدامات فوری را انجام دهند.

ایمنی شخصی و مسئولیت‌های اجتماعی^۱

- ۶ بهتر است مراجع دریایی، اهمیت ارتباطات و مهارت در زبان را به منظور برقراری ایمنی جان اشخاص و حفاظت از مایملک در دریا و جلوگیری از آلودگی دریایی در نظر داشته باشند. با توجه به خصوصیت بین المللی بودن صنعت دریانوردی، اتکا به ارتباطات بیانی از کشتی به کشتی و از کشتی به ساحل، افزایش استفاده از خدمه‌ی با زبان‌های مختلف، و توجه به این که اعضا خدمه بهتر است قادر به ارتباط با مسافران در هنگام اضطرار باشند، تصویب یک زبان مشترک برای ارتباطات دریانوردی، می‌تواند موجب ارتقای کار ایمن توسط کاهش خطر اشتباه انسانی در تبادل اطلاعات اساسی شود.
- ۷ زبان انگلیسی اگر چه جهانی نیست، اما با کار مشترک، به سرعت می‌تواند به منزله‌ی یک زبان استاندارد ارتباطی برای مقاصد ایمنی دریانوردی شود، که قسمتی از این روند به خاطر استفاده از جملات استاندارد ارتباط دریایی مصوب سازمان بین‌المللی دریانوردی است.
- ۸ بهتر است مراجع دریایی، توجه به مناقمی کنند که در اثر حصول اطمینان از توانایی دریانوردان، حداقل در استفاده از لغات انگلیسی مقدماتی، با تأکید بر واژه‌ها و شرایط دریایی حاصل می‌شوند.

بخش ب-۶/۲

راهنمای مربوط به صدور گواهینامه‌ی حرفه‌ای شناور بقاء، قایق‌های نجات و قایق‌های سریع نجات

- ۱ بهتر است متقاضی، قبل از شروع آموزش، از الزامات مربوط به سلامت پزشکی، به ویژه مربوط به حواس بینایی و شنیداری برخوردار باشد.
- ۲ بهتر است آموزش، مربوط به مفاد کنوانسیون بین المللی نجات جان اشخاص در دریا (اصلاح شده) باشد.
- ۳ اعضا، ممکن است آموزش و تجربه روی کشتی (مانند شرکت در تمرین‌ها) را به منظور حصول استاندارد صلاحیت مورد لزوم جدول الف-۱-۶/۲ در موضوعات مشخص شده در بندهای ۶.۱.۲، ۶.۱.۳، ۶.۱.۴، ۶.۲.۱ و ۶.۲.۵ بخش الف ۶/۲ بپذیرند. بهتر است مراجع دریایی، در نظر داشته باشند که آموزش روی کشتی، در این موارد تنها، در زمانی که شرایط هوا مساعد است و مقررات بندری اجازه می‌دهد، می‌تواند انجام شود.

بخش ب-۶/۳

راهنمای مربوط به آموزش پیشرفته‌ی اطفای حریق

(مفادی وجود ندارد)

بخش ب-۶/۴

راهنمای مربوط به الزامات کمک‌های اولیه پزشکی و مراقبت پزشکی

- ۱ برنامه‌های آموزشی دریانوردان، به منظور عهده دار شدن کارها، وظایف و مسئولیت‌های فهرست شده در ستون ۱ جدول الف-۱-۶/۴ مندرج شده است، تا کمک‌های اولیه‌ی پزشکی روی کشتی را، یا در نظر گرفتن رهنمودهای تجدید نظر شده در راهنمای بین المللی پزشکی برای کشتیها، حسب مورد، آرایه دهند.

^۱ الگوی دوره یا دوره‌های آموزشی سازمان بین‌المللی دریانوردی، ممکن است در تهیه دوره‌ها کمک کند

بخش ب-۶/۵

راهنمای مربوط به آموزش و صدور گواهینامه برای افسران امنیتی کشتی

- ۱ بهتر است آموزش، مربوط به مفاد آیین نامه‌ی بین المللی امنیت بنادر و کشتی ها، و کنوانسیون ایمنی جان اشخاص در دریا (اصلاح شده) باشد^۱.
- ۲ در پایان آموزش، بهتر است افسر امنیت کشتی، دارای آگاهی مکفی از زبان انگلیسی، به گونه ای باشد، که بتواند پیام‌های مربوط به کشتی یا تسهیلات امنیتی بندری را به درستی تفسیر و ارتباط لازم را برقرار کند.
- ۳ در شرایط خاص و ضروری، هنگامی که شخص دارای گواهینامه‌ی مهارت، به عنوان افسر امنیت کشتی، به طور موقت در دسترس نباشد، ممکن است مرجع دریایی به یک دریانورد دارای وظایف و مسئولیت خاص امنیتی و آگاه از طرح امنیتی کشتی اجازه دهد تا به عنوان افسر امنیتی انجام وظیفه کند و کلیه وظایف و مسئولیت‌های اجرایی افسر امنیت کشتی را، تا رسیدن به بندر بعدی یا برای مدت زمانی که از ۳۰ روز تجاوز نکند، هر کدام که بیشتر شود، به عهده گیرد. بهتر است شرکت، در اسرع وقت ممکن، مقامات ذی صلاح بندر یا بنادر بعدی را از تریاتی که انجام شده است آگاه سازد.

بخش ب-۶/۶

راهنمای مربوط به حداقل الزامات اجباری، برای آموزش و تعلیمات در زمینه‌ی امنیت کلیه دریانوردان

آشناسازی و آگاهی امنیتی

- ۱ دریانوردان و خدمه‌ی روی کشتی به منزله کارشناس امنیتی محسوب نمی شوند و هدف مفاد این کنوانسیون یا آیین نامه نیز، این نیست که آن‌ها را تبدیل به متخصص امنیتی کند.
- ۲ بهتر است دریانوردان و خدمه روی کشتی، آموزش مکفی مربوط به امنیت یا آموزش دستورالعمل‌ها و آشنایی در ارتباط با آن‌ها را فرا گیرند، به طوری که با آگاهی و درک مطلوب از انجام وظایف محوله به آن‌ها، به طور جمعی کمک به ارتقای امنیت دریانوردی کنند.
- ۳ دریانوردانی که برای آنان وظایف امنیتی تعیین نمی شود، بهتر است آموزش یا تعلیمات مبنی بر آگاهی امنیتی، تنظیم شده در بخش الف-۶/۶، را دست کم یک بار در طول دوره‌ی خدمت خود به پایان رسانند. اگر دریانوردان یا خدمه‌ی روی کشتی، الزامات مقرره‌ی ۶/۶، در خصوص آشنایی با امنیت را احراز کرده و در تمرین‌ها و مانورهای مورد لزوم، به موجب آیین نامه‌ی بین المللی امنیت بنادر و کشتی‌ها شرکت کنند، لزومی به گذراندن دوره‌ی مجدد یا تجدید اعتبار این آموزش نخواهند داشت.

دریانوردانی که وظایف امنیتی برای آن‌ها تعیین می‌شود

- ۴ اصطلاح «با وظایف تعیین شده‌ی امنیتی» در بخش الف-۶/۶ بیان کننده وظایف خدمه ای است، که دارای وظایف امنیتی و مسئولیت‌های خاص، طبق طرح امنیت کشتی هستند.
- ۵ بهتر است دریانوردان با وظایف امنیتی تعیین شده، آموزش تنظیم شده در بخش الف-۶/۶ را دست کم یک بار در طول دوره‌ی خدمت خود به پایان برسانند. اگر دریانورد یا خدمه‌ی روی کشتی، الزامات مقرره‌ی ۶/۶ در خصوص آشنایی با امنیت را احراز کرده و در تمرین‌ها و مانورهای مورد لزوم، به موجب آیین نامه‌ی بین المللی امنیت بنادر و کشتی‌ها شرکت کنند، لزومی به گذراندن دوره‌ی مجدد یا تجدید اعتبار این آموزش نخواهند داشت.
- ۶ آنان که ارایه دهنده «آموزش آشنایی با موارد امنیتی»، طبق بخش الف-۶/۶ هستند، لزومی ندارد که از آن‌ها خواسته شود الزامات مربوط به مقرره‌ی ۱/۶، با بخش الف-۱/۶، را احراز کنند.
- ۷ در شرایط خاص و ضروری، هنگامی که لازم است وظایف مربوط به امنیت روی کشتی، توسط شخصی به عهده گرفته شود که برای انجام وظایف مربوط به امنیت، شایسته است، و چنین شخصی به طور موقت در دسترس نباشد، مرجع دریایی، می تواند یک دریانورد بدون وظایف امنیتی تعیین شده، را مشروط بر این که آگاه به طرح امنیتی کشتی باشد، تا بندر بعدی یا برای مدت زمانی که از ۲۰ روز تجاوز نکند، هر کدام که بیشتر باشد، مجاز به برعهده گرفتن چنین وظایفی کند.

^۱ الگوی دوره ای دوره های آموزشی سازمان بین‌المللی دریانوردی، ممکن است در تهیه دوره ها کمک کند

فصل هفتم

راهنمای مربوط به صدور گواهینامه‌های جایگزین

بخش ب-۱/۷

راهنمای مربوط به صدور گواهینامه‌های جایگزین

(مفادی وجود ندارد)

بخش ب-۲/۷

راهنمای مربوط به برنامه‌های خاص آموزشی عرشه و موتور، به طور یکپارچه

۱. بهتر است هر عضو، اطمینان حاصل کند، که برنامه‌ی خاص آموزشی عرشه و موتور، به طور یکپارچه:
۱. از چارچوب یک برنامه‌ی آموزشی تأیید شده، آرایه می‌شود؛
۲. در موسسات آموزشی دریانوردی ساحلی، و یا روی کشتی‌های آموزشی مورد تأیید برگزار می‌شود؛ و
۳. در یک دفترچه سوابق آموزشی تأیید شده، مستند می‌شود.

بخش ب-۳/۷

راهنمای مربوط به اصول در برگیرنده‌ی صدور گواهینامه‌های جایگزین

(مفادی وجود ندارد)

فصل هشتم

راهنمای مربوط به عهده دار شدن نگهبانی

بخش ب- ۸/۱

راهنمای مربوط به بر خور داری از قابلیت به منظور انجام وظیفه

جلوگیری از خستگی

- ۱ در رعایت الزامات مربوط به زمان استراحت، «شرایط عملیاتی بر جسته» می‌تواند چنین استنباطی را به دست دهد که تنها به مفهوم امور اصلی روی کشتی اطلاق می‌شود، از این رو، به علت موارد ایمنی یا دلایل زیست محیطی و یا موارد غیر قابل پیش بینی در آغاز سفر، نمی‌تواند به تاخیر افتد.
- ۲ اگرچه به طور جهان شمول نمی‌توان تعریف فنی قابل قبولی برای «خستگی» در نظر گرفت، اما هر شخصی که در عملیات کشتی مشغول به کار است، بهتر است، نسبت به عوامل کمک کننده به خستگی، از جمله در مورد آن‌هایی که توسط سازمان بین‌المللی دریانوردی^۱ شناخته شده اند- و نه تنها محدود به آن‌ها- آگاه باشد، و هنگام اتخاذ تصمیم برای انجام عملیات کشتی، آن موارد را در نظر بگیرد.
- ۳ در اعمال مقرره‌ی ۸/۱ موارد زیر، در نظر گرفته می‌شوند:
 ۱. بهتر است در پیش بینی‌هایی که به منظور جلوگیری از خستگی مطرح شده اند، به این اطمینان رسید که به طور کلی، ساعات کار زیاد یا غیر معقول، در نظر گرفته نمی‌شوند. به ویژه، حداقل زمان استراحت مشخص شده، در بخش الف-۸/۱، نباید چنین تفسیر شود، زیرا دلالت بر این دارد که کلیدی ساعات دیگر، ممکن است به عهده داری نگهبانی یا سایر وظایف اختصاص داده شود؛
 ۲. تواتر و طول مدت مرخصی، و اعطای مرخصی جبرانی، از عوامل مادی هستند، که به منظور جلوگیری از خستگی ایجاد شده. در طول یک مدت زمان در نظر گرفته می‌شود؛ و
 ۳. این پیش بینی‌ها ممکن است، برای کشتی‌های در حال سفرهای کوتاه متفاوت باشد، مشروط بر این که، ترتیبات ایمنی خاصی در آن‌ها برقرار شود.
- ۴ استثنائاتی که در بند ۹ بخش الف-۸/۱، ارایه شده، بهتر است چنین استنباطی را به دست دهد که مربوط به استثنائات وضع شده برای دریانوردان در کنوانسیون سازمان بین‌المللی کار مربوط به ساعات کار و تامین نفقات کشتی‌ها مصوب ۱۹۹۶ برابر با ۱۳۷۵ (شماره ۱۸۰)، یا کنوانسیون کار دریانوردی، مصوب ۲۰۰۶ برابر با ۱۳۸۵، در زمان لازم الاجرا شدن است. بهتر است شرایطی که تحت آن چنین استثنائات اعمال می‌شود، توسط اعضا تعریف شود.

^۱ ضمیمه‌ی قطع نامعی شماره‌ی ۷۷۲ اجلاس هیجدهم مجمع سازمان بین‌المللی دریانوردی راجع به عامل خستگی در تامین نفقات و ایمنی، و بندهای ۲ تا ۴،۴،۱ و بخشنامه-ی شماره‌ی ۱۰۱۴ اجلاس هیجدهم کارگروه (کمیته) ایمنی دریانوردی، در مورد راهنمای مربوط به مدیریت و کاهش خستگی، را ببینید.

۵ بر اساس اطلاعات حاصل شده، در نتیجه‌ی رسیدگی به حوادث دریاوردی، بهتر است مراجع دریایی، پیش‌بینی‌های خود را به منظور جلوگیری از خستگی همواره، تحت نظر داشته و آن‌ها را مرور کنند.

جلوگیری از سوء مصرف مواد مخدر و الکل

۶ سوء مصرف مواد مخدر و الکل، به طور مستقیم در سلامتی و میزان توانایی دریاوردی، به منظور انجام وظایف نگهداری یا وظایفی که موارد ایمنی، امنیتی و جلوگیری از آلودگی را در بر می‌گیرند، تاثیر گذار است. به دریاوردانی که تحت تاثیر مصرف مواد مخدر یا الکل هستند، تا زمان بر طرف شدن آسیب‌های وارده ناشی از تاثیر مواد مخدر یا الکل در آنان، نباید برای انجام وظایف نگهداری یا وظایفی که در بر گیرنده‌ی موارد ایمنی، جلوگیری از آلودگی و امنیتی است، مجوز داده شود.

۷ بهتر است مراجع دریایی، اطمینان حاصل کنند که، به منظور جلوگیری از سوء مصرف الکل و مواد مخدر و ممانعت از آسیب رساندن به توانایی نگهداری خدمه و آنان که عهده دار وظایف محوله، شامل وظایف ایمنی، امنیتی و جلوگیری از آلودگی هستند، اقدامات مکفی انجام پذیرفته و بهتر است، حسب لزوم، برای موارد زیر، از برنامه‌ی غربالگری برخوردار باشند:

۱. شناسایی موارد مربوط به سوء مصرف مواد مخدر و الکل؛

۲. احترام به شخصیت، حریم خصوصی، محرمانه و حقوق اصلی افراد ذیربط؛ و

۳. در نظر گرفتن رهنمودهای بین‌المللی مربوط.

۸ بهتر است شرکت‌ها، به اجرای سیاست‌های واضح و مکتوب، به منظور جلوگیری از سوء مصرف الکل و مواد مخدر توجه داشته باشند. از جمله: ممنوعیت مصرف الکل در محدوده‌ی زمانی چهار ساعت قبل از خدمت خدمه، به عنوان اعضای نگهداری، که با در سامانه‌ی مدیریت کیفیت شرکت درج شده است و یا با آرایه‌ی اطلاعات مکفی و دستورالعمل، به دریاوردان ابلاغ می‌شود.

۹ آنان که طراح برنامه‌های جلوگیری از سوء مصرف مواد مخدر و الکل هستند، بهتر است، راهنمای مندرج در انتشارات سازمان بین‌المللی کار، تحت عنوان برنامه‌های جلوگیری از سوء مصرف مواد مخدر و الکل در صنایع دریاوردی (دستورالعملی برای برنامه‌ریزان^۱)، که ممکن است اصلاح شده باشد، را در نظر بگیرند.

بخش ب- ۸/۲

راهنمای مربوط به تربیت نگهداری و اصول قابل رعایت آن

بهتر است راهنمای عملیاتی زیر، توسط شرکت‌ها، فرماندهان و افسران نگهداری در نظر گرفته شود.

^۱ ضمیمه سوم این دستورالعمل شامل «اصول راهنما راجع به روش‌های آزمایش مواد مخدر و الکل به منظور اعمال بین‌المللی آن در صنایع دریاوردی» می‌باشد. این اصول راهنما توسط کارگروه (کمیته) مشترک بین سازمان بین‌المللی کار و سازمان بهداشت جهانی در مورد سلامتی دریاوردان، در ماه مه سال ۱۹۹۳ (اردیبهشت ۱۳۷۲) تصویب شده است.

قسمت ۱- راهنمای صدور گواهینامه

(مفادی وجود ندارد)

قسمت ۲- راهنمای مربوط به طراحی سفر

(مفادی وجود ندارد)

قسمت ۳- اصول نگهداری به طور کلی

(مفادی وجود ندارد)

قسمت ۴- راهنمای مربوط به وظایف نگهداری در دریا

قسمت ۴-۱- راهنمای عهده دار شدن وظایف نگهداری مسئول ناوبری

مقدمه

- ۲ ممکن است راهنمای خاصی برای انواع کشتی ها، هم چنین، برای کشتی های حامل کالاهای خطرناک، مضر سمی یا بسیار آتش زا لازم باشد. بهتر است فرمانده کشتی، این راهنمای عملیاتی را حسب مورد، فراهم آورد.
- ۳ این مهم از موضوعات اساسی محسوب می شود، که افسران نگهداری مسئول ناوبری درک کنند، که عملکرد موثر آن ها در وظایف محوله، با منافع مبتنی بر ایمنی جان اشخاص و دارایی ها در دریا و جلوگیری از آلودگی محیط زیست دریایی، همراه است.

نگهداری در لنگر

- ۴ فرماندهی هر کشتی، در لنگرگاهی که حالت پناهگاهی ندارد، در لنگرگاه فراساحل یا هر شرایط دیگر واقعی در دریا، طبق بند ۵۱، قسمت ۱-۴، بخش الف-۸/۲، فصل ۸ از آیین نامه ی - اس تی سی دبیو، بهتر است مطمئن شود که ترتیبات نگهداری برای عهده دار شدن نگهداری ایمن، در کلیه ی اوقات، مکفی است. بهتر است افسر عرشه، در همه ی اوقات، عهده دار مسئولیت در امر نگهداری ایمن لنگر باشد.
- ۵ در تعیین ترتیبات نگهداری و اطمینان از حفظ امنیت و ایمنی کشتی و حفاظت از محیط زیست دریایی، بهتر است فرمانده، همه ی شرایط مرتبط و شرایطی مانند موارد زیر را در نظر بگیرد:
 ۱. حفظ حالت هوشیاری به طور مدام، از نظر دیداری و شنیداری، هم چنین، حفظ همه ی امکانات و شرایط در دسترس، مانند؛
 ۲. الزامات ارتباطی کشتی به کشتی و کشتی به ساحل؛
 ۳. هوای غالب، دریا، یخ و شرایط جریان؛

۴. نیاز کنترل مداوم، موقعیت کشتی؛
۵. طبیعت، اندازه و خصوصیات لنگرگاه؛
۶. شرایط ترافیکی؛
۷. وضعیتی که می‌تواند، در امنیت کشتی تاثیر گذار باشد؛
۸. عملیات تخلیه و بارگیری؛
۹. تعیین آماده باش اعضای خدمه؛ و
۱۰. روش اعلام خطر به فرمانده، و بر قراری آمادگی موتور.

قسمت ۲-۴- راهنمای برقراری نگهداری موتور

۶. ممکن است برای انواع به خصوص سامانه‌های جلوبرنده یا تجهیزات فرعی، و برای کشتی‌های حامل مواد خطرناک، مضر، سمی یا بسیار آتش‌زا، یا سایر انواع کالاهای خاص، نیاز به راهنمایی خاص باشد. افسر سر مهندس، بهتر است این راهنمای عملیاتی را، حسب مورد، فراهم آورد.
۷. این موضوع اساسی است، که افسران نگهدار مسئول موتور، درک کنند که عملکرد موثر آنان در انجام وظایف نگهداری موتور، در منافع مبنی بر ایمنی جان اشخاص و مایملک در دریا و جلوگیری از آلودگی محیط زیست دریایی، موثر است.
۸. بهتر است افسر در حال استراحت، قبل از به عهده گرفتن نگهداری موتور:
 ۱. با محل و طرز استفاده از تجهیزات فراهم شده، به منظور تامین ایمنی جان اشخاص در محیط سمی یا خطرناک، آشنا باشد؛
 ۲. آگاه شود که مواد مورد نیاز برای تجویز کمک‌های اولیه‌ی پزشکی اضطراری، به راحتی در دسترس است، به ویژه وسایلی که برای درمان سوختگی و تاول لازم است؛ و
 ۳. هنگامی که کشتی در بندر، به طور ایمن، مهار و لنگر شده است، داشتن آگاهی از:
 - ۳.۱. فعالیت‌های مربوط به کالا و وضعیت امور تعمیر و نگهداری، و کلیه‌ی عملیات دیگر موثر در نگهداری، و
 - ۳.۲. موتور کمکی مورد استفاده برای ارائه خدمات محل مسکونی مسافری یا خدمه، عملیات کالا، سامانه‌های عملیاتی تامین آب و خروج دود ضروری به نظر می‌آید.

قسمت ۳-۴- راهنمای برقراری نگهداری رادیویی

کلیات

۹. مقررات رادیویی در میان سایر موارد، مقرر می‌دارد که هر ایستگاه رادیویی کشتی، ملزم به داشتن پروانه است، و تحت اختیار نهایی فرماندهی کشتی یا سایر اشخاص مسئول در کشتی قرار دارد، و تنها تحت کنترل خدمه‌ی کاملاً شایسته، کاربری خواهد شد. مقررات رادیویی، هم چنین لازم می‌دارد، که اعلام خطر اضطراری، فقط به موجب مجوز فرمانده، یا سایر اشخاص مسئول در کشتی انجام شود.

۱۰. بهتر است فرمانده کشتی، در نظر داشته باشد که به کلیه خدمه‌ی مسئولیت داده شده به منظور ارسال هشدار شرایط اضطراری، در ارتباط با آگاهی از، و توانایی در عملیات مناسب مربوط به کاربری کلیه تجهیزات رادیویی روی کشتی، آن طور که توسط بند ۱.۵ مقررده ۱/۱۴ لازم است، دستورالعمل داده شده است. بهتر است این موضوع در دفتر وقایع رادیویی یا عرشه ثبت شود.

نگهبانی

۱۱. علاوه بر الزامات مربوط به نگهبانی رادیویی، فرمانده هر کشتی دریایما، بهتر است اطمینان حاصل کند که:
۱. ایستگاه رادیویی کشتی، به طور مکفی برای اهداف تبادل مخابرات کلی- به ویژه مکالمات عمومی، تامین خدمه شده است؛ البته با در نظر گرفتن محدودیت‌های احتمالی، از طرف آنان که مختار به کاربری آن هستند؛ و
 ۲. تجهیزات رادیویی در کشتی فراهم شده است و در صورت نصب، منابع یدکی انرژی در شرایط کاری مطلوب نگهداری می‌شوند.
۱۲. اطلاعات و دستورالعمل لازم، در استفاده از تجهیزات رادیویی و کاربرد روش‌هایی برای دست یابی به اهداف ایمنی و مقابله با شرایط اضطراری، بهتر است به طور زمان بندی شده، به کلیه اعضای خدمه ذی ربط، توسط شخص معین شده در فهرست اسامی، که دارای مسئولیت اصلی برای مخابرات رادیویی در طول حوادث اضطراری است، ارایه شود. این موضوع، بهتر است در دفتر رادیو ثبت گردد.
۱۳. فرمانده هر کشتی که مشمول کنوانسیون نجات جان اشخاص در دریا نیست، بهتر است نگهبانی رادیویی مکفی را، آن طور که توسط مرجع دریایی تعیین شده، با در نظر گرفتن مقررات رادیویی، الزامی کند.

عملیاتی

۱۴. کاربر رادیویی تعیین شده، که عهده دار مسئولیت اصلی برای مخابرات رادیویی در طول حوادث اضطراری محسوب می‌شود، بهتر است پیش از آغاز عملیات دریانوردی، مطمئن شود که:
۱. کلیه تجهیزات رادیویی ایمنی و اضطراری و منبع انرژی یدکی، در شرایط کاری کارآمد باشند، و این مهم نیز در دفتر رادیو کشتی ثبت شود؛
 ۲. همه‌ی اسناد مورد لزوم به موجب موافقتنامه بین‌المللی، اطلاعیه‌های مربوط به ایستگاه‌های رادیویی و اسناد اضافی که مورد نیاز مرجع دریایی است، در دسترس و طبق آخرین موارد تکمیلی، اصلاح شده باشد، و این که بروز هر اختلافی به فرمانده گزارش خواهد شد.
 ۳. ساعت رادیو، به طور صحیح و برحسب اعلام زمانی استاندارد، تنظیم شده باشد؛
 ۴. آنتن، به درستی در محل خود قرار داده، خسارتی وارد نمی‌کند و به طور مناسب متصل شده است؛ و
 ۵. تا حدی که می‌تواند انجام پذیرد، پیام‌های روزمره اخطار دریانوردی و هوایی برای ناحیه‌ای که کشتی دریانوردی خواهد کرد، به همراه پیام‌های مورد درخواست فرمانده برای مناطق دیگر، روز آمد شده، و این چنین پیام‌ها به فرمانده تسلیم خواهد شد.
۱۵. بهتر است در زمان دریانوردی و باز کردن ایستگاه مخابراتی، کاربر رادیویی در حال نگهبانی:
۱. روی فرکانس‌های اضطراری مناسب، به منظور امکان وجود هر ایستگاه اضطراری، به گوش باشد؛ و

۲. به ایستگاه ساحلی محلی و هر ایستگاه ساحلی مربوط دیگری که از آن انتظار مخابرات کلی می‌رود، گزارش تردد (زام، موقعیت و مقصد، غیره) ارسال کند.

۱۶. بهتر است، هنگامی که ایستگاه مخابراتی باز است، کاربر رادیویی در حال نگرهبانی:

۱. ساعت رادیو را بر حسب علایم زمانی استاندارد، حداقل یک بار در روز مورد بازدید قرار دهد؛

۲. هنگام ورود و خروج از ناحیه خدماتی یک ایستگاه رادیویی، که از آن انتظار ارتباطات کلی می‌رود، گزارش تردد ارسال کند؛ و

۳. گزارش‌ها را به سامانه‌های گزارشی کشتی، طبق دستورالعمل‌های فرمانده کشتی، انتقال دهد.

۱۷. زمانی که کشتی در دریا است، کاربر رادیویی تعیین شده به عنوان شخصی که دارای مسئولیت اصلی در زمینه‌ی عهده داری وظایف مخابرات رادیویی است، در زمان بروز حوادث اضطراری، بهتر است برای اطمینان از کارکرد مناسب:

۱. تجهیزات رادیویی ایمنی و اضطرار - دی اس سی - را دست کم یک بار در هفته، تحت آزمایش صدا کردن قرار دهد؛ و

۲. تجهیزات رادیویی ایمنی و اضطرار را دست کم یک بار در روز اما بدون انتشار هر گونه علامتی، آزمایش کند.

بهتر است، نتایج این آزمایش‌ها در دفتر رادیویی ثبت شود.

۱۸. کاربر رادیویی معین شده به منظور عهده داری وظایف مربوط به مخابرات کلی، بهتر است مطمئن شود که نگرهبانی موتوری روی کلیه‌ی سامندهای محتمل به تبادل مخابراتی، با عنایت به موقعیت کشتی در رابطه با آن ایستگاه‌های ساحلی و به ایستگاه‌های زمینی ساحلی که از آن‌ها انتظار ترافیک مخابراتی می‌رود، برقرار است. در زمان تبادل اطلاعات مخابراتی، کاربران رادیویی، بهتر است توصیه‌های مربوط به اتحادیه بین‌المللی رادیویی را رعایت کنند.

۱۹. هنگام بستن ایستگاه در زمان ورود به یک بندر، کاربر رادیویی در حال نگرهبانی، بهتر است به ایستگاه ساحلی محلی و سایر ایستگاه‌های ساحلی که با آن‌ها در تماس بوده است، از ورود کشتی به بندر و بسته شدن ایستگاه را اطلاع رسانی کند.

۲۰. هنگام بسته شدن ایستگاه رادیویی، کاربر رادیویی معین شده به عنوان دارنده‌ی مسئولیت اصلی در زمینه مخابرات رادیویی در طول حوادث اضطراری، بهتر است:

۱. مطمئن شود که آنتن‌های فرستنده، متصل به زمین شده‌اند؛ و

۲. بررسی کند که منابع انرژی ذخیره، به طور مکفی شارژ شده است.

روش‌ها و هشدارهای اضطراری

۲۱. هشدار اضطراری یا صدا زدن اضطراری، به طور مطلق دارای اولویت بر عملیات مخابراتی هر فرستنده دیگر است. کلیه‌ی ایستگاه‌های گیرنده‌ی چنین علامتی، باید بر اساس مقررات رادیویی، بی‌درنگ کلیه‌ی عملیات فرستنده‌ی خود را که می‌توانند با مخابرات اضطراری تداخل داشته باشد، متوقف کنند.

۲۲ در صورتی که حالت اضطرار، بر کشتی خودی اثر کند، کاربر تعیین شده به عنوان دارنده‌ی مسئولیت اصلی در زمینه مخابرات رادیویی، در طول حوادث اضطراری، بهتر است بی درنگ، مسئولیت آن را طبق روش‌های مقررات رادیویی و توصیه‌های اتحادیه بین المللی رادیویی بپذیری کند.

۲۳ به محض دریافت یک هشدار اضطراری:

۱. کاربر رادیویی در حال نگرهبانی، بهتر است فرمانده و در صورت اقتضا، کاربر تعیین شده به عنوان دارنده‌ی مسئولیت اصلی در زمینه مخابرات رادیویی را در طول حوادث اضطراری آگاه کند؛ و
۲. کاربر رادیویی معین شده به عنوان دارنده‌ی مسئولیت اصلی در زمینه مخابرات رادیویی، در طول حوادث اضطراری، بهتر است شرایط را ارزیابی کند و بی درنگ، به منظور بپذیری روش‌های مقررات رادیویی و توصیه‌های ذیربط اتحادیه‌ی بین المللی رادیویی مسئولیت را به عهده بگیرد.

پیام‌های فوری

۲۴ در مواردی که کشتی خودی، تحت تاثیر نوعی از فوریت قرار دارد، کاربر رادیویی معین شده به عنوان دارنده‌ی مسئولیت در زمینه‌ی مخابرات رادیویی در طول حوادث اضطراری، بهتر است بی درنگ، مسئولیت بپذیری روش‌های مقررات رادیویی و توصیه‌های ذی ربط اتحادیه‌ی بین‌المللی رادیویی را به عهده گیرد.

۲۵ در موارد ارتباطات مربوط به مشورت پزشکی، کاربر رادیویی معین شده به عنوان دارنده‌ی مسئولیت اصلی در زمینه مخابرات رادیویی در طول حوادث اضطراری، بهتر است روش‌های مقررات رادیویی را عهده دار شود و طبق شرایط انتشار یافته در اسناد بین المللی ذی ربط (بند ۱۴.۲ ببینید) یا آن طور که توسط فراهم کننده‌ی خدمات ماهواره ای مشخص شده، اقدام کند.

۲۶ در موارد ارتباطات مربوط به حمل و نقل پزشکی، آن طور که در پروتکل الحاقی به کنوانسیون‌های ژنو ۱۲ اوت ۱۹۴۹ (۱۳۲۸/۵/۲۱)، و مربوط به حفاظت قربانیان منازعات تسلیحاتی بین المللی (پروتکل ۱) آمده است، کاربر رادیویی معین شده به عنوان دارنده‌ی مسئولیت اصلی در زمینه مخابرات رادیویی در طول حوادث اضطراری، بهتر است روش‌های مقررات رادیویی را بپذیری کند.

۲۷ به محض دریافت یک پیام فوری، کاربر رادیویی در حال نگرهبانی، بهتر است فرمانده و در صورت ضرورت، کاربر رادیویی معین شده به عنوان دارنده‌ی مسئولیت اصلی مخابرات رادیویی در طول حوادث اضطراری را آگاه کند.

پیام‌های ایمنی

۲۸ هنگامی که یک پیام ایمنی ارسال می‌شود، فرمانده و کاربر رادیویی در حال نگرهبانی، بهتر است روش‌های مربوط به مقررات رادیویی را بپذیری کنند.

۲۹ به محض دریافت پیام ایمنی، بهتر است کاربر رادیویی در حال نگرهبانی، به محتوای آن توجه کند و برابر با دستورالعمل فرماده کشتی، عمل نماید.

۳۰ ارتباطات پل فرماندهی به پل فرماندهی، بهتر است با - وی اچ اف، روی کانال ۱۳ انجام شود. ارتباطات بین پل فرماندهی با پل فرماندهی به عنوان «ارتباطات ایمنی دریانوردی بین کشتی»، در مقررات رادیویی درج شده است.

سوابق رادیویی

- ۳۱ درج موارد اضافه در دفتر رادی، و بهتر است برابر با بندهای ۱۰، ۱۲، ۱۴، ۱۷ و ۳۳ صورت پذیرد.
- ۳۲ مواردی که به طور غیر مجاز ارسال شده، و حوادث از نوع تداخلات زیان بار، بهتر است در صورت امکان، شناسایی و در دفتر رادیویی ثبت شود و طبق مقررات رادیویی، به همراه موارد مناسب استخراج شده از دفتر رادیویی، به آگاهی دستگاه اجرایی برسد.

نگهداری باطری

- ۳۳ باطری‌هایی که فراهم کننده منبع انرژی، برای هر قسمت از تاسیسات رادیویی، از جمله آن‌هایی که به طور دائمی نیازمند تغذیه‌ی جریان نیرو هستند، در حیطه مسئولیت‌های کاربر مسئول معین شده به عنوان دارنده‌ی مسئولیت اصلی در زمینه مخابرات رادیویی در طول حوادث اضطراری قرار دارند، و بهتر است:
۱. در زمان باردهی و در شرایط عدم تغذیه‌ی انرژی، به طور روزانه، مورد آزمایش قرار گیرند، و در صورت لزوم، در حالت شارژ کامل در آورده شوند؛
 ۲. در صورت امکان، یک بار در هفته، مورد آزمایش هیدرومتری قرار گیرند، یا در صورتی که نتوان از هیدرومتر استفاده کرد، توسط آزمایش گر مناسب اندازه گیری شوند؛ و
 ۳. هر ماه یک بار، میزان امنیت هر باطری و اتصالات آن و شرایط باطری‌ها و محفظه یا محفظه‌های آن‌ها مورد بازدید واقع شود. بهتر است نتایج این آزمایش‌ها، در دفتر رادیویی ثبت شود.

قسمت ۵- راهنمای نگهداری در بندر

(مفادی وجود ندارد).