

« قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون بین‌المللی
استانداردهای آموزش ، صدور گواهینامه و نگهبانی دریانوردان ، مصوب
۱۳۵۷ هجری شمسی برابر با ۱۹۷۸ میلادی سازمان بین‌المللی دریانوردی و
ضمیمه آن « ۱ مصوب ۱۳۷۵/۵/۷

ماده واحده - به دولت جمهوری اسلامی ایران اجازه داده می‌شود به کنوانسیون بین‌المللی استانداردهای آموزش، صدور
گواهینامه و نگهبانی دریانوردان ، مصوب ۱۳۵۷ هجری شمسی برابر با ۱۹۷۸ میلادی مشتمل بر یک مقدمه ، (۱۷)
ماده و ضمیمه آن در (۶) فصل به شرح پیوست ملحق شده و اسناد مربوط را تسلیم نماید.

کنوانسیون بین‌المللی استانداردهای آموزش ، صدور گواهینامه و نگهبانی دریانوردان مصوب ۱۳۵۷ هجری شمسی
برابر با ۱۹۷۸ میلادی

کشورهای عضو این کنوانسیون ، با میل به افزایش ایمنی جان و مال اشخاص در دریا و حفاظت محیط‌زیست دریایی
با ایجاد استانداردهای بین‌المللی آموزش، صدور گواهینامه و نگهبانی دریانوردان از طریق توافق مشترک ، با
در نظر گرفتن اینکه بهترین وسیله برای دستیابی به این هدف ایجاد یک کنوانسیون بین‌المللی در خصوص آموزش ،
صدور گواهینامه و نگهبانی دریانوردان می‌باشد، به قرار ذیل موافقت نموده‌اند :

ماده ۱ - تعهدات کلی به موجب کنوانسیون : ۱- اعضاء اجرای مفاد کنوانسیون و ضمیمه مربوط به آن را که جزء
لایفک کنوانسیون محسوب می‌گردد، تعهد می‌نمایند . هر استنادی به کنوانسیون در عین حال استناد به ضمیمه نیز
تلقی می‌گردد.

۲- اعضاء تعهد می‌نمایند کلیه قوانین ، مصوبات ، احکام و مقررات را رسماً اعلام نموده و کلیه اقدامات دیگری را که
به منظور اجرای کامل و جامع کنوانسیون ضروری به نظر می‌رسد، معمول دارند ، تا اطمینان حاصل شود که از نظر
ایمنی جان و مال اشخاص در دریا و حفاظت محیط زیست دریایی، دریانوردان در کشتی برای انجام وظایف محوله
واجد شرایط و مناسب می‌باشند.

ماده ۲- تعاریف : از نظر کنوانسیون ، جز در مواردی که صراحتاً طور دیگری مقرر گردیده :

الف - « عضو » به معنی کشوری است که کنوانسیون برای آن لازم‌الاجرا شده باشد.

ب - « دستگاه اجرایی » به معنی دولت عضوی است که کشتی مجاز به برافراشتن پرچم آن می‌باشد.

ج - گواهینامه « به معنی سند معتبری است به هر نامی که ممکن است شناخته شود که به وسیله یا با اجازه دستگاه
اجرایی صادر شده یا توسط دستگاه اجرایی به رسمیت شناخته شده و دارنده آن را مجاز می‌دارد همانگونه که در این
سند قید شده یا مقررات داخلی مجاز دانسته ، خدمت نماید.

د - « گواهینامه‌دار » به معنی فردی است که صحیحاً دارای گواهینامه می‌باشد.

ه - « سازمان » به معنی سازمان بین‌الدولی مشورتی دریانوردی (ایمکو) می‌باشد و

و - « دبیرکل » به معنی دبیرکل سازمان می‌باشد.

ز - « کشتی دریایی » به معنی کشتی است غیر از آنهایی که منحصرأ در آبهای درون سرزمینی یا در آبهای در
محدوده یا کاملاً مجاور آبهای پناهگاهی یا مناطقی که مقررات بندری در آنها اعمال می‌گردد، دریانوردی می‌کنند.

ح - « شناور صیادی » به معنی شناوری است که جهت صید ماهی ، نهنگ ، فک ، شیرماهی یا سایر منابع زنده
دریایی مورد استفاده قرار می‌گیرد.

ط - « مقررات رادیویی » به معنی مقررات رادیویی است که به آخرین کنوانسیون بین‌المللی مخابرات که می‌تواند در
هر زمان لازم‌الاجرا باشد، ضمیمه شده یا ضمیمه شده تلقی می‌گردد.

ماده ۳ - دامنه شمول : کنوانسیون در مورد دریانوردانی اعمال می‌شود که در کشتیهای دریایمایی خدمت می‌کنند که مجاز به برافراشتن پرچم یک کشور عضو می‌باشند ، به استثنای دریانوردانی که خدمت آنها در شناورهای ذیل است :

الف - کشتیهای جنگی ، ناوهای پشتیبانی یا سایر کشتیهایی که در تملک یا بهره‌برداری یک کشور قرار دارند و صرفاً به خدمات دولتی غیرتجاری می‌پردازند . با وجود این ، هر عضوی باید با اتخاذ تدابیر مقتضی بدون ورود لطمه به عملیات یا توان عملیاتی اینگونه کشتیهای در تملک یا بهره‌برداری خود ، اطمینان حاصل کند که افراد شامل در اینگونه کشتیها الزامات کنوانسیون را تا حد معقول و عملی برآورده نمایند.

ب - شناورهای صیادی .

ج - قایق‌های تفریحی که به امور تجاری می‌پردازند ، یا

د - کشتیهای چوبی با ساختا ابتدایی .

ماده ۴- تبادل اطلاعات : ۱- اعضاء باید در کوتاهترین زمان ممکن موارد ذیل را برای دبیر کل ارسال نمایند :

الف - متن قوانین ، مصوبات ، احکام، مقررات و اسناد منتشر شده در خصوص موضوعات مختلف در چارچوب کنوانسیون .

ب - در موارد مقتضی ، جزئیات کاملی از محتوا و مدت دوره‌های تحصیلی ، به همراه آزمون ملی آنها و سایر شرایط لازم برای هر گواهینامه که مطابق با کنوانسیون صادر می‌گردد.

ج - تعداد کافی از نمونه گواهینامه‌هایی که مطابق کنوانسیون صادر می‌شود.

۲- دبیرکل باید کلیه اعضاء را از دریافت هرگونه اطلاعات به موجب قسمت (الف) بند (۱) مطلع سازد و از جمله در جهت اجرای مواد (۹) و (۱۰) کلیه اطلاعات دریافتی به موجب قسمتهای (ب) و (ج) بند ۱ را بنا به درخواست ، در اختیار آنها قرار دهد.

ماده ۵- سایر معاهدات و تفسیر : ۱- کلیه معاهدات ، کنوانسیونها و تمهیدات قبلی مربوط به استانداردهای آموزش ، صدور گواهینامه و نگهبانی دریانوردان که بین اعضاء معتبر می‌باشند، کماکان بطور کامل و جامع در مدت اعتبارشان نسبت به موارد ذیل به قوت خود باقی خواهند ماند :

الف - در مورد دریانوردانی که این کنوانسیون شامل آنان نمی‌شود.

ب - در مورد دریانوردانی که این کنوانسیون شامل آنان می‌شود، درخصوص مواردی که صریحاً در آن مطرح نشده است.

۲- با این وجود ، تا حدی که چنین معاهدات ، کنوانسیونها یا تمهیداتی با مفاد این کنوانسیون در تعارض است ، اعضاء باید در تعهدات خود به موجب چنین معاهدات ، کنوانسیونها و تمهیداتی به منظور حصول اطمینان از عدم تعارض بین این تعهدات و الزامات خود به موجب این کنوانسیون ، تجدیدنظر نمایند.

۳- کلیه مواردی که در این کنوانسیون صریحاً پیش‌بینی نشده است ، تابع قوانین داخلی کشورهای عضو باقی خواهد ماند.

۴- هیچ چیز در این کنوانسیون خدشه‌ای به تدوین و توسعه حقوق دریاها توسط کنفرانس سازمان ملل متحد در مورد حقوق دریاها که متعاقب قطعنامه (۲۵) C2750 مجمع عمومی سازمان ملل متحد تشکیل گردید ، وارد نخواهد آورد و نیز خدشه‌ای به نظرات حقوقی و دعاوی حال و آتی هیچ کشوری در رابطه با حقوق دریاها و ماهیت و وسعت صلاحیت قضایی کشور ساحلی و صاحب پرچم وارد نخواهد ساخت.

ماده ۶- گواهینامه‌ها : ۱- گواهینامه‌های فرماندهان ، افسران و درجه‌داران باید برای آن دسته از متقاضیانی صادر گردد که به نحو مطلوب دستگاه اجرایی الزامات خدمات دریایی، سن ، صحت مزاج ، آموزش ، صلاحیت و امتحانات را مطابق مفاد مربوطه ضمیمه کنوانسیون احراز کنند.

۲- گواهینامه‌های فرماندهان و افسران که مطابق با این ماده صادر می‌شود، باید به نحوی که در قسمت (۲) فصل (۱) ضمیمه پیش‌بینی شده توسط دستگاه اجرایی صادرکننده تأیید گردد. چنانچه زبان مورد استفاده انگلیسی نباشد، تأییدیه باید حاوی ترجمه‌ای به این زبان باشد.

ماده ۷- مقررات انتقالی : ۱- گواهینامه شایستگی یا گواهینامه خدمات دریایی در سمتی که کنوانسیون برای آن ، گواهینامه لازم می‌داند و قبل از لازم‌الاجرا گردیدن کنوانسیون برای یک عضو برابر قوانین آن عضو یا مقررات رادیویی صادر می‌گردد، باید پس از لازم‌الاجرا شدن کنوانسیون برای آن عضو، با همان اعتبار جهت خدمت شناخته شود.

۲- پس از لازم‌الاجرا شدن کنوانسیون برای یک عضو ، دستگاه اجرایی آن می‌تواند مطابق روشهای قبلی خود برای مدتی که از پنج سال تجاوز نخواهد کرد به صدور گواهینامه‌های شایستگی ادامه دهد. از نظر کنوانسیون چنین گواهینامه‌هایی معتبر شناخته خواهد شد. در این دوران انتقالی چنین گواهینامه‌هایی فقط برای دریانوردانی صادر می‌گردد که خدمت دریایی خود را در بخش خاصی از کشتی که این گواهینامه‌ها مربوط به آن است ، قبل از لازم‌الاجرا شدن کنوانسیون برای آن عضو آغاز نموده باشند. دستگاه اجرایی باید اطمینان حاصل نماید که تمامی متقاضیان دیگر دریافت گواهینامه ، مطابق با کنوانسیون تحت آزمایش قرار گرفته و به دریافت گواهینامه نایل گردند.

۳- یک عضو می‌تواند ظرف دو سال پس از لازم‌الاجرا شدن کنوانسیون برای آن عضو ، به صدور گواهینامه خدمات دریایی جهت دریانوردانی اقدام نمایند که دارای گواهینامه مربوطه مطابق با کنوانسیون نیستند و نیز گواهینامه شایستگی صادره به موجب قوانین آن عضو قبل از لازم‌الاجرا شدن کنوانسیون برای آن عضو را ندارند ، ولی :

الف - در سمتی که برای آن درخواست گواهینامه خدمات دریایی می‌نمایند ، در خلال هفت سال قبل از لازم‌الاجرا شدن کنوانسیون برای آن عضو حداقل سه سال در دریا خدمت کرده باشند.

ب - مدرکی دال بر انجام رضایت‌بخش خدمت مذکور ارائه دهند.

ج - دستگاه اجرایی را از نظر صحت مزاج از جمله بینایی و شنوایی، با در نظر گرفتن سنشان به هنگام درخواست متقاعد کنند.

از نظر کنوانسیون ، گواهینامه خدمات دریایی صادره به موجب این بند باید به عنوان معادل گواهینامه صادره به موجب کنوانسیون تلقی گردد.

ماده ۸- اجازه خاص : ۱- در شرایطی که ضرورتی استثنایی ایجاب کند، دستگاههای اجرایی در صورتی که به نظر آنها این موضوع موجب بروز خطر برای اشخاص ، اموال و محیط زیست نگردد، می‌توانند مجوزی خاص برای یک دریانورد مشخص جهت خدمت در یک کشتی مشخص برای مدتی معین که از شش ماه تجاوز نکند، در سمتی که برای آن گواهینامه مربوطه را ندارد، غیر از افسر مخابرات یا اپراتور رادیو تلفنی ، جز در مواردی که مقررات رادیویی مربوطه پیش‌بینی نموده ، صادر کنند ، به شرط اینکه شخصی که چنین مجوزی برای وی صادر می‌شود به نحو مطلوب دستگاه اجرایی واجد شرایط کافی جهت تصدی ایمن پست خالی باشد. با وجود این ، مجوزهای خاص نباید به فرمانده یا افسر ارشد موتورخانه اعطاء گردد ، مگر در موارد حوادث غیرمترقبه و آنها هم فقط برای کوتاهترین مدت ممکن .

۲- هر مجوز خاص اعطاء شده برای یک پست فقط به شخصی اعطای می‌گردد که برای تصدی یک پست پایین‌تر دارای گواهینامه لازم باشد، در مواردی که کنوانسیون دارا بودن گواهینامه پست پایین‌تر را لازم نداند، مجوز خاص را می‌توان برای شخصی صادر نمود که صلاحیت و تجربه وی از نظر دستگاه اجرایی انطباق کامل با شرایط پستی که اشغال می‌شود نداشته باشد، مشروط بر اینکه اگر چنین شخصی دارای گواهینامه لازم نبود ، ملزم باشد یک آزمایش مورد قبول دستگاه اجرایی را با موفقیت بگذراند که نشان‌دهنده این باشد که مجوز خاص را می‌توان به طور ایمن صادر کرد . به علاوه ، دستگاههای اجرایی باید اطمینان حاصل نمایند که پست مورد بحث در اسرعت وقت توسط دارنده گواهینامه مربوطه اشغال می‌گردد.

۳- اعضاء بايد در اسرع وقت پس از اول ژانويه ، يازدهم دى ماه هر سال ، گزارشى حاوى اطلاعات مربوطه به مجموع تعداد مجوزهاى خاص صادره در ارتباط با هر سمتى كه براى آن گواهينامه ضرورى است و در طى سال براى كشتيهاى دريايما صادر شده است را به همراه اطلاعات مربوط به تعداد اين كشتيها كه داراى ظرفيت ناخالص ثبت شده بيشتر يا كمتر از ۱۶۰۰ تن هستند بطور جداگانه براى دبيركل ارسال دارند.

ماده ۹- معادلها : ۱- كنوانسيون دستگاہ اجرائى را از حفظ يا اتخاذ ساير تمهيدات آموزشى و تعليماتى از جمله آنهايى كه مربوط به خدمات دريايى و سازماندهى دركشتى هستند و مختص توسعههاى فنى و انواع خاصى از كشتيها و سفرهاى تجارى تنظيم يافته‌اند، باز نخواهد داشت به شرط اينكه سطح خدمات دريايى، آگاهى و كارايى مربوط به امور دريانوردى و فنى كشتى و كالا درجه‌اى از ايمنى در دريا را تاآمين نمايد و تاثير پيشگيرانه‌اى از نظر آلودگى ، حداقل معادل الزامات كنوانسيون داشته باشد.

۲- جزئيات چنين تمهيداتى بايد در اسرع وقت به دبير كل گزارش گردد و ايشان كليہ اعضاء را از چنين جزئياتى مطلع خواهد نمود.

ماده ۱۰- ۱- كنترل : ۱- كشتيها ، به جز آنهايى كه طبق ماده (۳۹) مستثنى شده‌اند. هنگام توقف در بنادر يكي از اعضاء به منظور حصول اطمينان از اينكه كليہ دريانوردانى كه در اين كشتىها خدمت مى‌كنند و طبق كنوانسيون ملزم به داشتن گواهينامه هستند داراى چنين گواهينامه‌اى يا مجوز خاص مربوطه مى‌باشند، توسط مأمورانى كه صحيحاً از طرف آن عضو اختيار يافته‌اند كنترل مى‌شود. چنين گواهينامه‌هاى بايد مورد پذيرش قرار گيرند مگر اينكه دلایل بارزى بر اين اعتقاد موجود باشد كه گواهينامه‌اى بطور متقلبانه اخذ شده يا دارنده گواهينامه فردى نيست كه آن گواهينامه در اصل براى وى صادر شده است.

۲- در صورتى كه هرگونه نواقص مورد اشاره در بند (۱) يا مورد اشاره در تشريفات مصرحه در ماده (۱/۴) ، « تشريفات كنترل » ، مشاهده گردد، مأمور اجرائى كنترل بايد فوراً به صورت كتبى فرمانده كشتى و كنسول يا در غياب وى ، نزديكترين نمايندگى سياسى يا مرجع دريايى كشورى را كه كشتى مجاز به برافراشتن پرچم آن است ، در جريان امر قرار دهد تا اقدام مقتضى معمول گردد. در چنين اخطاربه‌اى بايد جزئيات تواقص مشاهده شده و دلایلى كه كشور عضو مبنى بر آنها تشخيص مى‌دهد كه اين نواقص خطرى متوجه اشخاص ، اموال يا محيط زيست مى‌سازند مشخص شده باشد.

۳- در اجرائى كنترل به موجب بند (۱) با در نظر گرفتن اندازه و نوع كشتى و طول و ماهيت سفر ، در صورتى كه نواقص مورد اشاره در بند (۳) ماده (۱/۴) برطرف نگردد و تشخيص داده شود كه اين امر خطرى متوجه اشخاص ، اموال يا محيط زيست مى‌سازد ، كشور عضو مجرى كنترل بايد اقداماتى به عمل آورد تا اطمينان حاصل شود كه كشتى به دريا عزيمت نخواهد كرد مگر اينكه و تا زمانى كه اين الزامات تا حدى كه خطر مرتفع گردد تاآمين شده باشد. جزئيات مربوط به اقدام انجام شده بايد فوراً به دبيركل گزارش گردد.

۴- هنگام اجرائى كنترل به موجب اين ماده ، بايد تمام تلاش ممكن به منظور اجتناب از توقيف يا تاخير بى‌مورد كشتى به عمل آيد. چنانچه كشتى بدین شكل توقيف گرديده يا در حركت آن تاخير ايجاد شود، محق دريافت غرامت هرگونه زيان يا خسارت ناشى از آن خواهد بود.

۵- اين ماده در صورت لزوم بدین منظور اعمال خواهد شد تا اطمينان حاصل شود كه در رفتار با كشتىهاى مجاز به برافراشتن پرچم يك كشور غيرعضو از آنچه در خصوص كشتيهاى مجاز به برافراشتن پرچم يك كشور عضو اعمال مى‌گردد، ارفاق بيشترى نمى‌شود.

ماده ۱۱- افزايش همكارىهاى فنى : ۱- اعضاء كنوانسيون بايد با مشورت و كمك سازمان ، پشتيبانى از آن دسته از اعضاى را كه براى موارد زير درخواست كمكهاى فنى مى‌نمايند افزايش دهند :

الف - آموزش پرسنل ادارى و فنى .

ب - ايجاد مؤسساتى جهت آموزش دريانوردان.

- ج - تدارک تجهیزات و تسهیلات برای مؤسسات آموزشی .
- د - توسعه برنامه‌های آموزشی مناسب ، شامل آموزشهای عملی در کشتیهای دریایما ، و
- هـ - تسهیل سایر اقدامات و تمهیدات جهت ارتقای صلاحیتهای دریانوردان .
- ترجیحاً در سطح ملی ، زیرمنطقه‌ای یا منطقه‌ای ، به منظور پیشبرد اهداف و مقاصد کنوانسیون ، بادر نظر گرفتن نیازهای ویژه کشورهای در حال توسعه در این رابطه .
- ۲- سازمان به سهم خود به نحو مقتضی ، فعالیتهای فوق‌الذکر را با مشاوره یا همکاری با سایر سازمانهای بین‌المللی ، بویژه سازمان بین‌المللی کار پیگیری خواهد نمود.
- ماده ۱۲ - اصلاحات : ۱- کنوانسیون را می‌توان به هریک از دو روش زیر اصلاح نمود :
- الف - اصلاحات پس از بررسی در درون سازمان :
- ۱- هر اصلاح پیشنهادی توسط یک عضو باید به دبیرکل تسلیم شود و سپس ایشان حداقل شش ماه قبل از آن بررسی آن ، مراتب را به تمامی اعضای سازمان ، تمامی اعضاء و مدیر کل دفتر بین‌المللی کار اعلام نماید.
- ۲- هر اصلاحی که بدین شکل پیشنهاد و اعلام شده باشد ، باید جهت بررسی به کمیته ایمنی دریانوردی سازمان ارجاع گردد.
- ۳- اعضاء چه عضو سازمان باشند چه نباشند ، حق خواهند داشت تا در جلسات کار کمیته ایمنی دریانوردی به منظور بررسی و تصویب اصلاحات شرکت نمایند.
- ۴- اصلاحات با اکثریت دو سوم اعضای حاضر و رأی‌دهنده در کمیته ایمنی دریانوردی که به گونه مندرج در جزء (۳) قسمت (الف) گسترش یافته (و از این پس « کمیته ایمنی دریانوردی گسترده » بدان اطلاق می‌شود) تصویب می‌گردد، به شرطی که حداقل یک سوم اعضاء در زمان رأی‌گیری حضور داشته باشند.
- ۵- اصلاحات مصوب به طریق فوق ، توسط دبیرکل جهت پذیرش به کلیه اعضاء اعلام خواهد گردید.
- ۶- اصلاحیه یک ماده در تاریخ پذیرش آن توسط دو سوم اعضاء ، پذیرفته شده تلقی می‌گردد.
- ۷- اصلاحیه ضمیمه به شرح ذیل پذیرفته شده تلقی می‌گردد :
- ۱- در پایان دو سال از تاریخی که جهت پذیرش به اعضاء اعلام گردیده ، یا
- ۲- در پایان مدت زمان متفاوتی که کمتر از یکسال نخواهد بود ، در صورتی که در زمان تصویب آن توسط اکثریت دو سوم اعضای حاضر و رأی‌دهنده در کمیته ایمنی دریانوردی گسترده ، چنین تصمیمی اتخاذ شده باشد.
- با این وجود ، چنانچه در مدت زمان تعیین شده بیش از یک سوم اعضاء یا اعضای که مجموع ناوگانهای تجاری آنها کمتر از پنجاه درصد ظرفیت ناخالص کشتیرانی تجارتی جهان با کشتیهای دارای ظرفیت ناخالص ثبت شده ۱۰۰ تن یا بیشتر نیست ، اعتراض خود را نسبت به اصلاحیه به دبیرکل اعلام نمایند، اصلاحات پذیرفته نشده تلقی خواهد گردید.
- ۸- اصلاحیه یک ماده ، برای اعضای که آن را پذیرفته‌اند شش ماه پس از تاریخی که اصلاحیه پذیرفته شده تلقی می‌گردد و برای هر عضوی که پس از این تاریخ آن را بپذیرد ، شش ماه پس از تاریخ پذیرش آن عضو لازم‌الاجرا خواهد شد.
- ۹- اصلاحیه ضمیمه برای کلیه اعضاء به جز آنهایی که نسبت به آن اصلاحیه به موجب جزء (۷) قسمت (الف) اعتراض نموده و چنین اعتراضاتی را پس نگرفته‌اند ، شش ماه پس از تاریخی که پذیرفته شده تلقی می‌گردد، لازم‌الاجرا خواهد شد. قبل از تاریخ تعیین شده برای لازم‌الاجرا شدن ، هر عضو می‌واند به دبیرکل اطلاعیه‌ای دهد مبنی بر اینکه خود را از شمول آن اصلاحیه برای مدت حداکثر یک سال پس از تاریخ لازم‌الاجرا شدن آن، یا برای مدت بیشتری که می‌تواند توسط اکثریت دو سوم اعضای حاضر و رأی‌دهنده در کمیته ایمنی دریانوردی گسترده در زمان تصویب آن اصلاحیه تعیین گردد ، معاف می‌نماید، یا
- ب - اصلاح توسط کنفرانس :

- ۱- بنا به درخواست یک عضو که به توافق حداقل یک سوم اعضاء برسد ، سازمان باید با مشارکت یا مشورت مدیرکل دفتر بین‌المللی کار ، کنفرانسی از اعضاء برای بررسی اصلاحات کنوانسیون تشکیل دهد.
 - ۲- هر اصلاحیه که در چنین کنفرانسی توسط اکثریت دو سوم اعضای حاضر و رأی دهنده تصویب شود ، توسط دبیرکل جهت پذیرش به اطلاع کلیه اعضاء رسانده خواهد شد.
 - ۳- جز در مواردی که کنفرانس تصمیم دیگری اتخاذ نماید، اصلاحیه مطابق با رویه‌های مصرح در جزوهای (۶) و (۸) قسمت (الف) یا جزو های (۷) و (۹) قسمت (الف) به ترتیب پذیرفته شده تلقی خواهد گردید و لازم‌الاجرا خواهد شد ، مشروط بر اینکه در این قسمتها استناد به کمیته ایمنی دریانوردی گسترده ، استناد به کنفرانس تلقی گردد.
 - ۲- هر اعلامیه پذیرش یا اعتراض به یک اصلاحیه ، یا هر اطلاعیه ارائه شده به موجب جزو (۹) قسمت (الف) بند (۱) باید بطور کتبی به دبیرکل تسلیم شود و ایشان باید کلیه اعضاء را از چنین اظهاریه‌ای با ذکر تاریخ دریالت آن مطلع نماید.
 - ۳- دبیرکل هر اصلاحیه‌ای را که لازم‌الاجرا می‌شود همراه با تاریخی که آن اصلاحیه لازم‌الاجرا می‌گردد به اطلاع کلیه اعضاء خواهد رساند.
 - ماده ۱۳- امضاء ، تصویب، پذیرش ، تأیید و الحاق : ۱- کنوانسیون از ۱۰ آذر ۱۳۵۷ تا ۹ آذر ۱۳۵۸ جهت امضاء در مقر سازمان مفتوح خواهد بود و پس از آن جهت الحاق مفتوح خواهد ماند. هر کشوری می‌تواند به طرق ذیل عضو کنوانسیون گردد :
 - الف - امضاء بدون قید و شرط تصویب ، پذیرش یا تأیید ، یا
 - ب - امضاء به شرط تصویب ، پذیرش یا تأیید که متعاقب آن تصویب ، پذیرش یا تأیید صورت گیرد ، یا
 - ج - الحاق .
 - ۲- تصویب ، پذیرش ، تأیید یا الحاق با سپردن سندی به همین مضمون نزد دبیر کل نافذ خواهد گردید.
 - ۳- دبیرکل تمامی کشورهایی که کنوانسیون را امضاء نموده یا بدان ملحق شده‌اند و مدیرکل دفتر بین‌المللی کار را از هر امضاء یا سپردن هر سند تصویب ، پذیرش ، تأیید یا الحاق و تاریخ سپردن آن مطلع خواهد نمود.
 - ماده ۱۴- لازم‌الاجرا شدن : ۱- کنوانسیون دوازده ماه پس از تاریخی که حداقل بیست و پنج کشور که مجموع ناوگان‌های تجاری آنها کمتر از پنجاه درصد ظرفیت ناخالص کشتیرانی تجاری دنیا متشکل از کشتیهای با ظرفیت ناخالص ثبت شده ۱۰۰ تن یا بیشتر نیست ، مطابق قا ماده (۱۳) آن را بدون قید و شرط تصویب ، پذیرش یا تأیید امضاء نموده یا اسناد لازم تصویب ، پذیرش ، تأیید یا الحاق را سپرده باشند، لازم‌الاجرا خواهد گردید.
 - ۲- دبیرکل تاریخی را که کنوانسیون لازم‌الاجرا می‌شود به اطلاع تمام کشورهایی که کنوانسیون را امضاء نموده یا بدان ملحق شده‌اند خواهد رساند.
 - ۳- هر سند تصویب ، پذیرش ، تأیید یا الحاق که در طول دوازده ماه مورد اشاره در بند (۱) سپرده شود ، هنگام لازم‌الاجرا شدن کنوانسیون یا سه ماه پس از سپردن چنین سندی ، هر کدام که تاریخ دیرتری باشد نافذ خواهد گردید.
 - ۴- هر سند تصویب ، پذیرش ، تأیید یا الحاق که پس از تاریخی که کنوانسیون لازم‌الاجرا می‌گردد سپرده شود ، سه ماه پس از تاریخ سپردن نافذ خواهد گردید.
 - ۵- بعد از تاریخی که یک اصلاحیه به موجب ماده ۱۲ پذیرفته شده تلقی می‌گردد، هر سند تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق که سپرده شود نسبت به کنوانسیون اصلاح شده به مورد اجرا گذارده خواهد شد.
 - ماده ۱۵- انصراف :
- ۱- کنوانسیون می‌تواند توسط هر عضوی در هر زمانی پس از پنج سال از تاریخی که کنوانسیون برای آن عضو لازم‌الاجرا شده است ، مورد انصراف قرار گیرد.

۲- انصراف با اطلاع کتبی به دبیرکل نافذ خواهد گردید. دبیرکل تمامی اعضای دیگر و مدیرکل دفتر بین‌المللی کار را از هر اطلاعیه‌ای که در این خصوص دریافت می‌شود و تاریخ دریافت آن و نیز تاریخی که این انصراف نافذ می‌گردد مطلع خواهد نمود.

۳- انصراف دوازده ماه پس از دریافت اطلاعیه انصراف توسط دبیرکل یا پس از هر مدت طولانی‌تری که می‌تواند در اطلاعیه قید شود، نافذ خواهد گردید.

ماده ۱۶- سپردن و ثبت: ۱- کنوانسیون نزد دبیرکل سپرده خواهد شد و ایشان نسخ تأیید شده برابر اصل آن را به تمامی کشورهای کنوانسیون را امضاء نموده یا بدان ملحق شده‌اند، ارسال خواهد داشت.

۲- به محض اینکه کنوانسیون لازم‌الاجرا گردید، دبیرکل به استناد ماده (۱۰۲) منشور سازمان ملل متحد باید متن آن را جهت ثبت و انتشار برای دبیرکل سازمان ملل متحد ارسال دارد.

ماده ۱۷- زبانها: کنوانسیون در یک نسخه واحد به زبانهای چینی، انگلیسی، فرانسه، روسی و اسپانیایی تنظیم گردیده که همه متون از اعتبار یکسان برخوردارند. ترجمه‌های رسمی به زبانهای عربی و آلمانی تهیه و با نسخه اصلی امضاء شده، سپرده خواهد شد.

بنا به مراتب فوق امضاءکنندگان ذیل که صحیحاً از طرف دول مربوطه مجاز بوده به تاریخ ۱۷ جولای ۱۹۷۸ (برابر ۲۶ تیرماه ۱۳۵۷) در لندن کنوانسیون را امضاء نمودند.

ضمیمه

فصل ۱- مقررات کلی

ماده ۱/۱- تعاریف: جز در مواردی که صریحاً طور دیگری مقرر گردیده است، از نظر این کنوانسیون:

الف- «مواد» به معنای موادی است که در ضمیمه این کنوانسیون گنجانده شده است.

ب- «تأیید شده» به معنای تأیید شده توسط دستگاه اجرایی می‌باشد.

ج- «فرمانده» به معنای شخصی است که فرماندهی کشتی را به عهده دارد.

د- «افسر» به معنای عضوی از خدمه کشتی غیر از فرمانده می‌باشد که توسط قانون یا مقررات ملی منصوب شده و یا در صورت عدم چنین انتصابی، توسط قرارداد جمعی یا عرف انتصاب یافته باشد.

ه- «افسر عرشه» به معنای یک افسر واجد شرایط در قسمت عرشه می‌باشد.

و- «افسر ناوبر ارشد» به معنای افسر عرشه‌ای می‌باشد که از نظر درجه بعد از فرمانده کشتی قرارداد و در صورت عدم توانایی فرمانده، فرماندهی کشتی برعهده وی قرار خواهد گرفت.

ز- «افسر مهندس» به معنای یک افسر واجد شرایط در قسمت موتورخانه می‌باشد.

ح- «افسر سرمهندس» به معنای افسر سرمهندسی می‌باشد که مسئول رانش مکانیکی کشتی است.

ط- «افسر مهندس دوم» به معنای افسر مهندسی می‌باشد که از نظر درجه بعد از افسر مهندس ارشد کشتی قرار دارد و در صورت عدم توانایی افسر مهندس ارشد مسئولیت رانش مکانیکی کشتی برعهده وی قرار می‌گیرد.

ی- «افسر کمک مهندس» به معنای شخصی است که برای افسر شدن تحت آموزش می‌باشد و برابر قانون یا مقررات ملی رسماً منصوب شده است.

ک- «افسر رادیو» به معنای شخصی است که دارای گواهینامه درجه (۱) یا درجه (۲) اپراتوری رادیوتلگراف یا گواهینامه عمومی اپراتوری ارتباطات رادیویی برای خدمت سیار دریانوردی، صادره به وجب مفاد مقررات رادیویی، می‌باشد و در ایستگاه رادیوتلگراف یک کشتی که طبق کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا ملزم به داشتن چنین ایستگاهی می‌باشد بکار گرفته می‌شود.

ل- «اپراتور رادیو تلفن» به معنای شخص دارای یک گواهینامه مناسب صادره براساس مفاد مقررات رادیویی می‌باشد.

م- «درجه‌دار» به معنای عضوی از خدمه به غیر از فرمانده یا افسر می‌باشد.

ن - « سفرهای نزدیک ساحل » به معنای سفر در مجاورت یک کشور عضو می باشد به نحوی که توسط آن کشور عضو تعریف شده است.

س - « قدرت رانش » به معنای قدرت بر حسب کیلوات می باشد که در گواهینامه ثبت کشتی یا سند رسمی دیگری درج گردیده است. ۲.

ع - « وظایف رادیویی » به نحو مقتضی شامل نگهداری و تعمیرات فنی طبق مقررات رادیویی ، کنوانسیون بین المللی ایمنی جان اشخاص در دریا و ، بنا به صلاحدید هر دستگاه اجرایی، توصیه نامه های مربوطه ایمکو می باشد.
ف - « نفت کش » به معنای یک کشتی می باشد که جهت حمل نفت و محصولات نفتی به صورت فله ساخته شده است و مورد استفاده قرار می گیرد.

ض - « تانکر مواد شیمیایی » به معنای کشتی هایی می باشد که جهت حمل فله هرگونه مواد شیمیایی مایع عنوان شده در « کد ساختمان و تجهیزات کشتی حامل مواد شیمیایی خطرناک به صورت فله » ایمکو ، ساخته شده است و مورد استفاده قرار می گیرد.

ق - « تانکر گاز مایع » به معنای یک کشتی می باشد که جهت حمل فله هرگونه گاز مایع عنوان شده در « کد ساختمان و تجهیزات کشتیهای حامل گازهای مایع به صورت فله » ایمکو ، ساخته شده است و مورد استفاده قرار می گیرد.

ماده ۱/۲ - مندرجات گواهینامه ها و فرم تأییدیه : ۱- گواهینامه ها باید به زبان یا زبانهای رسمی کشور صادرکننده باشد. در صورتیکه زبان مورد استفاده انگلیسی نباشد، متن باید حاوی ترجمه ای به آن زبان باشد.

۲- در خصوص افسران مخابرات و اپراتورهای رادیوتلفن، دستگاههای اجرایی می توانند :

الف - اطلاعات اضافی مورد لزوم مقررات مربوطه ضمیمه کنوانسیون را در آزمون صدور گواهینامه با تبعیت از مقررات رادیویی بگنجانند ، یا

ب - گواهینامه جداگانه ای مبنی بر اینکه دارنده واجد اطلاعات اضافی مورد لزوم ضمیمه کنوانسیون می باشد صادر نمایند.

۳- فرم تأییدیه گواهینامه مورد لزوم ماده ۶ کنوانسیون به شرح ذیل خواهد بود :

فرم تأیید گواهینامه ها

(مهر رسمی)

تأییدیه گواهینامه ها

(کشور)

صادر بر اساس مفاد کنوانسیون بین المللی استانداردهای آموزش ، ۳ صدور گواهینامه و نگهداری دریانوردان ، ۱۹۷۸
یا دولت (نام) تصدیق می کند.

اینجانب ، امضاء کننده ذیل تصدیق می نمایم.

که گواهینامه حاضر / گواهینامه شماره ۴ برای

(اسم کامل شخص) ، که صحیحاً مطابق مفاد ماده کنوانسیون بین المللی

استانداردهای آموزش ، صدور گواهینامه و نگهداری دریانوردان ۱۹۷۸ ، به عنوان

..... ۵ واجد شرایط شناخته شده است با محدودیتهای انحصاری ذیل صادر می شود :

در اینجا محدودیتهای

یا کلمه « خیر » بر حسب

مورد قید شود

تاریخ صور این تأییدیه

(مهر رسمی) امضاء

(اسم و امضای مقام رسمی که صحیحاً اختیار یافته است)

تاریخ تولد دارنده گواهینامه

امضای دارنده گواهینامه

ماده ۱/۳ - اصول حاکم بر سفرهای نزدیک ساحل : ۱- هر کشور عضوی که به منظور اعمال کنوانسیون سفرهای نزدیک ساحل را تعریف می‌کند، نباید الزاماتی از نظر آموزش ، تجربه یا صدور گواهینامه الزاماتی را بر دریانوردان خدمت‌کننده در کشتیهایی که اجازه برافراشتن پرچم کشور عضوی را دارند و مشغول چنین سفرهایی می‌باشند تحمیل کند به نحوی که برای چنین دریانوردانی نسبت به دریانوردان خدمت‌کننده در کشتیهایی که اجازه برافراشتن پرچم آن کشور را دارند، منجر به الزامات شدیدتر شود. در هیچ موردی چنین کشور عضوی نباید در خصوص دریانوردان خدمت‌کننده در کشتیهایی که اجازه برافراشتن پرچم کشور عضو دیگری را دارند الزاماتی بیش از کنوانسیون درخصوص کشتیهایی که سفرهای نزدیک ساحل انجام نمی‌دهند، تحمیل نماید.

۲- درخصوص کشتیهایی محق برافراشتن پرچم یک کشور عضو که بطور منظم مشغول سفرهای نزدیک ساحل در سواحل کشور عضو می‌باشند، کشوری که کشتی محق برافراشتن پرچم آن می‌باشد باید الزاماتی را از نظر آموزش ، تجربه و صدور گواهینامه برای دریانوردان خدمت‌کننده در چنین کشتیهایی را حداقل برابر با الزامات کشوری که کشتی در سواحل آن مشغول سفر است وضع کند، مشروط بر آنکه از الزامات کنوانسیون نسبت به کشتیهایی که مشغول سفرهای نزدیک ساحل نیستند فراتر نرود. کشتی که سفر خود را به بیش از آنچه که به عنوان سفر نزدیک ساحل از سوی یک کشور عضو تعریف شده بسط می‌دهد و وارد آبهایی می‌شود که تحت پوشش تعریف فوق قرار نگرفته‌اند، باید الزامات کنوانسیون به موجب این ماده را بدون هیچ تسامحی انجام دهد.

۳- کشور عضو می‌تواند امتیازات مقررات سفرهای نزدیک ساحل کنوانسیون را به کشتی که اجازه برافراشتن پرچم آن را دارد به هنگامیکه طبق تعریف کشور فوق بطور منظم مشغول سفرهای نزدیک ساحل در خارج از سواحل کشور غیرعضو می‌باشد، اعطاء کند.

۴- هیچیک از مفاد این ماده به هیچ وجه نباید صلاحیت هیچ کشوری را اعم از عضو به کنوانسیون و غیرعضو محدود کند.

ماده ۱/۴- ۱- تشریفات کنترل : ۱- کنترل اعمال شده از سوی یک افسر کنترل که صحیحاً به موجب ماده (۱۰) اختیار یافته است به موارد ذیل محدود خواهد شد :

الف - گواهی مطابق بند (۱) ماده (۱۰) به اینکه کلیه دریانوردان خدمت‌کننده در کشتی که از سوی کنوانسیون ملزم به داشتن گواهینامه می‌باشند ، دارای یک گواهینامه معتبر یا یک معافیت معتبر می‌باشند.

ب - ارزیابی توانایی دریانوردان کشتی در حفظ استانداردهای نگهداری به نحو مورد لزوم کنوانسیون چنانچه دلایلی برای پذیرش این امر باشد که چنین استانداردهایی به هنگام حضور در بندر یک کشور عضو یا راههای ورودی آن بندر، به علت اینکه موارد ذیل حادث شده‌اند رعایت نمی‌گردند.

۱- کشتی دچار تصادم ، برخورد با کف دریا یا گل نشستن شده است ، یا :

۲- تخلیه مواد از کشتی درحالی که در حال حرکت یا در حال لنگر یا در اسکله بوده است صورت گرفته است که به موجب کنوانسیونهای بین‌المللی غیرقانونی است ، یا :

۳- کشتی به طریقی نادرست یا ناامن مانور داده یا علامت‌گذاری‌های مسیر دریانوردی یا طرحهای تفکیک ترافیک رعایت نشده است.

۲- چنانچه در نتیجه انجام کنترل مطابق بند (۱) ، هریک از نواقص ذیل مشخص شود ، افسر کنترل باید مطابق ماده (۱۰) اطلاعات کتبی را در اختیار فرمانده کشتی و نماینده ذیربط کشور صاحب پرچم قرار دهد:

الف - عدم داشتن یک گواهینامه معتبر مناسب یا معافیت معتبر از سوی دریانوردانی که ملزم به داشتن یک گواهینامه می‌باشند.

ب - عدم هماهنگی تدابیر نگهداری دریانوردی یا مهندسی با الزامات تعیین شده برای کشتی از سوی کشور صاحب پرچم .

ج - غیبت در نگهداری از سوی شخص واجد شرایط برای بکارگیری تجهیزات لازم جهت هدایت ایمن یا جلوگیری از آلودگی.

د - عدم توانایی فرمانده برای گماردن اشخاص تازه‌نفس جهت اولین نگهداری در آغاز سفر و نگهداری‌های جایگزین متعاقب آن .

۳- عدم تصحیح نواقصی که در قسمت (الف) بند (۲) به آنها اشاره شده است تا حدی که به گواهینامه‌های فرمانده ، افسر سرمهندس و افسران مسئول نگهداری‌های دریانوردی و مهندسی و در مواردی به افسر رادیو مربوط می‌شوند و در قسمت (ب) بند (۲) تنها دلایلی به موجب ماده خواهند بود که براساس آن یک کشور عضو می‌تواند کشتی را توقیف کند.

فصل ۲ - فرمانده - قسمت عرشه

ماده ۲/۱ - اصولاساسی که باید در نگهداری دریانوردی رعایت گردد :

۱- اعضاء بایستی توجه مالکان کشتی ، متصدیان کشتی ، فرماندهان و پرسنل نگهداری را به اصول ذیل که باید برای تضمین این امر کهننگهداری دریانوردی ایمن در کلیه مواقع رعایت گردد، جلب نمایند.

۲- فرمانده هر کشتی ملزم است تضمین نماید که تمهیدات نگهداری برای حفظ نگهداری دریانوردی ایمن ، کافی می‌باشند. افسران نگهداری تحت هدایت کلی فرمانده ، در طی زمان کشیک خود بویژه هنگام جلوگیری از تصادم و به گل نشستن ، مسئول هدایت ایمن کشتی می‌باشند.

۳- اصول اساسی ، که شامل موارد ذیل است اما به آنها محدود نمی‌گردد ، درخصوص کلیه کشتیها مدنظر قرار خواهند گرفت .

۴- تمهیدات نگهداری :

الف - ترکیب نگهداری باید در کلیه مواقع برای اوضاع و شرایط غالب ، کافی و مناسب بوده و ضرورت حفظ یک دیده‌بانی صحیح را ملحوظ نماید.

ب - به هنگام تعیین ترتیب نگهداری روی پل فرماندهی که می‌تواند شامل درجه‌داران مناسب در عرشه باشد، عوامل ذیل نیز از جمله باید مدنظر قرار داده شوند :

۱- در هیچ زمانی نباید پل فرماندهی بدون مسئول باقی بماند.

۲- شرایط آب و هوایی ، دید و اینکه آیا نور روز وجود دارد یا تاریکی .

۳- نزدیکی خطرهای دریانوردی که ممکن است انجام وظایف ناوبری اضافی را برای افسر مسئول نگهداری، ضروری گرداند.

۴- استفاده و وضعیت بهره‌برداری از وسایل کمک‌ناوبری همچون رادار یا وسایل محل‌یاب الکترونیکی و هرگونه تجهیزات دیگری که بر ناوبری ایمن کشتی مؤثر باشد.

۵- این که آیا کشتی مجهز به ردیابی اتوماتیک است.

۶- هرگونه ضرورت‌های غیرمعمول برای نگهداری دریانوردی که ممکن است در نتیجه شرایط عملیاتی ویژه پدید آید.

۵- آمادگی انجام وظیفه :

سیستم نگهداری بایستی به گونه‌ای باشد که کارایی افسران نگهداری و ملوان‌های نگهداری بر اثر خستگی تضعیف نگردد. وظایف باید به گونه‌ای سازماندهی گردد که اولین نگهداری در شروع سفر و نگهداری‌های جانشین بعدی استراحت کافی داشته و از سایر لحاظ نیز آماده انجام وظیفه باشند.

۶- ناوبری :

الف - سفر موردنظر را باید با توجه به کلیه اطلاعات مربوطه از قبل برنامه‌ریزی نموده و هر مسیر تعیین شده‌ای را قبل از آغاز سفر مورد بررسی قرار دهد.

ب - در طی نگهبانی ، بایستی مسیر جهت‌یابی شده ، موقعیت و سرعت را در فواصل زمانی با تناوب کافی ، با استفاده از هرگونه وسایل کمکی ناوبری ضروری موجود، کنترل نمود تا اطمینان حاصل شود که کشتی مسیر برنامه‌ریزی شده را تعقیب می‌کند.

ج - افسر نگهبان بایستی در مورد موقعیت و بهره‌برداری از کلیه تجهیزات ایمنی و ناوبری روی کشتی آگاهی کامل داشته و از محدودیت‌های بهره‌برداری از چنین تجهیزاتی مطلع باشد و آنها را مدنظر قرار دهد.

د - افسر مسئول نگهبانی دریاوردی نباید موظف یا متعهد به انجام وظایفی باشد که محل ناوبری ایمن کشتی هستند. ۷- تجهیزات ناوبری :

الف - افسر دیده‌بانی بایستی کارآمدترین بهره‌برداری را از کلیه تجهیزات ناوبری در اختیار خود، به عمل آورد.

ب - به هنگام استفاده از رادار ، افسر نگهبان بایستی ضرورت رعایت مفاد مربوط به استفاده از رادار را ، مندرج در مقررات قابل اعمال جلوگیری از تصادم در دریا ، در کلیه مواقع مدنظر قرار دهد.

ج - در صورت لزوم ، افسر نگهبان نباید در استفاده از دسته سکان ، موتورها و وسایل اخطار صوتی تردید نماید.

۸ - وظایف و مسئولیت‌های ناوبری :

الف - افسر مسئول نگهبانی باید :

۱- وظیفه نگهبانی خود را در پل فرماندهی انجام داده و در هیچ شرایطی آن را ترک ننماید مگر زمانی که به نحو صحیح جایگزین شود.

۲- به مسئولیت خود برای هدایت ایمن کشتی علیرغم حضور فرمانده در پل فرماندهی ادامه دهد، تا زمانی که فرمانده بطور خاص به اطلاع وی برساند که مسئولیت مزبور را پذیرفته است و برای طرفین مفهوم گردد.

۳- در صورت بروز هرگونه تردیدی در مورد اینکه چه اقدامی را باید در رابطه با ایمنی به عمل آورد ، فرمانده را آگاه سازد.

۴- چنانچه دلیلی برای پذیرفتن این امر دارد که افسر جایگزین قادر به ایفای وظایف خود به صورت کارآمد نیست، نگهبانی را به وی نسپارد و در این صورت متعاقباً مراتب را به اطلاع فرمانده برساند.

ب - افسر جایگزین در قبول نگهبانی، بایستی خود را نسبت به موقعیت تخمینی یا حقیقی کشتی قانع نموده و رد ، مسیر و سرعت موردنظر را تأیید نماید و هرگونه خطراتی برای ناوبری را که انتظار مواجهه با آن در طی نگهبانی وی می‌رود باید مورد توجه قرار دهد.

ج - سابقه کاملی از حرکات و فعالیتها در طی نگهبانی مربوط به هدایت کشتی نگهداری خواهد شد.

۹- دیده‌بان :

علاوه بر ایجاد یک دیده‌بانی بطور صحیح به منظور ارزیابی کامل موقعیت و خطر تصادم ، به گل نشستن و سایر خطرات کشتیرانی، وظایف دیده‌بان بایستی شامل ردیابی کشتی یا هواپیمای دچار خطر ، افراد کشتی شکسته ، لاشه و قطعات کشتی‌ها نیز می‌گردد باشد. برای ایجاد دیده‌بانی ، معیارهای ذیل باید رعایت شوند :

الف - دیده‌بان ، باید قادر به بذل توجه کافی نسبت به انجام دیده‌بانی صحیح باشد و هیچ وظیفه دیگری که بتواند محل این کار گردد توسط او پذیرفته یا به او محول نخواهد شد.

ب - وظایف دیده‌بان و سکان‌دار ، جدای از یکدیگر است و سکان‌دار به هنگام هدایت کشتی نباید به عنوان دیده‌بان در نظر گرفته شود ، باستثنای کشتیهای کوچک که در محل سکان‌داری آنها، دید کامل و همه‌جانبه‌ای امکان‌پذیر است و اختلالی در دید شبانه یا هرگونه مانع دیگری برای حفظ دیده‌بانی صحیح وجود ندارد، افسر مسئول دیده‌بانی می‌تواند در روشنایی روز ، به تنهایی دیده‌بانی کند ، مشروط بر آنکه در چنین مواردی :

۱- وضعیت با دقت ارزیابی شده و بدون تردید ثابت شده باشد که انجام این کار بی‌خطر است.

۲- توجه کامل به تمامی عوامل مربوطه ، که شامل موارد ذیل بوده ولی محدود به آنها نیست ، مبذول شده باشد :

- وضع هوا

- دید

- تراکم ترافیک

- نزدیک بودن خطر برای هدایت کشتی

- توجه لازم به هنگام دریانوردی در داخل یا نزدیک طرحهای تفکیک

۳- هنگام لزوم هرگونه تغییری در وضعیت، نیروی کمکی جهت احضار به پل فرماندهی در دسترس باشد.

۱۰- هدایت کشتی با داشتن راهنما روی عرشه:

علیرغم وظایف و تعهدات راهنما، حضور وی روی عرشه، فرمانده یا افسر مسئول دیده‌بانی را از وظایف و تعهدات مربوط به ایمنی کشتی، معاف نمی‌کند. فرمانده و راهنما، اطلاعات مربوط به روشهای هدایت کشتی، شرایط محلی و مشخصات کشتی را با یکدیگر مبادله خواهند نمود. فرمانده و افسردیده‌بانی با راهنما، همکاری نزدیک خواهند نمود و کنترل صحیح بر موقعیت و حرکت کشتی را حفظ خواهند کرد.

۱۱- حفاظت از محیط زیست دریایی:

فرمانده و افسر مسئول دیده‌بانی، باید از آثار جدی آلودگی عملیاتی یا تصادفی محیط زیست دریایی آگاه باشند و کلیه موارد احتیاطی لازم جهت پیشگیری از چنین آلودگی را، خصوصاً در چارچوب مقررات مربوطه بین‌المللی و بندری به عمل آورند.

ماده ۲/۲- حداقل الزامات اجباری برای صدور گواهینامه فرماندهان و افسران ارشد کشتی‌های دارای ظرفیت ناخالص ثبت شده ۲۰۰ تن یا بیشتر:

فرمانده و افسر ارشد کشتی‌های دارای ظرفیت ناخالص ثبت شده ۱۶۰۰ تن یا بیشتر

۱- هر فرمانده و افسر ارشد یک کشتی دریایی با ظرفیت ناخالص ثبت شده ۱۶۰۰ تن یا بیشتر باید دارای گواهینامه مناسب باشد.

۲- هر داوطلب دریافت گواهینامه باید:

الف- از نظر دستگاه اجرایی از صحت مزاج بویژه بینایی و شنوایی برخوردار باشد.

ب- الزامات موردنظر برای صدور گواهینامه به عنوان افسر مسئول نگرهبانی دریانوردی در کشتی‌های با ظرفیت ناخالص ثبت شده ۲۰۰ تن یا بیشتر را داشته و در این مقام، خدمت دریانوردی مورد تأیید به شرح ذیل ارائه نموده باشد:

۱- برای دریافت گواهینامه به عنوان افسر ارشد، حداقل ۱۸ ماه، با این حال چنانچه دستگاه اجرایی آموزش ویژه‌ای را که معادل حداقل ۶ ماه خدمت به عنوان افسر مسئول نگرهبانی دریانوردی به حساب می‌آورد، الزام نماید. مدت مزبور می‌تواند به حداقل ۱۲ ماه تقلیل یابد.

۲- برای دریافت گواهینامه به عنوان فرمانده، حداقل ۳۶ ماه، با این حال، در صورتی که حداقل ۱۲ ماه از این خدمت دریانوردی به عنوان افسر اول گذرانده شده باشد، یا چنانچه دستگاه اجرایی آموزش ویژه‌ای را که معادل چنین خدمتی به حساب می‌آورد الزام نماید، مدت مزبور می‌تواند به حداقل ۲۴ ماه تقلیل یابد.

ج- امتحان لازم را در حد رضایت دستگاه اجرایی گذرانده باشد. چنین امتحانی باید شامل مواد مندرج در ضمیمه این ماده باشد، اما استثنائاً دستگاه اجرایی می‌تواند این الزامات امتحانی را برای فرماندهان و افسران اول کشتی‌های دارای ابعاد محدود که مشغول سفرهای نزدیک ساحل هستند، به صورتیکه لازم می‌داند و با توجه به اثر آن بر ایمنی تمامی کشتی‌هایی که در همان آبها حرکت می‌کنند تغییر دهد.

فرمانده و افسر ارشد کشتی‌های دارای ظرفیت ناخالص ثبت شده بین ۲۰۰ تا ۱۶۰۰ تن

۳- هر فرمانده و افسر اول یک کشتی دریایی با ظرفیت ناخالص ثبت شده بین ۲۰۰ و ۱۶۰۰ تن باید دارای گواهینامه مناسب باشد.

۴- هر داوطلب دریافت گواهینامه باید:

الف - از نظر دستگاه اجرایی از صحت مزاج به ویژه بینایی و شنوایی برخوردار باشد.

ب - ۱- برای دریافت گواهینامه به عنوان افسر ارشد ، حایز شرایط یک افسر مسئول نگهداری دریاوردی در کشتی‌هایی با ظرفیت ناخالص ۲۰۰ تن یا بیشتر باشد.

۲- برای دریافت گواهی به عنوان فرمانده ، حایز شرایط مربوط به یک افسر مسئول نگهداری دریاوردی در کشتی‌های با ظرفیت ناخالص ثبت شده ۲۰۰ تن یا بیشتر و دارای خدمت دریاوردی مورد تأیید به مدت حداقل ۳۶ ماه در این مقام باشد، با وجود این ، در صورتی که حداقل ۱۲ ماه از این خدمت دریاوردی به عنوان افسر اول طی شده یا چنانچه دستگاه اجرایی آموزش ویژه‌ای را که معادل چنین خدمتی به حساب می‌آورد الزام نماید ، مدت مزبور می‌تواند به حداقل ۲۴ ماه تقلیل یابد.

ج - امتحان مقتضی را در حد رضایت دستگاه اجرایی گذرانده باشد، چنین امتحانی شامل مواد مندرج در ضمیمه خواهد بود ، به استثنای این که این دستگاه اجرایی می‌تواند این الزامات امتحانی را به صورتی که مناسب می‌داند برای فرماندهان و افسران ارشد کشتی‌های مشغول به سفرهای نزدیک ساحل تغییر دهد تا آن موادی را که قابل اعمال در آنها یا کشتی‌های مربوطه نیست با توجه به اثر آن بر ایمنی کلیه کشتی‌هایی که ممکن است در همان آنها در حال حرکت باشند حذف نماید.

کلیات

۵- سطح دانش الزامی به موجب عناوین مختلف ضمیمه می‌تواند برحسب اینکه آیا گواهینامه در سطح فرمانده صادر می‌شود یا افسر ارشد و براساس اینکه آیا گواهینامه یا گواهینامه‌ها دارای کاربرد در کشتی‌های با ظرفیت ناخالص ثبت شده ۱۶۰۰ تن یا بیشتر هستند یا در کشتی‌های با ظرفیت ناخالص ثبت شده بین ۲۰۰ و ۱۶۰۰ تن ، تغییر کند.

ضمیمه ماده ۲/۲

حداقل دانش لازم برای صدور گواهینامه فرماندهان و افسران ارشد

کشتی‌های با ظرفیت ناخالص ثبت شده ۲۰۰ تن یا بیشتر

۱- مواد ارائه شده ذیل جهت آزمون داوطلبان دریافت گواهینامه به عنوان فرمانده و افسر ارشد کشتی‌های دارای با ظرفیت ناخالص ثبت شده ۲۰۰ تن یا بیشتر تنظیم شده است. هدف از آن عبارت است از افزایش و گسترش عمقی موضوعات مندرج در ماده ۲/۴- « حداقل شرایط الزامی برای صدور گواهینامه افسران مسئول نگهداری دریاوردی در کشتی‌های با ظرفیت ناخالص ثبت شده ۲۰۰ تن یا بیشتر » با در نظر داشتن این که یک فرمانده در مورد ایمنی کشتی ، مسافران ، خدمه و محموله آن مسئولیت نهایی را دارا می‌باشد ، و این که یک افسر ارشد در موقعیتی خواهد بود که هر لحظه چنین مسئولیتی را بپذیرد ، امتحان در این موضوعات به نوعی طراحی خواهد شد که توانایی آنها در فراگیری کلیه اطلاعات موجودی که بر ایمنی کشتی مؤثر است ، مورد آزمایش قرار گیرد.

۲- ناوبری و تعیین موقعیت :

الف - برنامه‌ریزی سفر و ناوبری در تمامی شرایط :

۱- از طریق روشهای مورد قبول تعقیب مسیرهای اقیانوسی .

۲- در آبهای محدود .

۳- در یخ .

۴- با دید محدود .

۵- طرح‌های تفکیک ترافیک .

۶- در مناطق دارای آثار جزر در مدی وسیع .

ب - تعیین موقعیت :

۱- با بررسی اجرام سماوی ، شامل استفاده از خورشید ، ستارگان ، ماه و سیارات.

۲- با مشاهده مشخصات زمینی، از جمله توانایی در استفاده از جهت‌یابی از علائم زمینی ناوبری وسایل کمک‌ناوبری از قبیل فانوس‌های دریایی، چراغ‌های دریایی و راهنماهای شناور به همراه نقشه‌های دریایی مناسب، اخطارهای دریانوردی و سایر نشریات جهت ارزیابی صحت موقعیت حاصله.

۳- با استفاده از کلیه وسایل کمک ناوبری الکترونیکی مدرن کشتی در حد رضایت دستگاه اجرایی، به همراه اطلاع خاص از اصول بهره‌برداری، محدودیتها، منابع اشتباه، ردیابی اطلاعات غلط و روش‌های اصلاح جهت کسب تعیین دقیق موقعیت.

۳- نگرهبانی

الف - ارائه دانش کامل نسبت به محتوا، کاربرد و مقصود مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا، شامل آن ضمیمه‌هایی که به دریانوردی ایمن ارتباط دارد.

ب - ارائه دانش نسبت به ماده ۲/۱ - « اصول اساسی که باید در حفظ نگرهبانی دریانوردی رعایت گردند.»

۴- تجهیزات رادار

ارائه دانش به همراه استفاده از شبیه‌ساز رادار یا در صورت موجود نبودن، با استفاده از صفحه مانور، نسبت به مبانی رادار و قابلیت استفاده و بهره‌برداری از آن، و همچنین نسبت به تفسیر و تحلیل اطلاعات به دست آمده از این تجهیزات، شامل:

الف - عوامل مؤثر بر کاربرد و دقت.

ب - تشکیل و حفظ تصاویر.

ج - ردیابی اطلاعات اشتباه، پژواک‌های غلط، بازتاب از دریا و غیره.

د - برد و موقعیت

ه - شناسایی پژواک‌های مهم.

و - مسیر و سرعت سایر کشتیها.

ز - زمان و مسافت نزدیکترین راه عبور، روبرو شدن یا سبقت کشتیها.

ح - ردیابی تغییرات مسیر و سرعت سایر کشتیها.

ط - تأثیر تغییرات در مسیر یا سرعت خودکشتی یا هر دو.

ی - استفاده از مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا.

۵- قطب‌نماها - مغناطیسی و ژيروسکوپي.

قابلیت تعیین و اصلاح اشتباهات قطب‌نماهای مغناطیسی و ژيروسکوپي و دانش مربوط به وسایل اصلاح این اشتباهات

۶- هواشناسی و اقیانوس‌نگاری

الف - ارائه توانایی‌درک و تفسیر یکنقشه سینوپتیک و پیش‌بینی هوای منطقه با توجه به شرایط محلی آب و هوا.

ب - دانش نبت به خصوصیات سیستم‌های مختلف آب و هوا، شامل طوفان‌های دورانی حاره، و اجتناب از مراکز طوفانی و مناطق خطرناک.

ج - دانش نسبت به سیستم‌های جریان اقیانوسی.

د - توانایی استفاده از کلیه نشریات دریانوردی مربوطه در زمینه جزر و مد و جریان‌ها، شامل نشریات به زبان انگلیسی.

ه - توانایی محاسبه شرایط جزر و مدی.

۷- مانوردهی و هدایت کشتی.

مانوردهی و هدایت کشتی در تمام شرایط، از جمله شرایط ذیل:

- الف - مانور به هنگام نزدیک شدن به ایستگاهها یا شناورهای راهنما با توجه مقتضی به آب و هوا، جزر و مد، فاصله تا محل توقف و مسافت توقف.
- ب - هدایت کشتی در رودخانهها، دهانهها و غیره، با در نظر داشتن تأثیرات جریان، باد و آبهای محدود بر واکنش کشتی نسبت به سکان.
- ج - مانوردهی در آبهای کم عمق، از جمله کاهش فاصله زیر کشتی از بستر آب به دلیل تأثیر تکان ۶ پیچش به طرفین و حرکت عمودی.
- د - عملکرد متقابل بین کشتیهای در حال عبور و بین کشتی تحت هدایت و سواحل رودخانهای مجاور (تأثیر کانال).
 ه - پهلوگیری و جداسدن از اسکله تحت شرایط مختلف باد و جزر و مد، یا یدک کش یا بدون آن.
- و - انتخاب محل لنگراندازی، لنگراندازی با یک یا دو لنگر در محلهای محدود لنگر اندازی و عوامل دخیل در تعیین طول کابل لنگر که باید مورد استفاده قرار گیرد.
- ز - کشیدن لنگر، ازادسازی لنگرهای پیچ خورده.
- ح - هدایت به حوضچه تعمیراتی خشک، با خسارت و بدون خسارت.
- ط - اداره و دایت کشتی در هوای نامساعد، از جمله کمک به کشتی یا هواپیمای دچار اضطرار، عملیات یدک کشی، روشهای بیرون نگاه داشتن یک کشتی غیر قابل کنترل از میان امواج، کاهش کشش توسط جریان آب و استفاده از روغن.
- ی - اقدامات احتیاطی قایقها در مانوردهی برای به آب انداختن قایقها یا وسایل نجات در هوای نامساعد.
- ک - روشهای سوار کردن نجات یافتگان از قایقهای نجات یا وسایل نجات.
- ل - توانایی تعیین خصوصیات مانوردهی و موتور انواع عمده کشتیها با توجه خاص به مسافتهای توقف و دواير گردش با ابخورها و سرعتهای متفاوت.
- م - اهمیت دریانوردی با سرعت کاهش یافته جهت پرهیز از خسارت ایجاد شده موج سینه یا پاشنه خود کشتی.
- ن - تدابیر عملی که باید به هنگام دریانوردی در یخ با شرایط انباشت یخ در کشتی اتخاذ گردد.
- ق - استفاده از طرحهای تفکیک ترافیک و مانوردهی در داخل آنها.
- ۸- تعادل، ساختار و کنترل خسارت کشتی.
- الف - درک اصول اساسی ساختار کشتی و نظریهها و عوامل مؤثر بر زاویه آبخور سینه و پاسنه و تعادل و اقدامات لازم برای حفظ زاویه ایمن آبخور سینه و پاسنه و تعادل.
- ب - دانش نسبت به اثر وارد بر زاویه ایمن آبخور سینه و پاشنه و تعادل کشتی در صورت ورود خسارت به یک قسمت و اقدامات خنثی کننده که باید انجام شود.
- ج - استفاده مشخص از جداول و نمودارهای زاویه آبخور سینه و پاشنه، و فشار و وسایل محاسبه فشار، از جمله دانش نسبت به بارگیری محمولهها و برقراری توازن به منظور حفظ فشارهای وارد بر بدنه در حدود قابل قبول.
- د - دانش عمومی نسبت به اجزای ساختاری اصلی کشتی و اسامی خاص قطعات مختلف.
- ه - دانش نسبت به توصیهنامههای ایملکو در خصوص تعادل کشتی.
- ۹- نیروگاههای کشتی
- الف - اصول بهره برداری از نیروگاههای دریایی.
- ب - ماشین آلات کمکی کشتی.
- ج - دانش عمومی نسبت به واژههای مهندسی دریایی.
- ۱۰ - جایجایی و انبارسازی محموله.
- الف - انبارسازی و محکم سازی محمولهها در کشتی، از جمله مهاربندی محموله.
- ب - عملیات بارگیری و تخلیه، با بذل توجه خاص نسبت به بارگیری و تخلیه کالاهای سنگین.

ج - مقررات و توصیه‌نامه‌های بین‌المللی مربوط به حمل محموله‌ها ، بویژه مقررات بین‌المللی حمل دریایی کالاهای خطرناک (IMDG) .

د - حمل کالاهای خطرناک ، موارد احتیاط لازم در طی عملیات بارگیری و تخلیه و مراقبت از کالاهای خطرناک در طول سفر .

ه - دانش عملی نسبت به مندرجات و کاربرد آخرین جزوات راهنمای مربوط به ایمنی تانکرها .

و - دانش عملی در مورد ترتیبات مورد استفاده رایج برای لوله‌کشی و تلمبه‌زنی .

ز - اصطلاحات و تعاریف بکار رفته برای توصیه ویژگی‌های محموله‌های نفتی متداول همچون نفت خام ، تصفیه‌کننده‌های واسطه و نفت .

ح - مقررات مربوط به آلودگی آب توازن ، شستشوی تانک و عملیات آزادسازی گاز .

ط - روشهای رسوب‌گیری محموله نفتی LOAD – ON – TOP .

۱۱- پیشگیری از آتش‌سوزی و وسایل اطفاء حریق .

الف - سازماندهی تمرینات آتش‌نشانی .

ب - طبقه‌بندی و مسائل شیمیایی مربوط به حریق .

ج - سیستم‌های اطفاء حریق .

د - حضور در یک دوره تأیید شده اطفاء حریق .

ه - دانش نسبت به مقررات مربوط به تجهیزات اطفاء حریق .

۱۲- اقدامات اضطراری .

الف - اقدامات احتیاطی هنگام به ساحل زدن عمدی کشتی .

ب - اقدامی که باید قبل و بعد از به گل نشستن انجام شود.

ج - شناور ساختن کشتی به گل نشسته ، با کمک یا بدون کمک .

د - اقدامی که باید به دنبال بروز تصادم اتخاذ گردد.

ه - جلوگیری موقت از نشست .

و - اقدامات مربوط به حفاظت و ایمنی مسافران و خدمه در موارد اضطراری .

ز - محدود نمودن خسارت و نجات کشتی به دنبال آتش‌سوزی یا انفجار .

ح - رها نمودن کشتی .

ط - هدایت در موارد اضطراری ، نصب و استفاده از سکان اضطراری ، و روشهای نصب سکان اضطراری در مواردی که امکانپذیر باشد.

ی - نجات افراد از یک کشتی در حال اضطرار یا غرق شده .

ک - روش‌های به عرشه آوردن افراد پرت شده به دریا .

۱۳- مراقبت‌های پزشکی .

دانش کامل نسبت به استفاده از محتویات نشریات ذیل :

الف - راهنمای بین‌المللی پزشکی برای کشتیها یا نشریات ملی معادل آن .

ب - بخش پزشکی مقررات بین‌المللی علائم .

ج - راهنمای کمک‌های اولیه پزشکی برای استفاده در حوادث مربوط به کالاهای خطرناک .

۱۴- حقوق دریایی .

الف - دانش نسبت به حقوق دریایی بین‌المللی ، به شرح مندرج در موافقتنامه‌ها و کنوانسیون‌های بین‌المللی ، در مواردی که بر تعهدات و مسئولیت‌های ویژه فرمانده تدبیر می‌گذارند. خصوصاً آن مقرراتی که به ایمنی و حفاظت

محیط‌زیست دریایی مربوط می‌شوند، بویژه باید به موضوعات ذیل توجه نمود :

۱- گواهینامه‌ها و سایر اسنادی که کشتیها به موجب کنوانسیون‌های بین‌المللی باید دارا باشند ، چگونگی کسب آنها و مدت زمان اعتبار قانونی آنها .

۲- مسئولیت‌ها به موجب الزامات مربوطه کنوانسیون بین‌المللی خطوط شاهین .

۳- مسئولیت‌ها به موجب الزامات مربوطه کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا.

۴- مسئولیت‌ها به موجب کنوانسیون‌های بین‌المللی پیشگیری از لودگی ناشی از کشتی‌ها .

۵- اعلامیه‌های دریانوردی مربوط به بهداشت ، الزامات مندرج در مقررات بین‌المللی بهداشت .

۶- مسئولیت‌ها به موجب کنوانسیون مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا .

۷- مسئولیت‌ها به موجب سایر اسناد بین‌المللی مؤثر بر ایمنی کشتی ، مسافران ، خدمه و محموله .

ب - میزان دانش نسبت به قوانین دریایی ملی ، بستگی به صلاحدید دستگاه اجرایی دارد ولی باید دربرگیرنده تمهیدات ملی برای اجرای موافقتنامه‌ها و کنوانسیون‌های بین‌المللی باشد.

۱۵- مسئولیت‌های مدیریت و آموزش پرسنل .

دانش نسبت به مدیریت ، سازماندهی و آموزش پرسنل در کشتی .

۱۶- ارتباطات

الف - داشتن قابلیت ارسال و دریافت پیام‌ها با استفاده از چراغ موریس و استفاده از مقررات بین‌المللی علائم ، در مواردی که دستگاه اجرایی ، داوطلبان را در این زمینه‌ها برای صدور گواهینامه‌های مدارج پایین‌تر مورد امتحان قرار داده است ، آنها برای دریافت گواهینامه به عنوان فرمانده می‌توانند اختیار عدم شرکت در امتحان مجدد در این زمینه‌ها را داشته باشند.

ب - دانش نسبت به روش‌های مورد استفاده در ارتباطات رادیو تلفنی و قابلیت استفاده از رادیو تلفن ، بویژه در مورد پیام‌های اضطراری ، فوریت ، ایمنی و ناوبری .

ج - دانش نسبت به روش‌های مربوطه به ارسال علائم اضطراری به وسیله رادیوتلگراف به شرح پیش‌بینی شده در مقررات رادیویی .

۱۷- نجات جان اشخاص

دانش کامل نسبت به مقررات وسایل نجات جان اشخاص (کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا) ، سازماندهی تمرینات ، رهاسازی کشتی، قایق‌های نجات، قایق‌های نجات بادی و سایر تجهیزات نجات جان اشخاص.

۱۸- تجسس و نجات

دانش کامل نسبت به کتابچه راهنمای تجسس و نجات کشتیهای تجاری مسکو (MERSAR) .

۱۹ - روشهای نشان دادن تبحر

الف - ناوبری

نشان دادن نحوه استفاده از ارتفاع‌یاب ، سمت‌یابی نجومی ، آینه آزیموت توانایی تعیین موقعیت ، راه و سمت .

ب - مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا .

۱- استفاده از مدل‌های کوچک برای نشان دادن علامات یا نورهای صحیح ، یا شبیه‌ساز چراغ دریانوردی .

۲- تخته مانور یا شبیه‌ساز رادار

ج - رادار

۱- شبیه‌ساز رادار ، یا

۲- تخته‌های مانور

د - اطفاء حریق

حضور در یک دوره تأیید شده اطفاء حریق

ه - ارتباطات

آزمای شعملی سمعی و بصری

و - نجات جان

به آباندازی و کار با قایقهای نجات و سایر وسایل نجات از جمله به تن کردن جلیقه‌های نجات.

ماده ۲/۳- حداقل الزامات اجباری دریافت گواهینامه برای افسران مسئول نگهبانی دریانوردی و فرماندهان کشتی‌های دارای ظرفیت ناخالص ثبت شده کمتر از ۲۰۰ تن:

۱- کشتی‌هایی که به سفرهای نزدیک ساحل اشتغال ندارند

الف - هر فرمانده‌ای که در یک کشتی دریایی با ظرفیت ناخالص ثبت شده کمتر از ۲۰۰ تن که به سفرهای نزدیک ساحل اشتغال ندارد خدمت می‌کند، برای خدمت به عنوان فرمانده کشتی‌های با ظرفیت ناخالص ثبت شده بین ۲۰۰ و ۱۶۰۰ تن باید دارای گواهینامه مورد قبول دستگاه اجرایی باشد.

ب - هر افسر مسئول نگهبانی دریانوردی که در یک کشتی دریایی با ظرفیت ناخالص ثبت شده کمتر از ۲۰۰ تن که به سفرهای نزدیک ساحل اشتغال ندارد خدمت می‌کند باید دارای گواهینامه مربوط به کشتی‌های با ظرفیت ناخالص ثبت شده ۲۰۰ تن به بالا باشد.

۲- کشتی‌هایی که به سفرهای نزدیک ساحل اشتغال دارند.

الف - فرمانده

۱- هر فرمانده که در یک کشتی دریایی با ظرفیت ناخالص ثبت شده کمتر از ۲۰۰ تن که به سفرهای نزدیک ساحل اشتغال دارد خدمت می‌کند باید دارای گواهینامه مناسب باشد.

۲- هر داوطلب دریافت گواهینامه باید:

۱- حداقل ۲۰ سال سن داشته باشد.

۲- دارای سابقه خدمت دریانوردی مورد تأیید به مدت حداقل ۱۲ ماه به عنوان افسر مسئول نگهبانی دریانوردی باشد.

۳- دستگاه اجرایی را قانع سازد که وی دارای دانش کافی و مناسب برای وظایف خود در کشتی‌های مربوطه می‌باشد که بایستی شامل موضوعات مندرج در ضمیمه این ماده باشد.

ب - افسر مسئول نگهبانی دریانوردی .

۱- هر افسر مسئول نگهبانی دریانوردی در یک کشتی دریایی با ظرفیت ناخالص ثبت شده کمتر از ۲۰۰ تن که به سفرهای نزدیک ساحل اشتغال دارد، باید دارای گواهینامه مناسب باشد.

۲- هر داوطلب دریافت گواهینامه باید:

۱- حداقل ۱۸ سال سن داشته باشد .

۲- از نظر دستگاه اجرایی از صحت مزاج به ویژه از لحاظ بینایی و شنوایی برخوردار باشد.

۳- دستگاه اجرایی قانع سازد که وی:

ت از نظر دستگاه اجرایی آموزش ویژه، شامل یک دوره خدمت دریانوردی به مدت کافی را با موقعیت گذرانده باشد .
یا

- خدمت دریانوردی مورد تأیید در قسمت عرشه را به مدت حداقل ۳ سال تکمیل نموده است.

۴- از نظر دستگاه اجرایی وی دارای دانش کافی و مناسب برای وظایف خود در کشتی‌های مربوطه باشد که بایستی شامل موضوعات مندرج در ضمیمه گردد.

۳- آموزش

آموزش جهت کسب دانش و تجربه عملی لازم باید بر اساس ماده (۲/۱) « اصول اساسی لازم‌الرعایه در انجام نگهبانی دریایی » و مقررات و توصیه‌نامه‌های بین‌المللی مربوطه باشد.

۴- معافیت‌ها

دستگاه اجرایی ، چنانچه تشخیص دهد که اندازه یک کشتی و شرایط سفر آن به گونه‌ای است که اعمال کامل الزامات این ماده و ضمیمه آن را ، غیرمنطقی و غیرعملی می‌نماید. می‌تواند با در نظر داشتن ایمنی کلیه کشتی‌هایی که ممکن است در همان آبها مشغول سفر باشند، تا آن حدی که تشخیص می‌دهد فرمانده و افسر مسئول نگهداری دریانوردی آن کشتی یا آن دسته از کشتی‌ها را از برخی الزامات معاف نماید.

ضمیمه ماده ۲/۳

حداقل دانش لازم افسران مسئول نگهداری دریانوردی و فرماندهان کشتیهای دارای ظرفیت ناخالص ثبت شده کتر از ۲۰ تن جهت دریافت گواهینامه

۱- الف - دانش نسبت به موارد ذیل :

۱- دریانوردی ساحلی و تا حد لازم ، دریانوردی با کمک اجرام سماوی .

۲- مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا

۳- مجموعه قوانین بین‌المللی کالاهای خطرناک دریایی (IMDG) .

۴- قطب‌نمای مغناطیسی

۵- رادیو تلفن و ارسال علائم بصری

۶- پیشگیری از آتش‌سوزی و وسایل مقابله با آتش .

۷- نجات جان اشخاص .

۸- اقدامات اضطراری .

۹- مانوردهی کشتی .

۱۰- تعادل کشتی .

۱۱- هواشناسی .

۱۲- نیروگاههای کشتیهای کوچک .

۱۳- کمکهای اولیه .

۱۴- تجسس و نجات .

۱۵- جلوگیری از آلودگی محیط زیست دریایی .

ب - علاوه بر الزامات بند فرعی (الف) ، دانش کافی برای بهره‌برداری ایمن از کلیه وسایل کمک ناوبری و تجهیزات نصب شده در کشتی‌های مربوطه .

ج - سطح دانش لازم در موضوعات مطرح شده در بندهای فرعی (الف) و (ب) باید برای انجام ایمن وظایف افسرنگهبان ، کافی باشد.

۲- هر فرمانده که در یک کشتی دریایما با ظرفیت ناخالص ثبت شده کمتر از ۲۰۰ تن خدمت می‌کند، علاوه بر الزامات در بند (۱) فوق ، باید دستگاه اجرایی را قانع سازد که وی دانش اجرای ایمن کلیه وظایف چنین فرمانده‌ای را دارا می‌باشد.

ماده ۲/۴- حداقل الزامات اجباری دریافت گواهینامه برای افسران مسئول نگهداری دریانوردی کشتی‌های دارای ظرفیت ناخالص ثبت شده ۲۰۰ تن یا بیشتر :

۱- هر افسر مسئول نگهداری دریانوردی که در یک کشتی دریایما با ظرفیت ناخالص ثبت شده ۲۰۰ تن یا بیشتر خدمت می‌کند باید دارای گواهینامه مناسب باشد.

۲- هر داوطلب دریافت گواهینامه باید :

الف - حداقل ۱۸ سال سن داشته باشد.

ب - از نظر دستگاه اجرایی از صحت مزاج بویژه بینایی و شنوایی برخوردار باشد.

ج - دارای سابقه خدمت دریانوردی مورد تأیید در قسمت عرشه کشتی به مدت حداقل سه سال باشد که شامل دست کم ۶ ماه وظایف نگهبانی دریانوردی در پل فرماندهی تحت نظارت یک افسر واجد شرایط خواهد بود، با وجود این ، دستگاه اجرایی می‌تواند اجازه جایگزینی یک دوره آموزشی ویژه به مدت حداکثر ۲ سال از این خدمت دریانوردی مورد تأیید را صادر نماید، مشروط بر آنکه دستگاه اجرایی قانع شده باشد که چنین آموزشی از لحاظ ارزش دست کم معادل آن مدت خدمت دریانوردی است که جایگزین آن می‌شود.

د - با گذراندن آزمون مناسب ، دستگاه اجرایی را قانع سازد که وی دارای دانش نظری و عملی کافی و مناسب برای وظایف خود می‌باشد.

۳- گواهینامه‌های خدمت بدون محدودیت

به منظور صدور گواهینامه‌های خدمت بدون محدودیت از لحاظ منطقه عملیاتی ، باید کفایت دانش نظری و عملی داوطلب را در موضوعات مندرج در ضمیمه این ماده توسط آزمونی مورد آزمایش قرار داد.

۴- گواهینامه‌های محدود

به منظور صدور گواهینامه‌های محدود خدمت برای سفرهای نزدیک ساحل، دستگاه اجرایی می‌تواند موضوعات ذیل را با توجه به تأثیر آن بر ایمنی کشتی‌هایی که ممکن است در همان آبها مشغول دریانوردی باشند، از موضوعات مندرج در ضمیمه حذف نماید.

الف - دریانوردی با کمک اجرام سماوی .

ب - سیستم‌های الکترونیکی تعیین موقعیت و ناوبری برای آب‌هایی که تحت پوشش چنین سیستم‌هایی قرار ندارد.

۵- سطح دانش

الف - سطح دانش لازم در موضوعات مندرج در ضمیمه باید برای انجام ایمن و وظایف نگهبانی توسط افسر نگهبان کافی باشد.

در تعیین سطح مناسب دانش ، دستگاه اجرایی باید مطالب ذکر شده در ذیل هریک از موضوعات مندرج در ضمیمه را مدنظر قرار دهد.

ب - آموزش برای کسب دانش نظری و تجربه عملی لازم باید بر مبنای ماده ۲/۱-) « اصول اساسی لازم‌الرعایه در انجام نگهبانی دریانوردی » و مقررات و توصیه‌نامه‌های بین‌المللی مربوطه باشد.

ضمیمه ماده ۲/۴- حداقل دانش لازم برای افسران مسئول نگهبانی دریانوردی در کشتی‌های دارای ظرفیت ناخالص ثبت شده ۲۰۰ تن یا بیشتر جهت دریافت گواهینامه

۱- دریانوردی با کمک اجرام سماوی

توانایی استفاده از اجرام سماوی برای تعیین موقعیت کشتی و خطاهای قطب‌نما .

۲- دریانوردی با کمک مشخصات زمینی و ساحلی

الف - توانایی تعیین موقعیت کشتی با استفاده از :

۱- علائم خشکی .

۲- وسایل کمک ناوبری شامل فانوس‌های دریایی، چراغهای دریایی و راهنماهای شناور .

۳- محاسبه تقریبی با درنظرگرفتن بادها ، جزر و مدها ، جریانات و سرعت براساس دور پروانه در دقیقه و براساس دفتر ثبت وقایع کشتی .

ب - دانش کامل و توانایی استفاده از نقشه‌ها و انتشارات دریانوردی از قبیل جهت‌های دریانوردی، جداول جزر و مد ، اطلاعاتی‌های ویژه دریانوردان ، هشدارهای رادیویی ، دریانوردی و اطلاعات مسیریابی کشتی .

۳- دریانوردی با کمک رادار

دانش نسبت به مبانی رادار و توانایی بهره‌برداری و استفاده رادار و توانایی تفسیر و تحلیل اطلاعات بدست آمده از رادار شامل موارد ذیل :

الف - عوامل مؤثر بر کارکرد و دقت

ب - تشیکل و حفظ تصاویر

ج - ردیابی اطلاعات اشتباه ، پژوهشهای غلط ، بازتاب از دریا و غیره .

د - برد و موقعیت .

هـ - شناسایی پژوهشهای مهم

و - راه و سرعت سایر کشتی ها .

ز - زمان فاصله نزدیکترین راه تلاقی ، روبرو شدن یا سبقت گرفتن از کشتی ها .

ح - ردیابی تغییر راه و سرعت سایر کشتی ها .

ط - تأثیر تغییرات در راه یا سرعت کشتی خود یا هر دو .

ی - اعمال مقررات بین المللی جلوگیری از تصادم در دریا .

۴- نگهبانی

الف - نشان دادن دانش کامل نسبت به محتوا ، دامنه شمول و هدف مقررات بین المللی جلوگیری از تصادم در دریا ، از جمله ضمیمه های مربوط به دریانوردی ایمن .

ب - نشان دادن دانش نسبت به محتوای ماده (۲/۱) « اصول اساسی لازم الرعایه در انجام نگهبانی دریانوردی ».

۵- سیستم های الکترونیکی تعیین موقعیت و ناوبری .

توانایی تعیین موقعیت کشتی با استفاده از وسایل کمک ناوبری الکترونیکی در حد رضایت دستگاه اجرایی.

۶- جهت یاب های رادیویی و بازتاب کننده های صوتی .

توانایی بهره برداری از تجهیزات و استفاده صحیح از اطلاعات .

۷- هواشناسی .

دانش نسبت به وسایل هواشناسی موجود در کشتی و کاربرد آنها ، دانش نسبت به ویژگی های سیستم های مختلف آب و هوا ، نحوه ارسال گزارش و سیستم های ثبت اطلاعات و توانایی استفاده از اطلاعات هواشناسی موجود.

۸- قطب نماها - مغناطیسی و ژيروسکوپی

دانش نسبت به اصول قطب نماهای مغناطیسی و ژيروسکوپی از جمله خطاها و تصحیح آنها در رابطه با قطب نماهای مغناطیسی ، درک سیستم های تحت کنترل ژيروسکوپ اصلی و دانش بهره برداری و مراقبت از انواع اصلی قطب نماهای ژيروسکوپی .

۹- سکان اتوماتیک دانش نسبت به سیستم ها و اقدامات مربوط به سکان اتوماتیک .

۱۰- ارسال علائم بصری و رادیوتلفنی

الف - توانایی ارسال و دریافت پیام ها با استفاده از علائم نوری موریس .

ب - توانایی استفاده از مقررات بین المللی علائم .

ج - دانش نسبت به اقدامات مورد استفاده در ارتباطات رادیوتلفنی و توانایی استفاده از رادیوتلفن ها ، بویژه در خصوص پیام های اضطراری ، فوریت ، فوریت ، ایمنی و دریانوردی .

۱۱- پیشگیری از آتش سوزی و وسایل اطفاء حریق .

الف - توانایی سازماندهی تمرینات مربوط به حریق .

ب - دانش نسبت به طبقه بندی و مسائل شیمیایی مربوط به حریق .

ج - دانش نسبت به سیستم های اطفاء حریق .

د - حضور در یک دوره تأیید شده اطفاء حریق .

۱۲- نجات جات اشخاص .

توانایی سازماندهی تمرینات رهاسازی کشتی و دانش نسبت به بهره‌برداری از قایق‌های نجات، قایق‌های نجات بادی، وسایل شناوری و سایر وسایل مشابه برای نجات جان اشخاص به همراه تجهیزات آنها، شامل وسایل رادیویی قابل حمل و چراغهای دریایی رادیویی نشان‌دهنده موقعیت در وضع اضطراری (EPIRB). دانش نسبت به تکنیک‌های حفظ جان در دریا.

۱۳- اقدامات اضطراری.

دانش نسبت به موارد فهرست شده در ضمیمه مربوطه آخرین ویرایش «سند راهنمایی» ای‌م‌کو / سازمان بین‌المللی کار.

۱۴- مانوردهی و هدایت کشتی

دانش نسبت به:

الف - تأثیرات وزن‌های اضافه شده به کشتی، آب‌خورها، زاویه آب‌خور سینه و پاشنه، تعادل، سرعت و فاصله‌های کف کشتی از بستر دریا در موارد مختلف بر دایره چرخش و مسافت توقف.

ب - تأثیرات باد و جریان بر هدایت کشتی.

ج - مانور برای نجات افراد پرت شده به دریا.

د - کاهش فاصله کف کشتی از بستر دریا، آب کم‌عمق و تأثیرات مشابه.

ه - اقدامات مناسب برای لنگراندازی و بستن کشتی.

۱۵- تعادل کشتی.

الف - دانش عملی و استفاده از جداول تعادل، زاویه آب‌خور سینه و پاشنه و فشار، نمودارها و تجهیزات محاسبه فشار.

ب - درک اقدامات اساسی لازم به هنگام از دست رفتن نسبی شناوری مطلوب کشتی.

۱۶- زبان انگلیسی.

دانش کافی نسبت به زبان انگلیسی که افسر را قادر به استفاده از نقشه‌ها و سایر نشریات دریانوردی، درک اطلاعات و پیام‌های هواشناسی در رابطه با ایمنی و عملیات کشتی و داشتن بیان واضح در ارتباط با سایر کشتی‌ها یا ایستگاه‌های ساحلی نماید. توانایی درک و استفاده از واژگان استاندارد دریانوردی ای‌م‌کو.

۱۷- ساختار کشتی

دانش کلی نسبت به اجزای ساختاری اصلی کشتی و اسامی صحیح قطعات مختلف.

۱۸- جابجایی و انبار نمودن محموله.

دانش نسبت به جابجایی و انبار نمودن بی‌خطر محموله‌ها و تأثیر این عوامل بر ایمنی کشتی.

۱۹- کمک‌های پزشکی

استفاده عملی از راهنماهای پزشکی و توصیه‌های پزشکی دریافتی از رادیو شامل توانایی انجام اقدام موثر براساس این دانش در صورت وقوع حوادث یا بیماریهایی که احتمال بروز در داخل کشتی را دارند.

۲۰- تجسس و نجات

دانش نسبت به کتابچه راهنمای تجسس و نجات کشتیهای تجاری ای‌م‌ک (MERSAR).

۲۱- پیشگیری از آلودگی محیط زیست دریایی.

دانش نسبت به اقدامات احتیاطی لازم رعایه جهت پیشگیری از آلودگی محیط زیست دریایی.

ماده ۲/۵- حداقل الزامات اجباری برای تضمین مهارت مستمر و مطابق روز نگاه داشتن دانش فرماندهان و افسران عرشه:

۱- هر فرمانده و هر افسر عرشه دارای گواهینامه که در دریا خدمت می‌کند یا پس از مدتی در ساحل قصد دارد به دریا بازگردد، به منظور حفظ شرایط خدمت دریانوردی، باید در فواصل منظم حداکثر پنج سال ملزم گردد که دستگاه اجرایی را نسبت به موارد ذیل متقاعد نماید.

الف - صحت مزاج به ویژه از لحاظ دید چشم و شنوایی ، و

ب - شایستگی حرفه‌ای :

۱- از طریق ارائه خدمت دریانوردی مورد تأیید به عنوان فرمانده یا افسر عرشه دست کم به مدت یک سال طی پنج سال گذشته ، یا

۲- براساس کارهایی که در رابطه با وظایف خود در حد درجه گواهینامه‌ای که دارد انجام داده است و حداقل معادل خدمت دریانوردی الزام شده به موجب بند (۱) (ب) (۱) شناخته می‌شوند ، یا

۳- به موجب یکی از موارد ذیل :

- گذراندن یک آزمون مورد تأیید ، یا

- به اتمام رساندن موفقیت‌آمیز یک یا چند دوره تأیید شده ، یا

- تکمیل خدمت دریانوردی مورد تأیید به عنوان افسر عرشه به مدت حداقل سه ماه در مقامی بالاتر بلافاصله قبل از تصدی مقامی که به موجب گواهینامه به احراز آن مجاز است.

۲- دستگاه اجرایی ضمن مشاوره با اشخاص ذیربط ، بایستی ساختار دوره‌های یادآوری و تجدید معلومات را به نحو مقتضی یعنی داوطلبانه یا اجباری برای فرماندهان و افسران عرشه‌ای که در دریا خدمت می‌کنند، خصوصاً آنهایی که دوباره به خدمت دریانوردی بازگشته‌اند، تدوین نماید یا تدوین آن را بهبود بخشد. دستگاه اجرایی بایستی تضمین نماید که برای امکان‌دادن به تمامی افراد ذیربط جهت حضور در چنین دوره‌هایی که متناسب با تجربه و وظایف آنها می‌باشد تمهیداتی اتخاذ گردد. این دوره‌ها بایستی توسط دستگاه اجرایی به تأیید برسد ، و شامل تحولات تکنولوژی دریایی و مقررات و توصیه‌نامه‌های بین‌المللی مربوطه درخصوص ایمنی جان اشخاص در دریا و حفاظت از محیط زیست دریایی باشد.

۳- هر فرمانده و افسر عرشه باید برای ادامه خدمت دریانوردی در کشتیهایی که برای آنها الزامات آموزشی ویژه‌ای مورد توافق بین‌المللی قرار گرفته است ، آموزش مورد تأیید مربوطه را با موفقیت به پایان برساند.

۴- دستگاه اجرایی باید تضمین نماید که متون تغییرات اخیر در مقررات بین‌المللی در خصوص ایمنی جان اشخاص در دریا و حفاظت از محیط زیست دریایی در دسترس کشتیهایی تحت صلاحیت آن قرار گرفته است.

ماده ۲/۶- حداقل الزامات اجباری برای درجه‌دارانی که بخشی از نگهبانی دریانوردی را انجام می‌دهند :

۱- حداقل الزامات برای درجه‌دارانی که بخشی از نگهبانی دریانوردی را روی یک کشتی دریایمی با ظرفیت ناخالص ثبت شده ۲۰۰ تن یا بیشتر انجام می‌دهند در بند (۲) بیان شده است . این الزامات ، مربوط به صدور گواهینامه برای دریانوردانی که قابل نیستند و همچنین ، به استثنای کشتیهایی با اندازه محدود ، ارتباطی هم با حداقل الزامات برای درجه‌داری که باید تنها ملوان نگهبانی دریانوردی باشد، ندارد.

دستگاه‌های اجرایی می‌توانند برای درجه‌داری که باید تنها درجه‌دار نگهبانی دریانوردی باشد، آموزش و شرایط اضافی الزام نمایند.

۲- هر درجه‌داری که بخشی از نگهبانی دریانوردی را در یک کشتی دریایمی با ظرفیت ناخالص ثبت شده ۲۰۰ تن یا بیشتر انجام می‌دهد باید :

الف - کمتر از ۱۶ سال سن نداشته باشد.

ب - از نظر دستگاه اجرایی از صحت مزاج به ویژه بینایی و شنوایی برخوردار باشد.

ج - دستگاه اجرایی را متقاعدسازی که وی :

۱- خدمت دریانوردی مورد تأیید را که شامل حداقل شش ماه تجربه دریایی خصوصاً در ارتباط با وظایف نگهبانی دریانوردی می‌شود به پایان رسانده باشد ، یا

۲- به نحو موفقیت‌آمیزی دوره آموزش ویژه را که شامل یک دوره کافی خدمت دریانوردی به شرح الزام شده توسط دستگاه اجرایی می‌شود و کمتر از دو ماه نخواهد بود قبل از رفتن به دریا و یا در کشتی گذرانده باشد.

د - دارای تجربه یا آموزشی در موارد ذیل باشد :

- ۱- اصول اساسی اطفاء حریق ، کمکهای اولیه ، تکنیک‌های حفظ جان در دریا ، خطرات بهداشتی و ایمنی شخصی .
- ۲- توانایی درک دستورها و تفهیم مطالب به افسر نگهبان در مسائل مربوط به وظایف خود .
- ۳- توانایی هدایت کشتی و رعایت فرامین سکان ، و نیز دانش کافی نسبت به قطب‌نماهای مغناطیسی و ژيروسکوپ برای انجام این وظایف .
- ۴- توانایی انجام دیده‌بانی مناسب با استفاده از بینایی و شنوایی و گزارش‌دادن مکان تقریبی یک علامت صوتی ، نوری یا سایر اشیاء بر اساس درجه و نقطه .
- ۵- آشنایی با تبدیل سکان اتوماتیک به سکان دستی و بالعکس .
- ۶- آشنایی با نحوه استفاده از سیستم‌های مربوطه ارتباط داخلی و علائم هشداردهنده .
- ۷- دانش نسبت به علائم اضطرار منور .
- ۸- دانش نسبت به وظایف خود در موارد فوریت .
- ۹- دانش نسبت به واژه‌ها و تعاریف رایج در کشتی متناسب با وظایف خود.

۳- تجربه ، خدمت یا آموزش موردنیاز به موجب بندهای (۲) (ج) و (د) را می‌توان از طریق انجام وظایف در ارتباط با نگهبانی دریانوردی به دست آورد ولی فقط در صورتی که این وظایف تحت نظارت مستقیم فرمانده، افسر مسئول نگهبانی دریانوردی با یک ملوان واجد شرایط اجرا شوند.

۴- دستگاههای اجرایی تضمین خواهند نمود که برای هر دریانوردی که طبق مفاد این ماده ، براساس تجربه یا آموزش ، واجد شرایط خدمت بوده و به عنوان درجه‌دار انجام‌دهنده بخشی از نگهبانی دریانوردی می‌باشد، مدرکی قانونی صادر گردد یا مدرک موجود وی به نحو مقتضی مورد تأیید مجدد قرار گیرد.

۵- هر دریانورد می‌تواند توسط دستگاه اجرایی واجد الزامات این ماده شناخته شود ، مشروط بر آنکه به مدت حداقل یک سال در طی پنج سال قبل از لازم‌الاجرا شدن کنوانسیون برای آن دستگاه اجرایی در پشت مشابهی در قسمت عرشه خدمت کرده باشد.

ماده ۲/۷- اصول اساسی لازم‌الرعايه در انجام نگهبانی دریانوردی در بندر

۱- در هر کشتی که در شرایط عادی در بندر به صورت ایمن بسته شده یا به صورت ایمن لنگر انداخته است ، فرمانده تدابیر لازم را جهت انجام نگاهبانی صحیح و مؤثر به منظور حفظ ایمنی اتخاذ خواهد نمود.

۲- در سازماندهی نگاهبانی‌ها باید به « توصیه‌نامه در خصوص اصول و راهنمایی عملیاتی برای افسران عرشه مسئول نگهبانی در بند » و « توصیه‌نامه در خصوص اصول و راهنمایی عملیاتی برای افسران مهندس مسئول نگهبانی موتورخانه در بندر » مصوب کنفرانس بین‌المللی آموزش و اعطای گواهینامه دریانوردان در ۱۹۷۸ توجه نمود.

ماده ۲/۸- حداقل الزامات اجباری برای نگاهبانی در بندر در کشتی‌های حامل کالای خطرناک

۱- فرمانده هر کشتی حامل کالای فله خطرناک - که می‌تواند بالقوه یا بالفعل مواد منفجره ، قابل اشتعال، سمی ، تهدیدکننده سلامت یا آلوده‌کننده محیط زیست باشد - تضمین خواهد نمود که نگاهبانی این عرشه و نگاهبانی این موتورخانه مهندسی توسط افسران واجد شرایط مقتضی یا در صورت لزوم درجه‌دار این واجد شرایط که همگی در کشتی حاضر و آماده هستند انجام خواهد شد حتی هنگامی که کشتی در بندر بصورت ایمن بسته شده یا به صورت ایمن لنگر انداخته است.

۲- فرمانده هر کشتی حامل کالای خطرناک غیرفله که می‌تواند بالقوه یا بالفعل مواد منفجره ، قابل اشتعال ، سمی ، تهدیدکننده سلامت یا آلوده‌کننده محیط زیست باشد، در سازماندهی تدابیر نگاهبانی ایمن ، توجه کامل به ماهیت ، کمیت ، بسته‌بندی و انبار نمودن کالای خطرناک در هر گونه شرایط خاص در کشتی، دریا و ساحل مبذول خواهد نمود.

۳- در سازماندهی نگهداریها توجه کامل باید نسبت به « توصیه‌نامه درخصوص اصول و راهنمایی عملیاتی برای افسران عرشه مسئول نگهداری در بند » و « توصیه‌نامه درخصوص اصول راهنمایی عملیاتی افسران مهندس مسئول نگهداری موتورخانه در بندر » مصوب کنفرانس بین‌المللی آموزش و اعطای گواهینامه دریانوردان در ۱۹۷۸ مبذول گردد.

فصل ۳ - قسمت موتورخانه

ماده ۳/۱ اصول اساسی که باید در نگهداری موتورخانه رعایت گردند :

۱- کشورهای عضو باید توجه مالکین کشتی ، متصدیان کشتی ، فرماندهان ، افسران سرمهندس و پرسنل نگهداری را به اصول ذیل که بایستی جهت تضمین نگهداری ایمن موتورخانه در تمام مواقع رعایت گردند ، معطوف نمایند.

۲- واژه «نگهداری» در این ماده به معنای یک گروه از پرسنل تشکیل‌دهنده نگهداری یا مدت زمانی از مسئولیت افسر مهندس که در طول آن ممکن است حضور فیزیکی وی در فضای موتورخانه الزامی باشد یا نباشد به کار می‌رود.

۳- اصول اساسی ، که شامل موارد ذیل بوده ولی منحصر به آنها نیست ، در مورد کلیه کشتی‌ها مدنظر قرار خواهند گرفت .

۴- کلیات :

الف - افسر سرمهندس هر کشتی موظف است ضمن مشورت با فرمانده ، تضمین نماید که تدابیر نگهداری برای انجام نگهداری ایمن کافی می‌باشند . به هنگام تعیین ترکیب نگهداری ، که می‌تواند شامل درجه‌داران واجد شرایط موتورخانه باشد، از جمله ضوابط ذیل باید در نظر گرفته شوند :

۱- نوع کشتی .

۲- نوع و وضعیت ماشین‌آلات .

۳- روش‌های خاص عملیات که توسط عواملی از قبیل هوا ، یخ ، آب آلوده ، آب کم عمق ، وضعیت اضطراری ، جلوگیری از پیشروی خسارت یا کاهش آلودگی تعیین می‌شوند.

۴- شرایط و تجربه نگهبان .

۵- ایمنی جان اشخاص ، کشتی ، کالا و بندر، و حفاظت محیط زیست .

۶- رعایت مقررات بین‌المللی ، ملی و محلی .

۷- انجام عملیات عادی کشتی .

ب - افسر مهندس مسئول نگهداری تحت هدایت افسر سرمهندس ، در صورت لزوم ، مسئول بازرسی ، عملیات و آزمایش کلیه ماشین‌آلات و تجهیزات تحت مسئولیت خود خواهد بود. افسر مهندس مسئول نگهداری که نماینده افسر سرمهندس می‌باشد و مسئولیت عمده وی در تمام مواقع ، عملیات ایمن و کارآمد و مراقبت ماشین‌آلات مؤثر در ایمنی کشتی خواهند بود.

ج - افسر سرمهندس ، باید ضمن مشورت با فرمانده ، با توجه به نیاز به سوخت ، آب ، مواد روان‌کننده ، مواد شیمیایی ، مواد مصرفی و وسایل یدکی دیگر ، ابزار ، آذوقه و هرگونه مایحتاج دیگر ، احتیاجات سفر موردنظر را از قبل تعیین نماید.

۵- عملیات :

الف - افسر مهندس مسئول نگهداری باید تضمین نماید که تمهیدات نگهداری ایجاد شده انجام می‌شود. چنانچه درجه‌داران موتورخانه قسمتی از نگهداری را تشکیل دهند، تحت هدایت کلی وی ، ملزم به همکاری در عملیات ایمن و کارآمد ماشین‌آلات جلوبرنده و تجهیزات کمکی خواهند بود.

ب - در زمان شروع نگهداری موتورخانه ، پارامترهای عملیاتی جاری و وضعیت کلیه ماشین‌آلات باید مورد تأیید قرار گیرد. هر دستگاهی که بصورت صحیح کار نکند، و انتظار نقض برود و یا نیاز به سرویس خاصی داشته باشد، باید به

همراه هر اقدامی که قبلاً به عمل آمده مورد توجه قرار گیرد. برای هرگونه اقدام بیشتر در صورت لزوم، باید برنامه‌هایی تنظیم گردد.

ج - افسر مهندس مسئول نگهداری باید تضمین نماید که دستگاه‌های اصلی جلوبرنده و سیستم‌های کمکی، تحت نظارت دایم نگاه داشته شوند. در فواصل زمانی مناسب از ماشین‌آلات و محوطه سکان بازرسی به عمل آید و اقدام مقتضی جهت رفع هرگونه نقص کشف شده انجام گیرد.

د - هنگامیکه متصدیان موتورخانه مستقر گردیده‌اند، افسر مهندس مسئول نگهداری در تمام مواقع باید قادر به راه‌اندازی تجهیزات جلو برنده براساس نیاز کشتی به تغییر جهت یا سرعت باشد، هنگامیکه فضای موتورخانه بطور موقت خالی از افراد است افسر وظیفه تعیین شده مسئول نگهداری باید قابل دسترسی و جهت حضور در فضای موتورخانه در حالت آماده‌باش باشد.

ه - کلیه دستورات پل فرماندهی باید فوراً به مرحله اجرا درآیند. تغییرات جهت یا سرعت واحد جلو برنده اصلی باید ثبت شوند، جز در موردی که دستگاه اجرایی نظر دهد که اندازه یا ویژگی‌های یک کشتی خاص چنین ثبتي را غیرعملی می‌سازد. افسر مهندس مسئول نگهداری باید تضمین نماید که کنترل‌های واحد جلوبرنده اصلی، هنگامی که در وضعیت روش بهره‌برداری دستی قرار دارند، بطور پیوسته در حالت آماده‌باش یا مانور مورد مراقبت قرار گیرند.

و - هیچ وظیفه‌ای به افسر مهندس مسئول نگهداری محول یا توسط وی پذیرفته نخواهد شد که مخل وظیفه نظارت وی در رابطه با سیستم جلوبرنده اصلی و تجهیزات فرعی آن باشد و وی باید تضمین نماید که سیستم اصلی جلو برنده و تجهیزات کمکی آن تا زمانی که پست وی به نحو مقتضی به دیگری سپرده نشده است تحت نظارت دائم قرار گیرد. ز - توجه مقتضی باید به نگهداری و حفاظت کلیه ماشین‌آلات، از جمله سیستم‌های مکانیکی، الکتریکی و مکنده هیدرولیک و بادی، وسایل کنترل آنها و تجهیزات ایمنی مربوطه، کلیه تجهیزات سیستم‌های خدمات اسکان و ثبت مواد مصرفی ذخیره شده و استفاده از تجهیزات یدکی مبذول گردد.

ح - افسر سرمهندس باید تضمین نماید که افسر مهندس مسئول نگهداری از کلیه تعمیرات و مراقبت‌های پیشگیرانه، کنترل خسارت یا عملیات تعمیراتی که باید در طول نگهداری انجام پذیرد مطلع می‌شود. افسر مهندس مسئول نگهداری وظیفه از رده خارج کردن، کنارگذاشتن و تنظیم کلیه ماشین‌آلات تحت مسئولیتش را که باید با آنها کار شود، به عهده خواهد داشت و کلیه کارهای به عمل آمده را ثبت خواهد نمود.

ط - قبل از مرخص شدن از وظیفه، افسر مهندس مسئول نگهداری باید اطمینان یابد که کلیه رویدادهای مربوط به ماشین‌آلات اصلی و کمکی به نحو مناسب ثبت می‌شوند.

ی - جهت پرهیز از هر خطری نسبت به ایمنی کشتی خدمه آن، افسر مهندس مسئول نگهداری باید در صورت آتش‌سوزی، اقدامات قریب‌الوقوع در محوطه‌های موتورخانه را که می‌توانند سبب کاهش سرعت شتی، نقص قریب‌الوقوع در جهت‌یابی، توقف سیستم جلوبرنده یا هر تغییری در تولید نیروی برق یا تهدید مشابهی نسبت به ایمنی شوند فوراً به پل فرماندهی اطلاع دهد. مطلع ساختن پل فرماندهی، در صورت امکان باید قبل از به عمل آمدن تغییرات انجام گیرد تا اینکه حداکثر زمان موجود برای انجام هرگونه اقدامات ممکن جهت پرهیز از یک سانحه دریایی بالقوه در اختیار پل فرماندهی گذاشته شود.

ک - هنگامیکه موتورخانه در وضعیت آماده به کار قرار می‌گیرد، افسر مهندس مسئول نگهداری باید اطمینان یابد که کلیه ماشین‌آلات و تجهیزاتی که ممکن است در طول مانور مورد استفاده قرار گیرند در وضعیت آمادگی فوری می‌باشند و نیروی ذخیره کافی برای اسکان و سایر ملزومات موجود می‌باشد.

ع- الزامات نگهداری :

الف - هر عضو نگهداری باید با وظایف نگهداری محوله به وی آشنا باشد. به علاوه هر عضو باید درخصوص کشتی از موارد ذیل برخوردار باشد :

۱- دانش نسبت به استفاده از سیستم‌های ارتباط داخلی مقتضی .

- ۲- شناختن مسیرهای فرار از محوطه‌های موتورخانه .
- ۳- دانش نسبت به سیستم‌های اعلام خطر موتورخانه و توانایی تمیز بین اعلام خطرهای متفاوت با توجه خاص به اعلام خطر CO_2 .
- ۴- دانستن محل و نحوه استفاده از تجهیزات آتش‌نشانی در محوطه‌های موتورخانه .
 - ب - ترکیب نگهبانی کشتی در حال حرکت ، در کلیه مواقع ، باید برای تضمین عملیات ایمن کلیه ماشین‌آلات مؤثر در عملیات کشتی ، به روش اتوماتیک یا دستی ، کافی و برای اوضاع و احوال غالب مناسب باشد. جهت نیل به این امر از جمله موارد ذیل باید در نظر گرفته شوند :
 - ۱- نظارت کافی ، در کلیه مواقع بر ماشین‌آلات مؤثر در عملیات ایمن کشتی .
 - ۲- وضعیت و مطمئن بودن تجهیزات هدایتی و جلوبرنده که از راه دور بهره‌برداری می‌شوند و وسایل کنترل آنها ، محل کنترل و روش‌های قراردادن آنها در حالت بهره‌برداری دستی عملیات در صورت خرابی یا وضعیت اضطراری .
 - ۳- محل و نحوه استفاده از دستگاهها و وسایل ردیابی حریق ، اطفای حریق یا جلوگیری از پیشروی حریق.
 - ۴- نحوه استفاده و وضعیت عملیاتی تجهیزات کمکی ، آماده به کار و اضطراری مؤثر در عملیات ایمن ناوبری ، بستن یا انتقال کشتی به محوطه تعمیراتی .
 - ۵- اقدامات و رویه‌های ضروری جهت حفظ وضعیت تأسیسات موتورخانه به منظور تضمین عملیات کارآمد آنها در طول کلیه حالت‌های بهره‌برداری از کشتی .
 - ۶- هرگونه ضرورت دیگری در مورد نگهبانی که ممکن است در نتیجه اوضاع و احوال عملیاتی خاص ایجاد شود.
 - ج - در لنگرگاه بدون محافظ افسر سرمهندس باید با فرمانده در مورد انجام یا عدم انجام نگهبانی کشتی در حال حرکت مشورت نماید.
 - ۷- آمادگی جهت انجام وظیفه :
- سیستم نگهبانی باید به گونه‌ای باشد که کارایی نگهبان به واسطه خستگی دچار اختلال نشود . وظایف باید به گونه‌ای توسط افسر مهندس ارشد سازماندهی شود که اولین نگهبان در شروع سفر و نگهبان‌های جانشین عدی به اندازه کافی استراحت داشته و از سایر جهات آماده انجام وظیفه باشند.
- ۸ - حفاظت محیط زیست دریایی :
 - کلیه افسران مهندس و درجه‌داران موتورخانه باید از آثار جدی آلودگی محیط زیست دریایی ناشی از عملیات یا حادثه آگاه باشند و کلیه اقدامات احتیاطی احتمالی را جهت پیشگیری از این گونه آلودگی بویژه در چارچوب مقررات بندری و بین‌المللی مربوطه به عمل آورند.
- ماده ۳/۲- حداقل شرایط الزامی جهت صدور گواهینامه افسران سرمهندس و افسران مهندس دوم کشتی‌هایی که قدرتشان توسط موتورخانه جلو برنده اصلی با ۳۰۰۰ کیلووات نیروبرنده یا بیشتر تأمین می‌شود :
 - ۱- هر افسر سرمهندس و افسر مهندس دوم یک کشتی دریایی که قدرتش توسط موتورخانه جلوبرنده اصلی با ۳۰۰۰ کیلووات قدرت جلوبرنده یا بیشتر تأمین می‌شود باید دارای گواهینامه مناسب باشد.
 - ۲- هر داوطلب صدور گواهینامه باید :
 - الف - از نظر دستگاه اجرایی از صحت مزاج بویژه بینایی و شنوایی و... برخوردار باشد.
 - ب - از شرایط لازم جهت دریافت گواهینامه به عنوان افسر مهندس مسئول نگهبانی برخوردار باشد و :
- ۱- جهت دریافت گواهینامه به عنوان افسر مهندس دست کم ۱۲ ماه خدمت دریایی تأیید شده به عنوان افسر کمک مهندس یا افسر مهندس داشته باشد.
- ۲- جهت دریافت گواهینامه به عنوان متصدی افسر سر مهندس حداقل ۳۶ ماه خدمت دریایی تأیید شده داشته باشد، که دست کم ۱۲ ماه آن را به تصدی یک سمت واجد مسئولیت گذرانده و در این مدت از صلاحیت خدمت به عنوان افسر مهندس دوم برخوردار باشد.

ج - در یک دوره عملی اطفاء حریق مورد تأیید شرکت نموده باشد.

د - آزمون مناسب را در حد رضایت دستگاه اجرایی گذرانده باشد. این آزمون باید دربرگیرنده مواد مندرج در ضمیمه ماده حاضر باشد، با این استثناء که دستگاه اجرایی می‌تواند الزامات امتحانی را برای افسران کشتیهای دارای نیروی جلوبرنده محدود که به سفرهای نزدیک ساحل اشتغال دارند، به گونه‌ای که لازم تشخیص می‌دهد و با در نظر گرفتن اثر تغییر این الزامات بر ایمنی کلیه کشتیهایی که ممکن است در همان آبها مشغول دریانوردی باشند، تغییر دهد.

۳- آموزش جهت دستیابی به دانش نظری و تجربه عملی لازم بایستی با در نظر گرفتن مقررات و توصیه نامه‌های بین‌المللی مربوطه انجام پذیرد.

۴- سطح دانش مورد لزوم به موجب بندهای مختلف ضمیمه می‌تواند بر این اساس که گواهینامه در سطح افسر مهندس ارشد در حال صدور است یا افسر مهندس دوم، تغییر داده شود. ضمیمه ماده ۳/۲-

حداقل دانش لازم جهت صدور گواهینامه افسران سرمهندس و افسران مهندس دوم کشتی‌هایی که قدرتشان توسط موتورخانه جلوبرنده اصلی با ۳۰۰۰ کیلووات نیرو جلوبرنده یا بیشتر تأمین می‌شود.

۱- سرفصل‌های ارائه شده ذیل جهت آزمون داوطلبان دریافت گواهینامه به عنوان افسر سرمهندس یا افسر مهندس دوم کشتی‌هایی که قدرتشان توسط موتورخانه جلوبرنده اصلی با ۳۰۰۰ کیلووات نیروی جلوبرنده یا بیشتر تأمین می‌شود، تدوین شده است. با در نظر داشتن اینکه افسر مهندس دوم باید در موقعیتی باشد تا مسئولیتهای افسر مهندس ارشد را در هر زمان قبول کند، آزمون در این موضوعات درسی باید با هدف آزمایش توانایی داوطلب در فراگیری کلیه اطلاعات موجود که بر عملیات ایمن موتورخانه کشتی اثر می‌گذارد، طرح شود.

۲- در ارتباط با بند ۴ (الف) ذیل، دستگاه اجرایی می‌تواند الزامات علمی را برای انواع ماشین‌آلات جلو برنده، به غیر از آن تأسیسات موتورخانه‌ای که گواهینامه اعطایی برای آنها دارای اعتبار است، حذف کند. گواهینامه اعطاء شده بر چنین مبنایی برای هیچ دسته از تأسیسات موتورخانه‌ای حذف شده معتبر نخواهد بود، تا زمانیکه افسر مهندس ثابت کند که به نحو مطلوب دستگاه اجرایی در این مواد واجد شایستگی می‌باشد چنین محدودیتی باید در گواهینامه ذکر شود.

۳- هر داوطلب باید در موضوعات ذیل دارای دانش نظری باید:

الف - ترمودینامیک و انتقال حرارت .

ب - مکانیک و هیدرومکانیک .

ج - اصول بهره‌برداری از تأسیسات تولید نیروی کشتی (دیزل، بخار و توربین گاز) و منجمدسازی .

د - خواص فیزیکی و شیمیایی سوخت‌ها و مواد روان کننده .

ه - تکنولوژی مواد.

و - مسائل شیمیایی و فیزیکی مربوط به آتش و مواد خاموش کننده.

ز - الکتروتکنولوژی دریایی، تجهیزات الکترونیکی و الکتریکی .

ح - مبانی سیستم‌های خودکار، اندازه‌گیری و کنترل .

ط - معماری دریایی و ساختمان کشتی شامل کنترل خسارت .

۴- هر داوطلب باید حداقل در دروس ذیل از دانش کافی برخوردار باشد.

الف - بهره‌برداری و نگهداری از:

۱- موتورهای دیزل دریایی .

۲- موتورهای بخار جلوبرنده دریایی .

۳- توربین‌های گازی دریایی .

ب - بهره‌برداری و نگهداری ماشین‌آلات کمکی ، شامل سیستم‌های تلمبه‌زنی و لوله‌کشی ، تأسیسات دیگ بخار کمکی و سیستم‌های سکان .

ج - بهره‌برداری ، آزمایش و نگهداری تجهیزات برقی و تجهیزات کنترل .

د - بهره‌برداری و نگهداری تجهیزات جابجایی کالا و ماشین‌آلات و عرشه .

ه - ردیابی نقض ماشین‌آلات ، تعیین محل نواقص و اقدام جهت جلوگیری از خسارت.
و - سازماندهی روش‌های تعمیر و نگهداری ایمن .

ز - روشها و وسایل کمکی جهت جلوگیری، کشف و اطفاء حریق .

ح - روشها و وسایل کمکی جهت جلوگیری از آلودگی محیط زیست توسط کشتیها .

ط - مقرراتی که جهت جلوگیری از آلودگی محیط زیست دریایی باید رعایت شوند.

ی - آثار آلودگی دریایی بر محیط زیست .

ک - کمکهای اولیه مربوط به آسیب‌هایی که ممکن است در فضاها یا موتورخانه واقع شوند و استفاده از تجهیزات کمکهای اولیه .

ل - کاربردها و نحوه استفاده از وسایل نجات .

م - روشهای کنترل خسارت .

ن - عمکردهای کاری ایمن .

۵- هر داوطلب باید از حقوق دریایی بین‌المللی مندرج در موافقتنامه‌ها و کنوانسیون‌های بین‌المللی تا جایی که بر تعهدات و مسئولیتهای خاص قسمت موتورخانه تأثیر می‌گذارد، بویژه آنهایی که به ایمنی و حفاظت محیط زیست دریایی مربوط می‌شوند آگاهی داشته باشد. حدود دانش نسبت به قوانین دریایی در صلاحدید دستگاه اجرایی بوده اما باید تدابیر ملی جهت اجرای موافقتنامه‌ها و کنوانسیون‌های بین‌المللی را نیز در بر گیرد.

۶- هر داوطلب باید از دانش مدیریت ، سازماندهی و آموزش پرسنل در کشتی برخوردار باشد.

ماده ۳/۳- حداقل شرایط الزامی جهت دریافت گواهینامه توسط افسران سرمهندس و افسران مهندس دوم کشتیهایی که قدرتشان توسط موتورخانه جلوبرنده اصلی با نیروی جلوبرنده بین ۷۵۰ کیلووات و ۳۰۰۰ کیلووات تأمین می‌شود :

۱- هر افسر سرمهندس و افسر مهندس دوم یک کشتی دریایی که قدرتش توسط موتورخانه جلوبرنده اصلی با نیروی جلوبرنده بین ۷۵۰ و ۳۰۰۰ کیلووات تأمین می‌شود باید دارای گواهینامه مناسب باشد.

۲- هر داوطلب صدور گواهینامه باید :

الف - از نظر دستگاه اجرایی از صحت پزشکی بویژه بینایی و شنوایی برخوردار باشد.

ب - برای دریافت گواهینامه افسر مهندس مسئول نگهداری واجد شرایط باشد . و

۱- جهت صدور گواهینامه به عنوان افسر مهندس دوم ، حداقل ۱۲ ماه خدمت دریایی تأیید شده به عنوان کمک افسر مهندس یا افسر مهندس داشته باشد.

۲- جهت دریافت گواهینامه به عنوان افسر سرمهندس بایستی حداقل ۲۴ ماه خدمت دریایی تأیید شده را گذرانده باشد و حداقل ۱۲ ماه از آن را با داشتن صلاحیت خدمت به عنوان افسر مهندس دوم گذرانده باشد.

ج - در یک دوره عملی تأیید شده اطفاء حریق شرکت کرده باشد.

د - آزمون مناسب را به نحو مطلوب دستگاه اجرایی قبول شده باشد. چنین آزمونی باید ، شامل مواد مندرج در ضمیمه این ماده باشد مگر اینکه دستگاه اجرایی الزامات آزمون و خدمت دریایی افسران کشتی‌هایی را که سفرهای نزدیک ساحل انجام می‌دهند با در نظر داشتن انواع کنترل‌های هدایت از راه دور و اتوماتیک که کشتیها به آن مجهزند و اثرات آن بر روی ایمنی کلیه کشتی‌هایی که ممکن است در همان آبها سفر نمایند تغییر دهد.

۳- آموزش جهت دستیابی به تجربه عملی و علم نظری لازم باید توصیه‌نامه‌ها و مقررات بین‌المللی مربوطه را مورد توجه قرار دهد.

۴- سطح دانش مورد لزوم بندهای مختلف ضمیمه می‌تواند برطبق اینکه گواهینامه در سطح افسری مهندسی در حال صدور است یا در سطح افسر مهندس دوم ، تغییر کند.

۵- هر افسر مهندسی که واجد صلاحیت جهت خدمت به عنوان افسر مهندس دوم در کشتیهایی می‌باشد که قدرتشان توسط موتورخانه جلوبرنده اصلی با ۳۰۰۰ کیلووات نیروی جلوبرنده یا بیشتر تأمین می‌شود ، می‌تواند به عنوان افسر سرمهندس کشتیهایی که قدرتشان توسط موتورخانه جلوبرنده اصلی با کمتر از ۳۰۰۰ کیلووات نیروی جلوبرنده تأمین می‌شود ، خدمت کند مشروط بر اینکه بایستی حداقل دارای ۲۱ ماه خدمت دریایی تأیید شده به عنوان افسر مهندس در سمتی از مسئولیت باشد.

ضمیمه ماده ۳/۳

حداقل دانش مورد لزوم صدور گواهینامه افسران سر مهندس و افسران مهندس دوم کشتیهایی که قدرتشان توسط موتورخانه جلو برنده اصلی با نیروی جلوبرنده‌ای بین ۷۵۰ کیلووات و ۳۰۰۰ کیلووات تأمین می‌شود.

۱- سرفصل داده شده ذیل جهت آزمون داوطلبان صدور گواهینامه به عنوان افسر سرمهندس یا افسر مهندس دوم کشتیهایی که قدرتشان توسط موتورخانه جلو برنده اصلی با نیروی جلوبرنده‌ای بین ۷۵۰ کیلووات و ۳۰۰۰ کیلووات تأمین می‌شود ، گردآوری می‌گردد. با در نظر داشتن اینکه یک افسر مهندس دوم باید در سمتی باشد که مسئولیتهای افسر مهندس ارشد در هر زمان را بر عهده گیرد، آزمون در این موضوعات درسی باید به گونه‌ای طراحی شود که قادر به آزمایش توانایی داوطلب در فراگیری کلیه اطلاعات موجود و مؤثر بر عملیات ایمن موتورخانه کشتی باشد.

۲- در ارتباط با قسمت (د) بند (۳) و قسمت (الف) بند (۴) ذیل ، دستگاه اجرایی می‌تواند دانش لازمه برای انواع موتورخانه جلو برنده را به غیر از آن تأسیسات موتورخانه‌ای که گواهینامه اعطاء شده به آنها باید معتبر باشد، حذف کند گواهینامه اعطاء شده بر چنین مبنایی نباید جهت هر دسته از تأسیسات موتورخانه که حذف گشته است معتبر باشد تا زمانی که افسر مهندس ثابت نماید که در این مواد به نحو مطلوب دستگاه اجرایی صالح می‌باشد. این چنین محدودیتهایی باید در گواهینامه قید شود.

۳- هر داوطلب باید دارای علم نظری پایه‌ای کافی برای فهم اصول اساسی دخیل در موضوعات درسی ذیل باشد :

الف - مراحل احتراق

ب - انتقال حرارت

ج - مکانیک‌ها و هیدرومکانیک‌ها .

د - ۱- موتورهای دیزل دریایی.

۲- موتور جلوبرنده بخار دریایی .

۳- توربین‌های گازی .

ه - سیستم‌های سکان .

و - خواص سوختها و روان کننده‌ها .

ز - خواص مواد.

ح - مواد خاموش کننده آتش .

ط - تجهیزات الکتریکی دریایی .

ی - سیستم‌های خودکار ، اندازه‌گیری و کنترل .

ک - ساختمان کشتی ، شامل کنترل خسارت .

ل - سیستمهای کمکی .

۴- هر داوطلب باید دانش عملی کافی را حداقل در موضوعات درسی ذیل دارا باشند :

الف - بهره‌برداری و نگهداری از :

۱- موتورهای دیزل دریایی .

۲- موتور جلوبرنده بخار دریایی .

۳- توربین‌های گازی .

ب - بهره‌برداری و نگهداری سیستم‌های موتورخانه کمکی ، شامل سیستم‌های سکان .

ج - بهره‌برداری ، آزمایش و نگهداری تجهیزات کنترل و الکتریکی .

د - بهره‌برداری و نگهداری تجهیزات تخلیه و بارگیری ماشین‌آلات عرشه .

هـ - کشف نقص ماشین‌آلات ، تعیین محل نواقص و اقدام جهت جلوگیری خسارت .

و - سازماندهی روشهای تعمیر و نگهداری ایمن .

ز - روشها و تجهیزات جلوگیری ، کشف و اطفاء حریق .

ح - مقرراتی که باید در مورد آلودگی محیط دریایی و روشها و تجهیزات جلوگیری از چنین آلودگی رعایت گردند.

ط - کمکهای اولیه مربوط به آسیب‌های احتمالی مورد انتظار در فضاهای موتورخانه و استفاده از تجهیزات کمکهای اولیه .

ی - عملکرد و استفاده از لوازم نجات .

ک - روشهای کنترل خسارت با توجه خاص به اقدامی که باید در صورت جاری شدن آب دریا در موتورخانه صورت گیرد.

ل - شیوه‌های ایمنی کار .

۵- هر داوطلبی باید هنگام اجرای تعهدات خاص و مسئولیتهای قسمت موتورخانه ، بخصوص آنهایی که مربوط به ایمنی و حفاظت از محیط زیست دریایی می‌باشند ، از حقوق دریایی بین‌المللی به نحو مندرج در موافقت‌نامه‌ها و کنوانسیون‌های بین‌المللی مطلع باشد. میزان اطلاع از قوانین ملی به صلاحدید دستگاه اجرایی واگذار گردیده است ، اما باید تمهیدات ملی مربوط به اجرای موافقت‌نامه‌ها و کنوانسیون‌های بین‌المللی را نیز شامل گردد.

۶- هر داوطلب باید علم مدیریت پرسنل ، سازماندهی و آموزش در کشتیها را دارا باشد.

ماده ۳/۴ - حداقل شرایط الزامی جهت صدور گواهینامه افسران مهندس مسئول نگهبانی در یک موتورخانه‌ای که بطور سنتی توسط نیروی انسانی بهره‌برداری می‌شود یا افسران مهندس برای وظیفه تعیین شده در یک موتورخانه‌ای که بطور ادواری توسط نیروی غیرانسانی بهره‌برداری می‌شود :

۱- هر افسر مهندس مسئول نگهبانی در یک موتورخانه‌ای که بطور سنتی توسط نیروی انسانی بهره‌برداری می‌شود یا افسر مهندس برای وظیفه تعیین شده در یک موتورخانه که بطور ادواری توسط نیروی غیرانسانی بهره‌برداری می‌شود در یک کشتی دریایما که قدرتش توسط موتورخانه جلوبرنده اصلی با ۷۵۰ کیلووات نیروی جلوبرنده یا بیشتر تأمین می‌شود ، باید یک گواهینامه مناسب داشته باشد.

۲- هر داوطلب صدور گواهینامه باید :

الف - حداقل ۱۸ سال سن داشته باشد.

ب - از نظر دستگاه اجرایی از صحت مزاج بویژه بینایی و شنوایی برخوردار باشد.

ج - حداقل دارای ۳ سال تحصیلات یا آموزش تأیید شده مربوط به وظایف یک مهندس دریایی باشد.

د - یک مدت کافی از خدمت دریایی را که ممکن بوده است در مدت ۳ سال مذکور در قسمت (ج) گنجانده شود ، کامل کرده باشد.

هـ - از نظر دستگاه اجرایی در مورد بهره‌برداریو نگهداری از ماشین‌آلات دریایی دارای دانش عملی و نظری مناسب با وظایف یک افسر مهندس باشد.

و - یک دوره عملی تأیید شده اطفاء حریق را گذرانده باشد.

ز - دانش شیوه‌های ایمنی کار را دارا باشد.

دستگاه اجرایی می‌تواند الزامات قسمتهای (ج) و (د) را برای افسران مهندس کشتیهایی که قدرتشان توسط موتورخانه جلوبرنده اصلی با کمتر از ۳۰۰۰ کیلووات نیروی جلوبرنده تأمین می‌شود و سفرهای نزدیک ساحل انجام می‌دهند و با درنظر داشتن اثر آن بر ایمنی کلیه کشتی‌هایی که ممکن است در همان آبها مسافرت نمایند تغییر دهد.

۳- هر داوطلب باید علم بهره‌برداری و نگهداری ماشین‌آلات اصلی و کمکی را ، که باید شامل علم الزامات تنظیم‌کننده مربوطه و نیز علم حداقل موارد معین ذیل باشد ، داشته باشد :

الف - وظایف معمول نگهبانی :

۱- وظایف مربوط به تحویل گرفتن و قبول یک نگهبانی .

۲- وظایف معمول که در طول یک نگهبانی به عهده گرفته می‌شود.

۳- نگهداری از دفتر گزارش فضای موتورخانه و اهمیت یادداشت‌های ثبت شده .

۴- وظایف مربوط به تحویل دادن نگهبانی .

ب - ماشین‌آلات اصلی و کمکی .

۱- کمک در آماده کردن ماشین‌آلات اصلی و ماشین‌آلات کمکی برای عملیات .

۲- بهره‌برداری از دیگ‌های بخار ، شامل سیستم احتراق .

۳- روش‌های کنترل سطح آب در دیگ‌های بخار و اعمال اقدامات ضروری چنانچه سطح آب غیرمعمول باشد.

۴- تعیین محل نواقص معمولی ماشین‌آلات در موتورخانه و فضای دیگ و اعمال اقدامات ضروری جهت جلوگیری از خسارت .

ج - سیستم‌های پمپاژ :

۱- عملیات معمول پمپاژ .

۲- بهره‌برداری از سیستم‌های پمپاژ محوله ، آب توازن و فاضلاب .

د - موتور مولد .

ماده ساختن ، روشن کردن ، اتصال و تبدیل آلترناتورها یا مولدها .

ه - تشریفات ایمنی و وضعیت اضطراری :

۱- احتیاط‌های ایمنی که در طول یک نگهبانی باید رعایت شوند و اقدامات فوری که باید در صورت بروز احتراق یا حادثه صورت گیرند، با رجوع خاص به سیستم‌های نفتی .

۲- جداکردن انواع موتور الکتریک و انواع دیگر موتور و تجهیزات مورد لزوم از روی ایمنی قبل از اینکه به پرسنل اجازه کار با چنین موتورها و تجهیزاتی داده شود.

و - تشریفات ضد آلودگی :

احتیاط‌هایی که باید به منظور جلوگیری از آلودگی محیط توسط نفت ، باقیمانده محموله ، فاضلاب ، دود یا سایر آلوده‌کننده‌ها رعایت شوند. استفاده از تجهیزات پیشگیری آلودگی ، شامل جداکننده‌های آب روغنی ، سیستم‌های مخزن رسوب و موتور تخلیه فاضلاب .

ز - کمک‌های اولیه :

کمک‌های اولیه اساسی مربوط به آسیب‌هایی که ممکن است در فضاهای موتورخانه اتفاق افتد.

۴- در مواردی که دیگ‌های بخار قسمتی از موتورخانه کشتی را تشکیل نمی‌دهند، دستگاه اجرایی می‌تواند الزامات علمی جزوهای (۱) و (۲) قسمت (ب) بند (۳) را حذف کند. گواهینامه اعطاء شده بر چنین مبنایی برای خدمت در کشتی‌هایی که در آنها دیگ‌های بخار قسمتی از موتورخانه را تشکیل می‌دهند معتبر نخواهد بود، مگر اینکه افسر مهندس ثابت کند که در مورد حذف شده به نحو مطلوب دستگاه اجرایی واجد صلاحیت می‌باشد، این چنین محدودیتهایی باید در گواهینامه قید شود.

۵- جهت دستیابی به تجربه عملی و علم نظری لازم باید توصیه‌نامه‌ها و مقررات بین‌المللی مربوطه را در آموزش مدنظر قرار داد.

ماده ۳/۵- حداقل شرایط الزامی جهت تضمین مستمر افسران مهندس و همگامی زمانی دانش آنها :

۱- هر افسر مهندس دارای گواهینامه که در دریا خدمت می‌کند یا پس از گذراندن مدتی در ساحل قصد بازگشت به دریا را دارد باید ، به منظور ادامه واجد شرایط بودن برای خدمت در درجه‌ای مناسب گواهینامه‌اش ، در فواصل زمانی منظم بدون تجاوز از ۵ سال درخصوص موارد ذیل به نحو مطلوب دستگاه اجرایی تأیید شود :

الف - صحت مزاج ، شامل بینایی و شنوایی ، و

ب - صلاحیت حرفه‌ای :

۱- به وسیله خدمت تأیید شده به عنوان افسر مهندس با حداقل یک سال در طی ۵ سال ماقبل ، یا

۲- به موجب عملکردهای انجام شده مربوط به وظایف مناسب با درجه گواهینامه‌اش اختیار شده که معادل خدمت دریایی مورد لزوم جزو (۱) قسمت (ب) بند (۱) در نظر گرفته می‌شوند ، یا

۳- به واسطه یکی از موارد ذیل :

- قبولی در یک آزمایش تأیید شده .

- اتمام موفقیت‌آمیز یک دوره یا دوره‌های تأیید شده ، یا

- اتمام خدمت دریایی تأیید شده به عنوان افسر مهندس برای مدتی حداقل سه ماه در یک سمت بالاتر یا در یک درجه پایین‌تر از درجه گواهینامه‌اش ، بلافاصله قبل از گرفتن درجه‌ای که وی به موجب گواهینامه‌اش از آن برخوردار می‌باشد.

۲- دوره یا دوره‌های مورد اشاره در جزو (۳) قسمت (ب) بند (۱) باید ، بخصوص ، شامل تغییرات در توصیه‌نامه‌ها و مقررات بین‌المللی درخصوص ایمنی جان اشخاص در دریا و حفاظت محیط زیست دریایی باشد.

۳- دستگاه اجرایی باید اطمینان دهد که متون تغییرات اخیر در مقررات بین‌المللی در خصوص ایمنی جان اشخاص در دریا و حفاظت محیط دریایی در دسترس کشتیهای تحت صلاحیتش قرار می‌گیرند.

ماده ۳/۶- حداقل شرایط الزامی جهت درجه‌داران تشکیل‌دهنده قسمتی از نگهبانی موتورخانه :

۱- حداقل شرایط برای یک درجه‌دار ، چنانچه تشکیل‌دهنده قسمتی از نگهبانی موتورخانه باشد، باید به نحو مذکور در بند (۲) باشد. این الزامات برای درجه‌دارای ذیل نمی‌باشد :

الف - درجه‌داری که به عنوان کمک‌افسر مهندس مسئول نگهبانی منصوب شده است .

ب - درجه‌داری که تحت آموزش می‌باشد.

ج - درجه‌داری که وظایفش به هنگام نگهبانی از ماهیت غیرماهرا نه برخوردار است.

۲- هر درجه‌دار تشکیل‌دهنده قسمتی از نگهبانی موتورخانه باید :

الف - حداقل ۱۶ سال سن داشته باشد.

ب - از نظر دستگاه اجرایی از صحت مزاج و ویژه بینایی و شنوایی برخوردار باشد.

ج - از نظر دستگاه اجرایی از جهت موارد ذیل مورد تأیید باشد :

۱- تجربه یا آموزش مربوط به اطفاء حریق ، کمکهای اولیه مقدماتی تکنیک‌های حفظ جان افراد ، به مخاطره‌افتادن سلامتی و ایمنی افراد .

۲- توانایی فهم دستورات و تفهیم مسایل مربوط به وظایفش .

د - از نظر دستگاه اجرایی :

۱- دارای تجربه در ساحل مربوط به وظایف دریایی خود باشد که توسط خدمت دریایی به مدت کافی و به نحو مطلوب دستگاه اجرایی تکمیل شده باشد ، یا

۲- یا قبل از دریانوردی یا در کشتی تحت آموزش ویژه‌ای که شامل خدمت دریایی به مدت کافی و به نحو مطلوب دستگاه اجرایی می‌باشد، قرار گرفته باشد، یا

۳- دارای حداقل ۶ ماه خدمت دریایی تأیید شده می‌باشد.

۴- چنین درجه‌دارانی بایستی از موارد ذیل مطلع باشند :

الف - روشهای نگهداری موتورخانه و توانایی انجام عملیات معمول نگهداری مناسب با وظایفش.

ب - تمرینات کاری ایمن به نحوی که مربوط به عملیات موتورخانه می‌شوند.

ج - واژه‌های بکار رفته در فضاهای موتورخانه و اسامی ماشین‌آلات و تجهیزات مربوط به وظایفش .

د - روش‌های مقدماتی حفاظت محیطی .

۴- هر درجه‌دار ملزم به انجام نگهداری از دیگ بخار باید از طرز بهره‌برداری ایمن از این دیگها مطلع بوده و توانایی حفظ فشارهای بخار و سطوح صحیح آب را داشته باشد.

۵- درجه‌دار تشکیل‌دهنده قسمتی از نگهداری موتورخانه باید با وظایف نگهداری خود در فضاهای موتورخانه در کشتی‌ای که وی باید در آن خدمت کند آشنا باشد. بخصوص ، در رابطه با آن کشتی ، درجه‌دار باید موارد ذیل را دارا باشد :

الف - دانش استفاده از سیستم‌های مناسب برای ارتباط داخلی .

ب - دانش در مورد مسیرهای فرار از فضاهای موتورخانه .

ج - دانش در مورد سیستم‌های اعلام خطر موتورخانه و توانایی تمیز بین انواع اعلام خطرهای متفاوت ، با توجه خاص به اعلام خطرهای گاز خاموش‌کننده آتش .

د - آشنایی با محل و استفاده از تجهیزات آتش‌نشانی در فضاهای موتورخانه .

۶- دستگاه اجرایی می‌تواند به بررسی این مسأله بپردازد که آیا دریانوردی که در ۵ سال اخیر ، پیش از لازم‌الاجرا شدن کنوانسیون برای آن دستگاه اجرایی، حداقل به مدت یک سال در یک سمت مربوطه در قسمت موتورخانه مشغول بوده است ، الزامات مربوط به این ماده را برآورده نموده است یا خیر.

فصل ۴ - قسمت مخابرات رادیویی حفظ و نگهداری مخابرات رادیویی

نکته توضیحی :

مقررات الزامی مربوط به نگهداری مخابرات رادیویی در مقررات مخابرات رادیویی بیان شده‌اند ، و مقررات حفظ و نگهداری ایمن مخابرات رادیویی در کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا و در مقررات مخابرات رادیویی آمده‌اند که این دو دسته مقررات در حال اجرا بوده و ممکن است در آینده تغییر یابند.

همچنین ، قطعنامه‌های مربوطه مصوب کنفرانس بین‌المللی آموزش و صدور گواهینامه دریانوردان ۱۹۷۸ ، مورد توجه قرار گیرد.

ماده ۴/۱- حداقل الزامات اجباری جهت صدور گواهینامه افسران مخابرات رادیویی :

۱- هر افسر مخابرات رادیویی مسئول یا انجام‌دهنده وظایف رادیویی در کشتی باید دارای گواهینامه یا گواهینامه‌های مناسب صاره ، یا به رسمیت شناخته شده توسط دستگاه اجرایی به موجب مفاد مقررات رادیویی بوده و به منظور واجد شرایط بودن ، سابقه کافی داشته باشد.

۲- به علاوه یک افسر مخابرات رادیویی باید :

الف - کمتر از ۱۸ سال سن نداشته باشد.

ب - از نظر دستگاه اجرایی از صحت مزاج به ویژه بینایی و شنوایی و تکلم برخوردار باشد.

ج - طبق این قسمت واجد شرایط باشد.

۳- هر داوطلب دریافت گواهینامه ملزم به گذراندن آزمون یا آزمون‌هایی به نحو مطلوب دستگاه اجرایی خواهد بود.

۴- افسر رادیو به منظور انجام وظایف رادیویی خود بطور ایمن و کارآمد، بایستی دارای سطح مناسبی از دانش مورد لزوم صدور گواهینامه باشد. دستگاه اجرایی به منظور تعیین سطح مناسب دانش و آموزش لازم جهت نیل به آن دانش و توانایی عملی، بایستی الزامات مقررات مخابرات رادیویی و ضمیمه این مقررات را مورد توجه قرار دهد. دستگاههای اجرایی همچنین باید قطعنامه‌های مربوطه مصوب کنفرانس بین‌المللی آموزش و صدور گواهینامه دریانوردان، ۱۹۷۸، و توصیه‌نامه‌های مربوطه ایمکو را مدنظر قرار دهد.

ضمیمه ماده ۴/۱

حداقل دانش اضافی و شرایط آموزش افسران مخابرات رادیویی

علاوه بر احراز شرایط صدور گواهینامه طبق مقررات رادیویی، افسران رادیو باید نسبت به موارد ذیل دانش و آموزش، از جمله آموزش عملی، داشته باشند:

الف - ارائه خدمات رادیویی در وضعیت‌های اضطراری، از جمله ک

۱- ترک کشتی.

۲- آتش‌سوزی در کشتی.

۳- خرابی کامل یا نسبی ایستگاه رادیویی.

ب - بهره‌برداری از قایق‌های نجات، قایق‌های نجات بی‌موتور، شناورهای ویژه نجات و تجهیزات آنها، با توجه خاص به دستگاههای مخابرات رادیویی ثابت و قابل حمل قایق نجات و چراغهای راهنمای رادیویی نشان‌دهنده موقعیت اضطراری.

ج - نجات جان در دریا.

د - کمکهای اولیه.

ه - پیشگیری از آتش و اطفاء حریق با توجه خاص به تأسیسات مخابرات رادیویی.

و - اقدامات پیشگیرانه جهت ایمنی کشتی و پرنسل در ارتباط با خطرهای مربوط به تجهیزات مخابرات رادیویی و، از جمله خطرهای الکتریکی، پرتوایی، مکانیکی و شیمیایی.

ز - استفاده از راهنمای تجسس و نجات کشتی بازرگانی ایمکو (MERSAR) با توجه خاص به مخابرات رادیویی.

ح - رویه‌ها و سیستم‌های گزارش موقعیت کشتی.

ط - استفاده از قانون بین‌المللی علائم و مجموعه واژگان ناوبری دریایی استاندارد ایمکو.

ی - رویه‌ها و سیستم‌های پزشکی رادیویی.

ماده ۴/۲ - حداقل الزامات اجباری جهت تضمین تخصص مستمر افسران مخابرات رادیویی و همگام با زمان نمودن دانش آنها:

۱- هر افسر مخابرات رادیویی دارای گواهینامه یا گواهینامه‌های صادره یا به رسمیت‌شناخته شده از نظر دستگاه اجرایی باید به منظور تداوم واجد شرایط بودن جهت خدمت دریایی، از نظر دستگاه اجرایی دارای شرایط ذیل باشد:

الف - صحت مزاج، بخصوص در موارد بینایی، شنوایی و تکلم، در فواصل زمانی منظم که بیش از ۵ سال نباشد، و

ب - صلاحیت حرفه‌ای:

۱- با سابقه خدمت مورد تأیید بیش از ۵ سال بدون وقفه در مخابرات به عنوان یک افسر رادیویی.

۲- به دنبال چنین وقفه‌ای، از طریق گذراندن یک امتحان مورد تأیید یا انجام موفق یک دوره یا دوره‌های آموزش مورد تأیید در دریا یا ساحل، که باید شامل مطالبی باشد که بطور مستقیم با ایمنی جان اشخاص در دریا و تجهیزات مخابرات رادیویی مدرن ارتباط دارند، و نیز می‌تواند شامل تجهیزات هدایت رادیویی دریانوردی باشد.

۳- هنگام شروع بهره‌برداری از وضعیتها، تجهیزات یا روش‌های جدید در کشتیهای مجاز به افزایش پرچم دستگاه اجرایی، آن دستگاه اجرایی می‌تواند افسران مخابرات رادیویی را ملزم به گذراندن یک امتحان مورد تأیید یا اتمام موفقیت‌آمیز دوره یا دوره‌های آموزشی مناسبی در دریا یا ساحل، با توجه خاص به وظایف ایمنی، بنماید:

۴- به منظور تداوم واجد شرایط بودن برای خدمت دریایی در انواع خاصی از کشتیهایی که برای آنها شرایط آموزش ویژه در سطح بین‌المللی مورد موافقت قرار گرفته است، هر افسر مخابرات رادیویی باید، آزمونها یا آموزش مربوطه مورد تأیید را که توصیه‌نامه‌ها و مقررات بین‌المللی مربوطه را مدنظر قرار خواهد داد با موفقیت به اتمام برساند.

۵- دستگاه اجرایی باید تضمین نماید که متون تغییرات اخیر در مقررات بین‌المللی مربوط به مخابرات رادیویی و مرتبط با ایمنی جان اشخاص در دریا در دسترس کشتیهایی تحت صلاحیت وی قرار گرفته است.

۶- به دستگاههای اجرایی توصیه می‌شود با مشورت دستگاههای مربوطه دیگر، به تنظیم یا بهبود تنظیمات ساختاری از دوره‌های آمادگی یافته‌های جدید و همگام با زمان، خواه اختیاری خواه الزامی، به نحو مقتضی، در دریا یا ساحل، برای افسران مخابرات رادیویی که در حال خدمت در دریا می‌باشند و بخصوص برای کسانی که مجدداً به خدمت دریایی باز می‌گردند، اقدام نمایند. دوره یا دوره‌ها باید شامل مطالبی باشد که بطور مستقیم با وظایف مخابرات رادیویی در ارتباط می‌باشند و شامل تغییرات در تکنولوژی مخابرات رادیویی دریایی و توصیه‌نامه‌ها و مقررات بین‌المللی مربوطه در خصوص ایمنی جان اشخاص در دریا باشد.

ماده ۴/۳ - حداقل الزامات اجباری جهت صدور گواهینامه متصدیان رادیو تلفن :

۱- هر متصدی رادیو تلفن مسئول یا انجام‌دهنده وظایف مخابرات رادیویی در یک کشتی باید دارای گواهینامه یا گواهینامه‌های مناسب صادره یا به رسمیت شناخته شده توسط دستگاه اجرایی به موجب مفاد مقررات رادیویی باشد.

۲- به علاوه، چنین متصدی رادیو تلفن کشتی که به موجب کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا، ملزم به داشتن ایستگاه رادیو تلفن می‌باشد، بایستی :

الف - کمتر از ۱۸ سال سن نداشته باشد.

ب - از نظر دستگاه اجرایی از صحت مزاج به ویژه بینایی، شنوایی و تکلم برخوردار باشد.

ج - الزامات ضمیمه این ماده را احراز نماید.

۳- هر داوطلب دریافت گواهینامه ملزم به گذراندن آزمون یا آزمون‌هایی به نحو مطلوب دستگاه اجرایی مربوطه خواهد بود.

۴- متصدی رادیو تلفن به منظور انجام وظایف مخابرات رادیویی خود بطور ایمن و کارآمد بایستی دارای سطح مناسبی از دانش مورد لزوم صدور گواهینامه باشد. در تعیین سطح مناسب دانش و آموزش لازم جهت نیل به آن دانش و توانایی علمی دستگاههای اجرایی باید الزامات مقررات مخابرات رادیویی و ضمیمه این ماده را مدنظر قرار دهند. دستگاههای اجرایی همچنین باید قطعنامه‌های مربوطه مصوب کنفرانس بین‌المللی آموزش و صدور گواهینامه دریانوردان ۱۹۷۸، و توصیه‌نامه‌های مربوطه ایمکو را مدنظر قرار دهند.

ضمیمه ماده ۴/۳

حداقل دانش اضافی و الزامات آموزش برای متصدیان رادیو تلفن

علاوه بر احراز شرایط صدور گواهینامه طبق مقررات رادیویی، متصدیان رادیو تلفن باید نسبت به موارد ذیل دانش و آموزش، از جمله آموزش عملی داشته باشند :

الف - ارائه خدمات مخابرات رادیویی در وضعیت‌های اضطراری، شامل :

۱- ترک کشتی .

۲- آتش‌سوزی در کشتی .

۳- خرابی کامل یا نسبی ایستگاه رادیویی .

ب - بهره‌برداری از قایق‌های نجات، قایق‌های نجات بی‌موتور، وسایل شناورهای ویژه نجات، و تجهیزات آنها، با توجه خاص به دستگاههای رادیویی قابل حمل و ثابت قایق نجات و امواج رادیویی نشان‌دهنده موقعیت در وضع اضطراری .

ج - نجات جان در دریا .

د - کمکهای اولیه .

ه- پیشگیری از آتش و اطفاء حریق با توجه خاص به تأسیسات مخابرات رادیویی .

و - اقدامات پیشگیرانه جهت ایمنی کشتی و پرنسل در ارتباط با خطرهای مربوط به تجهیزات مخابرات رادیویی، از جمله خطرهای الکتریکی ، پرتوایی ، مکانیکی و شیمیایی .

ز - استفاده از راهنمای تجسس و نجات کشتی بازرگانی ایمکو (MERSAR) با توجه خاص به مخابرات رادیویی .

ح - رویه‌ها و سیستم‌های گزارش موقعیت کشتی .

ط - استفاده از قانون بین‌المللی علائم و مجموعه واژگان ناوبری دریایی استاندارد ایمکو .

ی - رویه‌ها و سیستم‌های پزشکی رادیو .

فصل ۵ - الزامات ویژه برای تانکرها

ماده ۵/۱- حداقل الزامات اجباری برای آموزش و صلاحیت‌های فرماندهان ، افسران و درجه‌داران نفت‌کش‌ها :

۱- افسران و درجه‌دارانی که باید وظایف ویژه و مسئولیت‌های مرتبط با این وظایف را در مورد محموله و تجهیزات محموله در نفت‌کش ، برعهده بگیرند و به عنوان قسمتی از دوره کاری منظم خود در یک کشتی نفت‌کش خدمت نکرده‌اند ، پیش از انجام این وظایف باید یک دوره مناسب اطفاء حریق را در ساحل گذرانده باشند ، و

الف - یک دوره مناسب خدمت تحت نظارت درکشتی به منظور کسب دانش کافی در مورد تمرینات عملیاتی ایمن ، یا

ب - یک دوره آشنایی با نفت‌کش که باید در برگیرنده اقدامات و روش‌های احتیاطی اساسی ایمنی و جلوگیری از آلودگی ، طرح انواع مختلف نفت‌کش‌ها ، انواع محموله ، خطرات آنها و تجهیزات تخلیه و بارگیری آنها ، ترتیب کلی عملیات واژگان مربوط به نفت‌کش‌ها باشد.

۲- فرماندهان ، افسران مهندس ارشد ، افسران اول ، افسران مهندس دوم و درغیر موارد ، هر شخصی که مسئولیت اولیه بارگیری ، تخلیه و مراقبت در انتقال یا کار با محموله را برعهده دارد، علاوه بر مفاد بند (۱) ، باید :

الف - از تجربه متناسب با وظایف خود در نفت‌کش برخوردار باشد.

ب - یک برنامه آموزشی متناسب با وظایف خود را ، شامل ایمنی نفت‌کش ، تدابیر و سیستم‌های ایمنی در مقابل آتش، جلوگیری و کنترل آلودگی ، روش انجام عملیات و ، تعهدات مندرج در قوانین و مقررات لازم‌الاجرا .

۳- ظرف دو سال پس از لازم‌الاجرا شدن کنوانسیون برای یک کشور عضو ، یک دریانورد را چنانچه برای مدت حداقل یک سال در طی پنج سال گذشته در یک سمت مقتضی در نفت‌کش‌ها خدمت کرده باشد می‌توان واجد شرایط بند (۲) (ب) تلقی نمود.

ماده ۵/۲- حداقل الزامات اجباری برای آموزش و صلاحیت‌های فرماندهان ، افسران و درجه‌داران تانکرهای شیمیایی :

۱- افسران و درجه‌دارانی که باید وظایف ویژه و مسئولیت‌های مرتبط با این وظایف را در مورد محموله و تجهیزات محموله در تانکرهای شیمیایی ، برعهده بگیرند و به عنوان قسمتی از دوره کاری منظم خود در یک تانکر شیمیایی خدمت نکرده‌اند، پیش از انجام این وظایف باید یک دوره مناسب اطفاء حریق را در ساحل گذرانده باشد ، و

الف - یک دوره مناسب خدمت تحت نظارت در کشتی به منظور کسب دانش کافی در مورد تمرینات عملیاتی ایمن ، یا

ب - یک دوره آشنایی با تانکر شیمیایی که باید در برگیرنده اقدامات و روش‌های احتیاطی اساسی ایمنی و جلوگیری از آلودگی ، طرح انواع مختلف تانکرهای شیمیایی، انواع محموله ، خطرات آنها و تجهیزات تخلیه و بارگیری آنها ، ترتیب کلی عملیات و واژگان مربوط به تانکرهای شیمیایی باشد.

۲- فرماندهان ، افسران مهندس ارشد ، افسران اول ، افسران مهندس دوم و درغیراین موارد ، هر شخصی که مسئولیت اولیه بارگیری ، تخلیه و مراقبت در انتقال یا کار با محموله را برعهده دارد، علاوه بر مفاد بند (۱) ، باید :

الف - از تجربه متناسب با وظایف خود در تانکر شیمیایی برخوردار باشد ، و

ب - یک برنامه آموزشی متناسب با وظایف خود را ، شامل ایمنی تانکر شیمیایی ، تدابیر و سیستمهای ایمنی در مقابل حریق ، جلوگیری و کنترل آلودگی ، روش انجام عملیات و ، تعهدات مندرج در قوانین و مقررات لازم الاجرا .

۳- ظرف دو سال پس از لازم الاجرا شدن کنوانسیون برای یک کشور عضو ، یک دریاورد را چنانچه برای مدت حداقل یک سال در طی پنج سال گذشته در یک سمت مقتضی در تانکرهای شیمیایی خدمت کرده باشد می توان واجد شرایط بند (۲) (ب) تلقی نمود.

ماده ۵/۳ - حداقل الزامات اجباری برای آموزش و صلاحیت های فرماندهان ، افسران و درجه داران تانکرهای گاز مایع :

۱- افسران و درجه دارانی که باید وظایف ویژه و مسئولیت های مرتبط با این وظایف را در مورد محموله و تجهیزات محموله در تانکرهای گاز مایع ، برعهده بگیرند و به عنوان قسمتی از دوره کاری منظم خود در یک تانکر گاز مایع خدمت کرده اند ، پیش از انجام این وظایف باید یک دوره مناسب اطفاء حریق را در ساحل گذرانده باشد ، و الف - یک دوره مناسب خدمت تحت نظارت در کشتی به منظور کسب دانش کافی در مورد تمرینات عملیاتی ایمن ، یا

ب - یک دوره آشنایی با تانکرهای گاز مایع که باید در برگیرنده اقدامات و روش های احتیاطی اساسی ایمنی و جلوگیری از آلودگی ، طرح انواع مختلف تانکرهای گاز مایع ، انواع محموله ، خطرات آنها و تجهیزات تخلیه و بارگیری آنها ، ترتیب کلی عملیات و واژگان مربوط به تانکرهای گاز مایع باشد.

۲- فرماندهان ، افسران مهندس ارشد ، افسران اول ، افسران مهندس دوم و در غیراین موارد ، هر شخصی که مسئولیت اولیه بارگیری ، تخلیه و مراقبت در انتقال یا کار با محموله را برعهده دارد، علاوه بر مفاد بند (۱) ، باید : الف - از تجربه متناسب با وظایف خود در تانکرهای گاز مایع برخوردار باشد ، و

ب - یک برنامه آموزشی متناسب با وظایف خود را ، شامل ایمنی تانکرهای گاز مایع ، تدابیر و سیستمهای ایمنی در مقابل حریق ، جلوگیری و کنترل آلودگی ، روش انجام عملیات ، و تعهدات مندرج در قوانین و مقررات لازم الاجرا را گذرانده باشد.

۳- ظرف دو سال پس از لازم الاجرا شدن کنوانسیون برای یک کشور عضو ، یک دریاورد را چنانچه برای مدت حداقل یک سال در طی پنج سال گذشته در یک سمت مقتضی در تانکرهای گاز مایع خدمت کرده باشد می توان واجد شرایط بند (۲) (ب) تلقی نمود.

فصل ۶- تسلط بر وسایل نجات .

ماده ۶/۱ - حداقل الزامات اجباری برای صدور گواهینامه تخصص در شناور نجات :

هر دریاوردی که قرار است برای وی گواهینامه تخصص در شناور نجات صادر گردد باید : الف - کمتر از ۱۷/۵ سال سن نداشته باشد.

ب - از نظر دستگاه اجرایی از صحت مزاج برخوردار باشد.

ج - دارای خدمت دریایی تأیید شده به مدت حداقل ۱۲ ماه باشد یا در یک دوره آموزشی تأیید شده شرکت جسته و دارای خدمت دریایی تأیید شده به مدت حداقل ۹ ماه باشد.

د - از نظر دستگاه اجرایی طی آزمون یا از طریق ارزیابی مستمر در طی یک دوره آموزشی تأیید شده واجد دانش نسبت به محتوای ضمیمه ماده حاضر شناخته شود.

ه - از طریق آزمون یا از طریق ارزیابی مستمر در طی یک دوره آموزشی تأیید شده ، در حد رضایت دستگاه اجرایی ثابت نماید که دارای توانایی انجام موارد ذیل می باشد :

۱- پوشیدن جلیقه نجات به نحو صحیح با پرش بی خطر از ارتفاع به درون آب ، سوار شدن بر قایق نجات از درون آب با به تن داشتن جلیقه نجات .

۲- به حال عادی در آوردن قایق نجات واژگون در حال به تن داشتن جلیقه نجات.

- ۳- تفسیر علائم روی شناور نجات درخصوص تعداد نفراتی که مجاز به حمل آنها می‌باشد.
 - ۴- دادن دستورهای صحیح لازم برای به آب انداختن و از آب گرفتن شناور نجات ، تخلیه کشتی و جابجایی و پیاده‌شدن از شناور نجات .
 - ۵- آماده‌سازی و به آب انداختن ایمن شناور نجات و تخلیه سریع پهلوئی کشتی .
 - ۶- برخورد با افراد آسیب دیده در هنگام ترک کشتی و پس از آن .
 - ۷- پارو زدن و هدایت ، برافراشتن بادبان ، تنظیم بادبان‌ها ، کنترل قایقی که با بادبان حرکت می‌کند و هدایت قایق به کمک قطب‌نما .
 - ۸- استفاده از تجهیزات ارسال علائم ، از جمله پایر و تکنیک‌ها.
 - ۹- استفاده از تجهیزات رادیویی قابل حمل در شناور نجات.
- ضمیمه ماده ۶/۱
- حداقل دانش لازم برای صدور گواهینامه‌های تخصص در شناور نجات
- ۱- انواع وضعیت‌های اضطراری که ممکن است بروز نماید همچون تصادمات ، آتش‌سوزی و آب‌گرفتگی کشتی .
 - ۲- اصول مربوط به حفظ جان شامل :
 - الف - ارزش آموزش و تمرین‌ها .
 - ب - نیاز به آمادگی برای موارد اضطراری .
 - ج - اقداماتی که باید به هنگام احضار به محل‌های استقرار شناورهای نجات انجام شود.
 - د - اقداماتی که باید هنگام الزام به رهاسازی کشتی انجام گردد.
 - ه - اقداماتی که باید هنگام داخل شدن به آب انجام گردد.
 - و - اقداماتی که باید هنگام سوارشدن به شناور نجات انجام شود.
 - ز - خطرات اصلی برای بازماندگان .
- ۳- وظایف خاص تعیین شده برای هر یک از خدمه به شرح فهرست وظایف اضطراری پرسنل ، از جمله تفاوت‌های میان علائم احضار تمامی پرسنل به سمت شناور نجات و ایستگاه‌های آتش‌نشانی .
 - ۴- انواع وسایل نجات که معمولاً در کشتی حمل می‌شوند.
 - ۵- ساختار و پوشش خارجی شناور نجات و اقلام خاص تجهیزات آنها .
 - ۶- ویژگی‌ها و تسهیلات ویژه شناور نجات .
 - ۷- انواع مختلف وسایل بکار رفته برای به آب انداختن شناور نجات .
 - ۸- روش‌های به آب انداختن شناور نجات در دریای نامساعد.
 - ۹- اقدامی که باید پس از ترک کشتی انجام شود.
 - ۱۰- کنترل قایق نجات در هوای نامساعد.
 - ۱۱- استفاده از طناب ، لنگر و سایر تجهیزات .
 - ۱۲- تقسیم غذا و آب در قایق نجات .
 - ۱۳- روش‌های نجات هلیکوپتری ، و
 - ۱۴- استفاده از جعبه کمک‌های اولیه و تکنیک‌های تنفس مصنوعی .
 - ۱۵- وسایل رادیویی حمل شده در شناور نجات شامل بیکن‌های رادیویی نشان‌دهنده موقعیت در موارد اضطراری .
 - ۱۶- آثار گرم‌زدگی و جلوگیری از آن با استفاده از پوشش‌ها و لباس‌های محافظ .
 - ۱۷- روش‌های بکارانداختن و بهره‌برداری از موتور شناور نجات و وسایل کمکی آن به همراه استفاده از وسایل اطفاء حریق موجود .

۱۸- استفاده از قایق‌های اضطراری و قایق‌های نجات موتوری برای هدایت قایق‌های بادی و نجا بازماندگان و افراد در دریا .

۱۹- به ساحل چسبانیدن یک شناور نجات.

- ۱ - منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۱۴۹۸۵ مورخ ۱۳۷۵/۵/۲۵ - صفحه ۴۰۱ مجموعه قوانین سال ۱۳۷۵ .
- ۲ - فرض بر این اس که میزان قدرتی که در گواهینامه یا دفتر ثبت اسناد، یا هر سند رسمی دیگر قید می‌گردد، حداکثر کل قدرت تولیدی و درجه بندی شده متوالی کل دستگاه اصلی رانش کشتی می‌باشد.
- ۳ - از خط اول یا دوم استفاده شود.
- ۴ - در صورت لزوم حذف شود.
- ۵ - رتبه کنوانسیون یا نوع گواهینامه درج گردد.
- ۶ - Squat - کاهش در خلاء زیرکشتی که هنگام حرکت آن در آب ایجاد می‌شود و علتش فرورفتن بدنه و نیز تغییر وضعیت می‌باشد. این تأثیر در آبهای کم عمق کم می‌شود و با کاهش سرعت کشتی تقلیل می‌یابد.